



URBANISMO TÁTICO COMO CATALISADOR DA MOBILIDADE ATIVA EM BELO HORIZONTE - MG: O CASO DAS ZONAS 30 E CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS (ST 08)

Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da Silva

Universidade Federal de Viçosa | lourdes.silva@ufv.br

Teresa Cristina de Almeida Faria

Universidade Federal de Viçosa | teresa.faria@ufv.br

Sessão Temática 08: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: O planejamento urbano hegemônico, moldado pelo neoliberalismo, é marcado por megaprojetos *top-down*, sem participação popular, que demandam grandes prazos e recursos para implementação. Visto que a mobilidade urbana brasileira segue a lógica rodoviária, com pouca infraestrutura para mobilidade ativa, é premente estudar soluções urgentes que abordem as reivindicações locais. Nesse contexto, surgem alternativas como o urbanismo tático, que propõe ações rápidas, de baixo custo e pequena escala; e as Zonas 30, uma estratégia de *traffic calming* que reduz a velocidade de veículos para 30 km/h, promovendo maior segurança para pedestres e ciclistas. Este artigo discute a aplicação do urbanismo tático em ações de mobilidade no Brasil, com foco nos projetos de Zonas 30 e ciclofaixas temporárias realizados em Belo Horizonte – MG entre 2019 e 2024. A pesquisa, baseada em revisão de literatura, análise de notícias, observações e entrevistas, expõe as potencialidades e desafios dessas iniciativas no Brasil. Este estudo contribui para políticas de mobilidade mais participativas e eficazes, reforçando o papel de intervenções temporárias na transformação urbana.

Palavras-chave: Urbanismo tático; Zonas 30; Intervenções temporárias; Mobilidade ativa; Direito à cidade.

TACTICAL URBANISM AS A CATALYST FOR ACTIVE MOBILITY IN BELO HORIZONTE – MG: THE CASE OF 30KM/H ZONES AND TEMPORARY BIKE LANES

Abstract: *Hegemonic urban planning is shaped by neoliberalism. It is characterized by top-down megaprojects, without popular participation, which require long deadlines and resources for implementation. Since Brazilian urban mobility follows the highway logic with little infrastructure for active mobility, it is urgent to study urgent solutions that address local demands. Alternatives such as tactical urbanism emerge, which proposes quick, low-cost and small-scale actions. Another notable alternative is the 30km/h Zone, a traffic calming strategy that reduces vehicle speeds to 30 km/h, promoting greater safety for pedestrians and cyclists. This article discusses the application of tactical urbanism in mobility actions in Brazil, focusing on the 30km/h Zones projects and temporary bike lanes conducted in Belo Horizonte – MG between 2019 and 2024. The research, based on a literature review, news analysis, observations and interviews, exposes the potential and challenges of these initiatives in Brazil. This study contributes to disseminate participatory and effective mobility policies, reinforcing the role of temporary interventions in urban transformation.*

Keywords: *Tactical urbanism; 30 km/h zones; Temporary interventions; Active mobility; Right to the city.*

URBANISMO TÁCTICO COMO CATALIZADOR DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN BELO HORIZONTE - MG: EL CASO DE LAS ZONAS 30 Y LOS CARRILES BICI TEMPORALES

Resumen: *La planificación urbana hegemónica, moldeada por el neoliberalismo, está marcada por megaproyectos verticalistas, sin participación popular, que requieren largos plazos y recursos para su implementación. Dado que la movilidad urbana brasileña sigue la lógica de las carreteras, con poca infraestructura para la movilidad activa, es urgente estudiar soluciones que aborden las demandas locales. En este contexto surgen alternativas como el urbanismo táctico, que propone acciones rápidas, de bajo costo y de pequeña escala; y Zonas 30, una estrategia para calmar el tráfico que reduce la velocidad de los vehículos a 30 km/h, promoviendo una mayor seguridad para peatones y ciclistas. Este artículo analiza la aplicación del urbanismo táctico en acciones de movilidad en Brasil, centrándose en los proyectos de las Zonas 30 y carriles bici temporales realizados en Belo Horizonte – MG entre 2019 y 2024. La investigación, basada en una revisión de la literatura, análisis de noticias, observaciones y entrevistas, expone el potencial y los desafíos de estas iniciativas en Brasil. Este estudio contribuye a políticas de movilidad más participativas y efectivas, reforzando el papel de las intervenciones temporales en la transformación urbana.*

Palabras clave: *Urbanismo Táctico; Zonas 30; Intervenciones temporales; Movilidad activa; Derecho a la ciudad.*

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano nas cidades brasileiras, de maneira geral, é amplamente influenciado por um modelo neoliberal, que entende a cidade como “uma mercadoria a ser vendida” (Vainer, 2013), desconsiderando sua função social em detrimento de sua função econômica. Como apontado por Milton Santos (2020), o Brasil passou por transformações que buscavam crescimento econômico através de processos de urbanização concentradores e do consumo em massa, formando consumidores no lugar de cidadãos. Diante de centros urbanos adensados, além da lógica do consumo e da individualidade, o uso do automóvel particular é favorecido pelas diretrizes que regem o planejamento urbano contemporâneo. A priorização das infraestruturas voltadas para o carro nas cidades brasileiras marcam o modelo de cidade rodoviarista, que foi iniciado na década de 1950 e é consolidado até os dias atuais, por mais que essa prática não seja afirmada em documentos ou discursos oficiais (Maricato, 2015). Embora não seja difícil encontrar planos e metas que visam a melhoria do transporte público ou a promoção da mobilidade ativa, a implementação dessas propostas é muitas vezes negligenciada. Essa realidade tem como consequência a diminuição do caminhar e outras formas de mobilidade ativa, como o ciclismo, assim como a falta de apropriação dos espaços públicos pela população.

Embora o uso do automóvel continue a dominar a paisagem urbana, novas abordagens surgem em busca do fomento da mobilidade ativa e da participação popular. Como apontado por Montaner (2012), é necessário um planejamento alternativo que busque a função social acima da econômica, tendo a igualdade, a diversidade, a sustentabilidade e a participação popular como pilares. Dentre as práticas que se alinham às características do planejamento alternativo, podemos destacar o urbanismo tático: uma abordagem para ativação de vizinhança, que utiliza intervenções ou políticas de curto prazo e baixo custo para promover a recuperação, redesenho ou reprogramação imediata do espaço público (Lydon; Garcia, 2015; Sansão-Fontes; Pina; Paiva, 2021).

A promoção da mobilidade ativa no Brasil enfrenta diversas barreiras, como a pouca infraestrutura adequada, a falta de investimento em políticas públicas específicas e a resistência cultural, tanto do poder público quanto da população. Ainda assim, alternativas inovadoras começam a emergir mesmo em cidades que não colocam o transporte não motorizado como foco de seu planejamento urbano, como é o caso de Belo Horizonte, MG.

Em Belo Horizonte, o urbanismo tático é utilizado pela prefeitura municipal como ferramenta de participação popular e fomento da mobilidade ativa, por meio de projetos como as Zonas 30 e as ciclofaixas temporárias. Essas intervenções representam um esforço para reconfigurar avenidas e ruas da cidade, trazendo benefícios para a segurança viária, qualidade do ar e qualidade de vida dos cidadãos.

Diante disso, o presente artigo tem como objetivo discutir a aplicação do urbanismo tático como catalizador da mobilidade ativa, a partir do estudo de caso das zonas 30 e ciclofaixas

temporárias em Belo Horizonte - MG. A metodologia utilizada inclui a revisão da literatura; análise documental de notícias, estudos, mapas e dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte; entrevistas com os órgãos públicos responsáveis pela implementação das ações; e observações in loco, registradas a partir de anotações e fotografias.

As perguntas que orientam esta investigação são: As intervenções de urbanismo tático promovidas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte fomentam a mobilidade ativa? Quais são seus resultados e entraves? Para responder esses questionamentos, é necessário compreender primeiramente a origem e definições dos conceitos de urbanismo tático e zonas

O CONCEITO DE URBANISMO TÁTICO

O urbanismo tático surge como uma alternativa aos megaprojetos urbanos, que, além de burocráticos e demorados, muitas vezes se revelam econômica e socialmente insustentáveis (Lydon; Garcia, 2015). Em contraponto, o urbanismo tático consiste em intervenções e políticas de curto prazo, baixo custo e faseadas (Lydon; Garcia, 2015). Porém, é importante ressaltar que, por se tratar de um conceito relativamente novo, ele é considerado como “uma abordagem ainda em construção, que abrange uma ampla gama de ações emergentes em pequena escala” (Sansão-Fontes, Pina, Paiva, 2021, p.14).

O conceito ganhou notoriedade em 2015, nos Estados Unidos da América, com a publicação do livro *Tactical Urbanism: Short-term Action For Long Term-Change*, de Lydon e Garcia. No entanto, diversos exemplos de práticas de urbanismo tático antecedem essa data, uma vez que o termo urbanismo tático é recente, mas muitas de suas ideias e processos já existiam (Lydon; Garcia, 2015). O método é pertinente por não sugerir soluções padronizadas, permitindo respostas intencionais e flexíveis para questões urbanas, reconhecendo que as cidades são dinâmicas e estão em constante transformação (Lydon; Garcia, 2015).

Alguns autores, como de Certeau, consideram a tática como “a arte do fraco”, que se contrapõe às estratégias do poder público (de Certeau, 1998). Contudo, o conceito de urbanismo tático pode ir além dessa visão inicial. Para Lydon e Garcia (2015), governos podem, e devem, adotar abordagens mais táticas, fazendo do urbanismo tático uma ferramenta disponível para diversos atores, como governos, empresas, organizações sem fins lucrativos e cidadãos.

Quando aplicado pelo poder municipal, o urbanismo tático pode ser utilizado para a implementação de uma “fase 0” de projeto. Essa utilização permite testar propostas no mundo real, para que decisões permanentes possam ser tomadas de forma mais informada e por um público mais diversificado (Lydon; Garcia, 2015). Além disso, mesmo durante as ações temporárias, benefícios imediatos podem ser observados nas comunidades locais (Sansão-Fontes; Pina; Paiva, 2021).

Uma das principais áreas de aplicação do urbanismo tático é em testes de mudanças viárias e intervenções relacionadas à mobilidade urbana. Isso se deve ao fato de que esse método permite pensar em menor escala, com foco nas necessidades da comunidade local, gerando soluções flexíveis. Se destaca, por exemplo, o *New York City Plaza Program* (programa de Praças de Nova Iorque), iniciado em 2007, no qual áreas residuais ou subutilizadas são transformadas em praças públicas, com o objetivo resolver o conflito entre veículos e pedestres e criar espaços públicos ativos (Sansão-Fontes, Pina, Paiva, 2021).

Também podemos destacar o uso do urbanismo tático durante a pandemia da Covid-19. Diante de uma doença que necessitava de distanciamento físico entre pessoas para controle da sua propagação, governos municipais ao redor do mundo tiveram que adotar rapidamente medidas para garantir a circulação e o uso seguro de espaços públicos (Sansão-Fontes, Pina, Paiva, 2021).

A COVID-19 mudou o comportamento dos usuários do espaço público urbano, levantando o debate sobre a importância em se 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 entre a comunidade”. (França; Faria, 2021, p.10). As autoras trazem a discussão da importância da inserção do Urbanismo Tático como ferramenta formal no planejamento urbano em momentos de crise, como o caso da pandemia de COVID-19, analisando a solução urbana tática cicloviária, adotada em Belo Horizonte.

As características de rapidez de implementação e baixo custo das intervenções de urbanismo tático se mostraram pertinentes em diversos contextos pelo mundo. Um exemplo foi a cidade de Paris, que utilizou de metodologias do urbanismo tático para realizar o fechamento de ruas para pedestres, redesenhos viários, criação de ruas compartilhadas e sinalizações emergenciais. A crise proporcionou uma oportunidade para a implementação de planos de longo prazo já existentes na cidade, além de seguir as recomendações da OMS de priorização de mobilidade a pé ou de bicicleta (Sansão-Fontes, Pina, Paiva, 2021). Uma das ferramentas de urbanismo tático mais utilizada durante o período de pandemia foi a criação de ciclofaixas temporárias ou de ciclovias, sendo aplicada em cidades como Bogotá, Nova Iorque, Barcelona, Paris, Tel Aviv, Jacarta e Auckland (Sansão-Fontes, Pina, Paiva, 2021). No Brasil, as ciclofaixas temporárias também foram implementadas em Curitiba, além de Belo Horizonte, como já mencionado.

ORIGEM DAS ZONAS 30

O conceito de zonas 30, apesar de se aproximar de algumas características e objetivos do urbanismo tático, não foi criado a partir desta definição. O conceito teve origem nas estratégias de *traffic calming* (tranquilização do tráfego, tradução livre), que por sua vez surgiram na década de 1960 em Delft, na Holanda, a partir das *woonerf zones* (Silva, 2019).

As *woonerf zones* consistiam na transformação de áreas residenciais, propondo uma nova relação entre veículos e pedestres. Nessas zonas, a prioridade é dada ao pedestre e não há separação entre calçada e rua, com os carros circulando em velocidade baixa. (Nalmpantis; Lampou; Naniopoulos, 2017). A abordagem se destaca por eliminar desníveis de altura, semáforos e sinalização das vias, melhorando a qualidade de vida dos residentes locais e proporcionando maior segurança e acessibilidade (Nalmpantis, Lampou, Naniopoulos, 2017).

Como forma de expandir os benefícios dessa prática para maiores dimensões de forma menos custosa e restritiva, surgem as zonas 30: áreas nas quais os carros têm como limite de velocidade 30km/h (Silva, 2019). A escolha desse limite não é arbitrária, surgindo a partir do entendimento que a velocidade máxima de 30 km/h reduziria a probabilidade de acidentes de trânsito fatais para pedestres. As intervenções não consistem em apenas modificar a velocidade permitida, mas em também alterar a configuração viária para induzir a menor velocidade do automóvel. Dessa forma, são utilizadas estratégias como a diminuição do raio de curvatura em cruzamentos, diminuição da largura da via e criação de trajetos mais sinuosos. Consequentemente, as reduções da via geram o aumento de áreas destinadas ao pedestre.

É possível destacar os objetivos centrais das intervenções de zonas 30, como: o aumento da segurança nas vias, principalmente para crianças e idosos; a requalificação de espaços públicos urbanos, fomentando a mobilidade ativa e apropriação pela comunidade; e a promoção de qualidade ambiental, diminuindo a poluição causada por veículos e estimulando meios sustentáveis de circulação, como a bicicleta (Silva, 2019).

O conceito pode ser aplicado tanto no planejamento de novas áreas urbanas quanto em regiões já consolidadas. Silva (2019) destaca que, em locais com moradores e usos estabelecidos, é indispensável a participação popular no planejamento e implementação das zonas 30. Nesse cenário, a incorporação de uma fase temporária de projeto, de baixo custo e rápida execução, pode ser crucial. Essa fase pode contribuir na aceitação de intervenções viárias que priorizam o pedestre em detrimento do automóvel, uma vez que ações como esta costumam encontrar resistência. Além disso, a fase temporária é essencial para a participação da população local, viabilizando a coleta de ideias da comunidade, a avaliação do desempenho da proposta in loco e a realização os devidos ajustes (Silva, 2019).

Assim, a fase temporária aproxima a implementação de zonas 30 ao conceito de urbanismo tático. Considera-se que as zonas 30 podem ser uma configuração de urbanismo tático, uma vez que suas ações compartilham das características de soluções faseadas, rápidas, de baixo custo e flexíveis, visando mudanças físicas duradouras.

O CONTEXTO BRASILEIRO

Ações de urbanismo tático e Zonas 30, embora tenham suas origens no exterior, já acontecem no Brasil. Não é possível apontar o local ou data de início dessas intervenções no país, uma

vez que, mesmo antes da metodologia ganhar notoriedade, ações que partilham das características do urbanismo tático já haviam insurgido em espaços subutilizados (Sansão Fontes *et al.*, 2020). Porém, é possível destacar algumas ações de urbanismo tático no Brasil, como o Centro Aberto, em São Paulo, iniciado em 2014; o projeto de Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias, em Belo Horizonte, iniciado na década de 1990; e as Paradas Cariocas, no Rio de Janeiro, iniciadas em 2015. Esses projetos utilizam de táticas como redesenho viário, ocupação de áreas subutilizadas, diminuição do espaço destinado ao automóvel e criação de espaços de convivência e lazer, demonstrando os potenciais de aplicação do conceito no Brasil.

De acordo com Sansão-Fontes *et al.* (2020), as cidades brasileiras são "um campo fértil" para intervenções de urbanismo tático, uma vez que convivemos com a precariedade dos espaços públicos e a informalidade na apropriação das calçadas e ruas (Sansão Fontes *et al.*, 2020). O país também concentra seu planejamento das cidades na macro escala, refletindo em instrumentos como os Planos Diretores e as Operações Urbanas (Sansão Fontes *et al.*, 2020), políticas que muitas vezes se mostram distante da população e suas necessidades cotidianas. Como apontado por Maricato (2013, p.81), "é preciso manter um nível da gestão ocupado com as respostas imediatas para que seja possível elaborar propostas para o médio e longo prazos". Dessa forma, aliado às políticas de longo prazo, é necessário pensar em ações mais imediatas, necessidade esta que pode ser preenchida pelas intervenções de urbanismo tático.

Além disso, o Brasil apresenta problemas com o tráfego intenso de veículos e com o "fetiche do automóvel", implicando em impactos econômicos, ambientais e de saúde (Maricato, 2015). Portanto, diante de uma realidade urbana rodoviária, pouco participativa, com uma infraestrutura de espaços públicos precária e poucas iniciativas municipais rápidas e de curto prazo, o urbanismo tático se mostra pertinente, principalmente através de ações de redesenho viário.

A partir do caso de Belo Horizonte, vemos um exemplo claro de como essas práticas têm sido adaptadas e aplicadas diante dos desafios da mobilidade urbana brasileira. As intervenções de ciclofaixas temporárias e a implementação de Zonas 30 na capital mineira evidenciam a tentativa de criar uma cidade mais ativa, segura e participativa.

AS TÁTICAS EM BELO HORIZONTE: ZONAS 30 E CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS

PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE EM BELO HORIZONTE

Inaugurada em 1897, Belo Horizonte foi planejada por Aarão Reis, com fortes influências das intervenções urbanas sanitárias, como o plano de Haussman para Paris (Monte-Mór, 2005). Pensada para cumprir a função de capital do estado de Minas Gerais, a cidade foi projetada a partir de um desenho urbano que priorizava o automóvel em detrimento da escala humana,

resultando no desequilíbrio entre a área destinada aos carros e os espaços destinados aos pedestres (França, 2022).

Atualmente, Belo Horizonte possui mais de 2,3 milhões de habitantes (IBGE, 2023), além de uma região metropolitana que engloba mais 13 municípios do entorno. O município sede, Belo Horizonte, possui uma grande extensão territorial, com uma área total de 331,354km² (IBGE, 2023), sendo dividida em nove regiões administrativas: Barreiro, Centro-Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Pampulha e Venda Nova. As regiões administrativas, também conhecidas como regionais, possuem diferenças físicas e socioeconômicas entre si, portanto foram desenvolvidos planos diretores regionais, pensados para as particularidades de cada localidade (Prefeitura de Belo Horizonte, 2020).

Já outras problemáticas, apesar de seus desdobramentos locais, são de interesse municipal, sendo trabalhadas pelo governo municipal em todo o território de Belo Horizonte. Esse é o caso do incentivo à mobilidade ativa, principalmente aos ciclistas. Dentre estes incentivos, destaca-se o Programa de Incentivo ao Uso da Bicicleta em Belo Horizonte – Pedala BH, que visa a promoção do uso da bicicleta, um meio de transporte que, além de benéfico para a mobilidade, “é um veículo de baixo custo de aquisição e de manutenção, não poluente, silencioso, flexível em seus deslocamentos e promotor da melhoria da saúde” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022).

O Pedala BH foi criado em 2005, como parte do Planejamento Estratégico da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS, sendo posteriormente incluído no Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022). Em 2012, foi criado um grupo de trabalho dentro do projeto, formado a partir da colaboração da BHTRANS com os ciclistas da cidade. O grupo, chamado GT Pedala BH, foi criado após a pouca aprovação dos ciclistas acerca das primeiras ciclovias implantadas. Devido ao retorno negativo da população, o poder público compreendeu que as soluções seriam mais efetivas se debatidas e elaboradas em colaboração com os ciclistas belo-horizontinos. Sendo assim, o GT Pedala BH é considerado um “grupo aberto e sem líderes, de caráter consultivo, que serve de espaço para o diálogo entre poder público, sociedade civil, associações e cidadãos interessados em fomentar o uso da bicicleta na cidade” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023).

Diante das problemáticas apresentadas, diversas políticas públicas da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte adotaram o urbanismo tático como forma de desenvolver respostas rápidas, participativas e de baixo custo para o cenário encontrado. De acordo com França (2022), o Urbanismo Tático mostrou-se, também, como uma alternativa capaz de democratizar os espaços.

AS ZONAS 30

A ideia que originaria o programa Zonas 30 surgiu nas discussões do GT Pedala BH, em 2014, a partir da crítica da comunidade às primeiras ciclovias da cidade, que haviam sido planejadas de maneira top-down, sem nenhuma participação ou consulta popular. Inicialmente, grande parte da rota cicloviária de Belo Horizonte seria feita por ciclovias e ciclofaixas, ou seja, espaços exclusivos para bicicletas. Porém, foi entendido que este formato não era desejado pelos ciclistas.

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

As Zonas 30 têm como objetivo reduzir a velocidade dos automóveis e criar espaços de convivência, trazendo conforto e segurança para pedestres e para a mobilidade ativa (Trevisan, 2021). Também busca melhorar a qualidade do ar, diminuir acidentes e trazer educação e consciência sobre apropriação urbana e mobilidade (Trevisan, 2021). As intervenções utilizam de táticas como acréscimos de calçadas nas esquinas, criação de rotatórias, criação de travessias para pedestres e a ocupação especial dos espaços (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024). França (2022, p. 59) aponta que

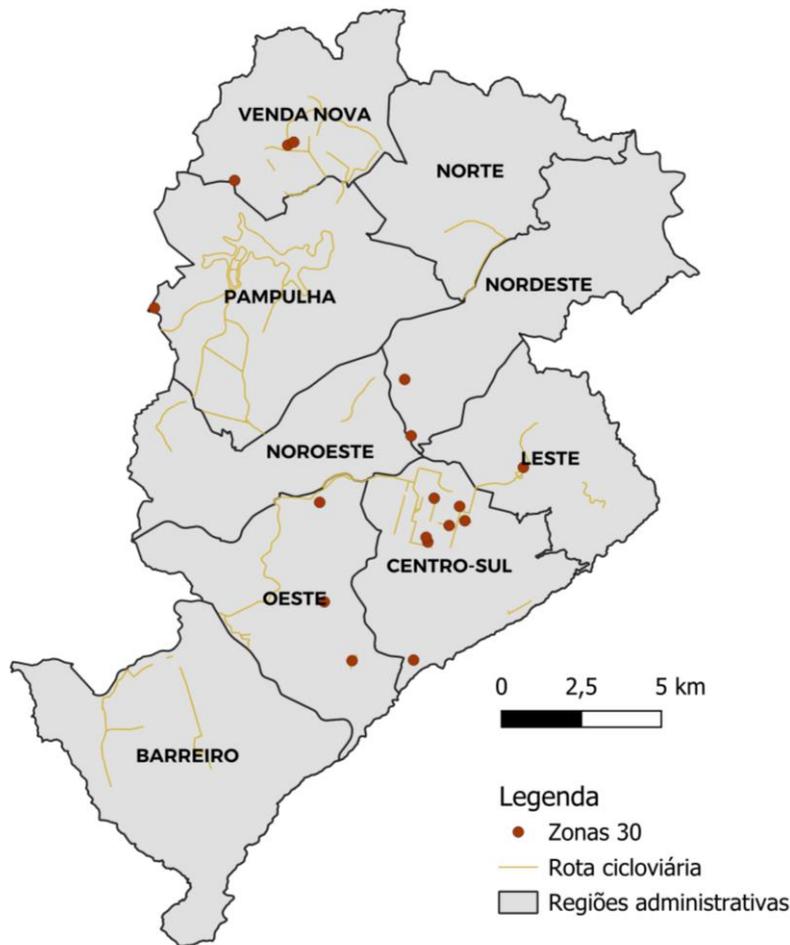
Na cidade, o objetivo inicial de implantação dos projetos de Zona 30 com Urbanismo Tático foi a de atingir áreas de grande concentração de crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção, de forma a tornar possível que os modais compartilhassem o espaço de forma mais segura [...]

Atualmente, a gestão viária e de mobilidade urbana em Belo Horizonte passa por uma transição entre a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS e a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB, portanto o órgão responsável pelo projeto Zonas 30 também está em mudança. As intervenções detalhadas a frente, Zonas 30 Cachoeirinha e Zonas 30 Confisco, foram feitas ainda sobre responsabilidade da BHTRANS.

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

Em 2024, já existem 16 locais com Zonas 30 implantadas (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024), além de áreas novas em execução. Entre os locais atendidos pelo projeto, estão ruas próximas a escolas, hospitais, praças e outros equipamentos públicos do governo local. Não há intervenções em todas as nove regiões administrativas, apenas nas regiões Centro-Sul, Oeste, Leste, Nordeste, Pampulha e Venda Nova, com maior concentração no centro da cidade (Figura 1).

Figura 1: Mapa de Zonas 30 em Belo Horizonte, MG



Fonte: Elaborado pelos autores, dados da Prefeitura de Belo Horizonte, 2024.

A primeira intervenção de Zonas 30 na cidade ocorreu apenas em 2019, apesar de sua criação ter sido proposta cinco anos antes. O projeto foi feito pela BHTRANS em parceria com outros agentes locais e internacionais, no qual o agente financiador foi o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil. O local escolhido para a ação foi o bairro Cachoeirinha, em um perímetro onde se localizavam três escolas, duas igrejas e um lar de acolhimento de idosos (Trevisan, 2020). A via principal de intervenção possuía 20 metros de largura, enquanto as calçadas possuíam menos de um metro, levando os veículos a transitarem em velocidades altas e os pedestres a caminharem pela rua (Trevisan, 2020).

O projeto Zonas 30 Cachoeirinha se iniciou com um levantamento do local e elaboração de projeto em parceria com a comunidade. Lideranças comunitárias, residentes, comerciantes e prestadores de serviço foram envolvidos no projeto, com uma atenção especial às crianças estudantes das escolas do entorno (Trevisan, 2020). A intervenção temporária ocorreu entre os dias 26 e 29 de abril de 2019, no qual o mobiliário urbano temporário, pintura do piso, elementos de paisagismo e sinalização removível foram utilizados para criar sinuosidades na pista, alargamento da calçada e redução do raio de curvatura nos cruzamentos (Trevisan, 2020). Antes e durante a ação foram coletados dados do local, sendo que as entrevistas e painéis colaborativos indicaram duas principais informações: 81% dos participantes afirmaram preferir a rua com as modificações de desenho, mobiliário e paisagismo; e a quantidade de entrevistados que disseram se sentir “muito seguros” sobre a “sensação de segurança em relação ao trânsito motorizado” subiu de 2,9% para 56,2% dos entrevistados (Trevisan, 2020).

A cada intervenção as metodologias de engajamento comunitário eram aprimoradas e adaptadas para a realidade local. Ainda no mesmo ano, outra intervenção foi realizada: as Zonas 30 Confisco. Esta intervenção ocorreu no entorno da Escola Municipal Anne Frank, também envolvendo as crianças no desenvolvimento do projeto. Em uma primeira etapa, foi feito o diagnóstico do entorno da escola, e então foram elaboradas oficinas e reuniões com os alunos da escola (Trevisan, 2020). A execução da intervenção foi então feita por funcionários e pela comunidade, com a demarcação da nova geometria das vias, realização de pinturas, plantio de mudas em vasos ornamentais, colocação de mobiliário e sinalização feita pelos alunos e outras atividades (Trevisan, 2020).

Nos dias 19 a 22 de setembro de 2019, ocorreram as atividades comemorativas nas ruas remodeladas, para celebrar o processo projetual realizado até a finalização da fase temporária (Trevisan, 2020). Também foi realizada uma pesquisa sobre a qualidade da intervenção com os moradores e alunos, através de entrevistas, que apontaram para resultados positivos: 88,2% disseram aprovar a mudança e 87,3% gostariam que as transformações fossem permanentes (Trevisan, 2020).

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

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

Apesar do projeto de implementação de Zonas 30 em Belo Horizonte trazer muitos benefícios, também existem pontos negativos em sua configuração atual. O primeiro deles é a falta de manutenção, fiscalização e implementação permanente das mudanças propostas na ação temporária. Todos os locais de intervenção têm sua velocidade máxima para veículos alterada para 30 km por hora e se tornam vias compartilhadas, indicadas por placas de sinalização (figura 2), porém, visitando as áreas após alguns anos de realização da ação, foi possível perceber que nem todas as mudanças foram respeitadas e mantidas. Foram observados com segregadores removidos, carros não respeitando as sinuosidades desenhadas na via e automóveis estacionados em locais indevidos.

Figura 2: Placas de sinalização de Zonas 30, em sua fase permanente



Fonte: Acervo dos autores, 2024.

Também é importante apontar a falta de conexão destes pontos de zonas 30 com o restante das rotas ciclovárias, como é possível observar no mapa (figura 1). Apesar das intervenções trazerem benefícios pontuais nos locais que estão inseridas, conectar as rotas traria uma ampliação da população beneficiada pela política e maior integração da mobilidade ativa na cidade de Belo Horizonte.

Outro entrave identificado nas entrevistas e observações é a aceitação desta política por parte da prefeitura. Ainda existe resistência por ações participativas e que diminuam o espaço do carro nas cidades, e, portanto, projetos como este podem ser evitados por questões políticas. Por esse motivo, do início do planejamento até a execução da primeira intervenção existe um período longo, de 5 anos. Também é possível perceber que muitas ações realizadas recentemente descartam algumas etapas de engajamento comunitário para agilizar e baratear o custo de implementação.

Também é importante lembrar que, como observado por França (2022), as Zonas 30 de Belo Horizonte não solucionam o desequilíbrio entre carros e pedestres sozinhas, devendo ser interpretadas como etapas primárias de um investimento maior na cidade, que conduza a um processo menos unilateral e mais aberto à negociação entre os atores envolvidos.

AS CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS

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

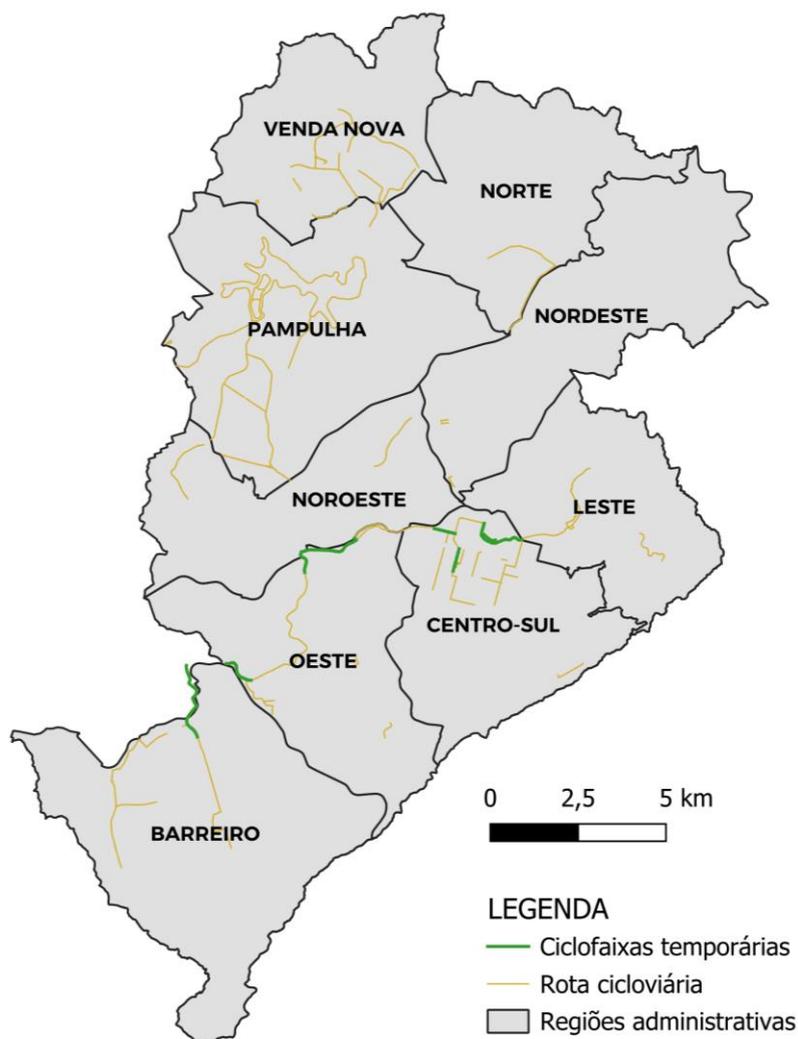
De 2016 a 2020, Belo Horizonte não cumpriu a meta de infraestrutura cicloviária definida no plano de mobilidade urbana, possuindo investimentos limitados nessa área. A pandemia da covid-19 acabou por “acirrar conflitos e práticas de um cenário que já existia” (França; Faria, 2021), agravando o desequilíbrio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

Com a recomendação do distanciamento social, o uso de transporte públicos compartilhados já não era a alternativa mais segura. Ao mesmo tempo, diante de uma cidade que já não comportava o número de carros em circulação, o aumento do número de automóveis poderia agravar o tráfego e os congestionamentos na cidade. Em vista dessa realidade, era de interesse do governo e da população o transporte de bicicleta ou a pé. Essa opção era recomendada pela OMS não só pelo distanciamento físico desejado, mas também por possibilitar atingir a necessidade mínima de atividade física diária (Organização Mundial de Saúde, 2020).

Os desdobramentos da COVID-19 atingiram as cidades da Europa antes do Brasil, e nessas localidades a bicicleta já se mostrava como um modal de transporte importante e seguro, sendo fomentado pelos governos locais através de intervenções de urbanismo tático, como a implementação de ciclofaixas temporárias. Portanto, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, através da BHTRANS, decide adaptar a ferramenta para a realidade belo-horizontina.

Inicialmente, foi convocada uma reunião extraordinária do GT Pedala BH, para discutir a possibilidade de ciclofaixas temporárias em Belo Horizonte e os locais mais adequados para receber a ação. Foram identificados eixos importantes, já utilizados por ciclistas, que realizavam a ligação entre as diferentes regiões da cidade e possuíam uma topografia menos acidentada. Um exemplo é o eixo da Tereza Cristina, que faz a ligação entre leste e oeste de Belo Horizonte. Embora houvesse trechos de ciclovias ou ciclofaixas permanentes já implantados nesses eixos, eles ainda eram desconectados entre si. Assim, as ciclofaixas temporárias foram implementadas como conexões entre essas partes, em nove vias diferentes, permitindo criar 30 km de rotas cicloviárias conectadas em rede durante a pandemia (figura 3).

Figura 3: Mapa das ciclofaixas temporárias de Belo Horizonte, MG



Fonte: Elaborado pelos autores, dados da Prefeitura de Belo Horizonte, 2020.

As ciclofaixas temporárias foram implantadas rapidamente, sendo inauguradas em 13 de julho de 2020. Mesmo com as recomendações de isolamento social, muitos, especialmente profissionais de serviços essenciais, ainda precisavam se locomover pela cidade. Por isso, o

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

O contador de ciclistas instalado na Avenida Bernardo Monteiro registrou um aumento de quatro vezes o número de ciclistas no período das intervenções. O aumento expressivo de ciclistas, aliado a adesão da população às ciclofaixas temporárias, indicava um cenário promissor para a mobilidade ativa em Belo Horizonte e sugeria a permanência dos trechos implementados na pandemia.

Infelizmente, apesar do impacto positivo inicial, grande parte da Infraestrutura foi perdida pela falta de manutenção, e a maioria dos trechos de ciclofaixa temporária não alcançou a fase permanente. Apenas na avenida Cristina foram colocados balizadores permanentes.

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

As ciclofaixas temporárias se mostraram eficazes ao promover o aumento do uso da bicicleta durante a pandemia e trazer à tona a discussão sobre a mobilidade ativa na cidade. Contudo, a falta de planejamento a longo prazo e a falta de manutenção impediram que os resultados físicos alcançados fossem mais duradouros. Também é interessante destacar que não existe uma política de implementação de novas ciclofaixas temporárias, apenas a recuperação dos trechos implementados em 2020, agora em sua etapa permanente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As intervenções de urbanismo tático promovidas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, como as Zonas 30 e as ciclofaixas temporárias, destacam-se pela capacidade de promover a mobilidade ativa de forma participativa, rápida e com baixo custo, oferecendo soluções aos problemas urbanos emergentes. No entanto, essas ações não são capazes de garantir o fomento da mobilidade ativa sozinhas, sendo necessário a aliá-las a políticas de médio e longo prazo, como investimento na expansão da rota cicloviária e manutenção dos trechos existentes.

Outro aspecto crucial para a efetividade das intervenções temporárias é a participação popular. Em Belo Horizonte, a resistência à expansão das rotas cicloviárias pode ser reflexo da falta de engajamento e diálogo entre o poder público e os cidadãos. Ao incentivar a participação dos ciclistas e moradores locais, o urbanismo tático se mostra como uma

ferramenta que vai além do teste de novas soluções, ao envolver a população no processo de transformação urbana. Dessa forma, a resistência dá lugar à sensação de pertencimento, uma vez que a comunidade é envolvida ativamente nas decisões e mudanças urbanas, resultando em propostas colaborativas com maior aceitação e adesão.

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

Também é importante encaminhar as mudanças propostas para sua etapa permanente, principalmente em casos com grande adesão popular, como as ciclofaixas temporárias, que já haviam se integrado no cotidiano da cidade. Essa descontinuidade das políticas públicas pode comprometer a confiança construída entre a comunidade e o poder público por meio do processo participativo, dificultando diálogos futuros e reduzindo a aceitação de novos projetos.

Apesar de seus entraves, o urbanismo tático se destaca como uma abordagem de grande potencial no cenário do planejamento urbano brasileiro. As intervenções temporárias possibilitam criar soluções flexíveis e ágeis, sem depender dos longos prazos típicos dos grandes projetos de infraestrutura urbana. Essa flexibilidade é essencial em contextos emergenciais, como o da pandemia, mas também se mostra crucial nas cidades contemporâneas, que são cada vez mais diversas e dinâmicas.

As intervenções temporárias têm o potencial de promover mudanças no espaço físico da cidade, propor novas políticas públicas e reconfigurar o imaginário coletivo sobre o uso e a apropriação dos espaços públicos. Dessa forma, as ações de urbanismo tático em Belo Horizonte podem ser consideradas não só catalisadoras da mobilidade ativa, mas também ferramentas de participação popular e de transformação urbana.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da **Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES)** - Código de Financiamento 001 e com o apoio da **Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG)**.

REFERÊNCIAS

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

França, Tiffany Nicoli Faria Latalisa; Faria, Teresa Cristina de. **COVID-19 e Urbanismo Tático: novas possibilidades de uso do espaço público em tempos de pandemia.** In: Anais do 1º Congresso latino-Americano de Desenvolvimento Sustentável. Evento online, 2021.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

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

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

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

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

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

NALMPANTIS, Dimitrios; LAMPOU, Sofia Christina; NANIPOULOS, Aristotelis. The concept of woonerf zone applied in university campuses: The case of the campus of the Aristotle University of Thessaloniki. **Transportation Research Procedia**, [s. l.], v. 24, p. 450–458, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.071>.

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

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

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

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Planos Diretores Regionais**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/plano-diretor/regionais>. Acesso em: 24 mar. 2024.

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

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

SANSÃO FONTES, Adriana; MONTEIRO, Carolina Guido; FRANCO, Paulo Carmagnani; FOGELSON, Yuval. **Urbanismo tático: um guia para as cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2020.

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

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

TREVISAN, Eveline Prado. **RUAS DE ESTAR: mobilidade e apropriação urbana**. 2021. - Universidade Federal de Minas Gerais, [s. l.], 2021.

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

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