

RUAS DE ESTAR

MOBILIDADE E
APROPRIAÇÃO

URBANA



EVELINE PRADO TREVISAN

2021

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
ESCOLA DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO – NPGAU

EVELINE PRADO TREVISAN

RUAS DE ESTAR: mobilidade e apropriação urbana

Novembro

2021

Eveline Prado Trevisan

RUAS DE ESTAR: mobilidade e apropriação urbana

Tese apresentada ao curso de doutorado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do Título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria, Produção e Experiência do Espaço

Linha de pesquisa: Planejamento e Dinâmicas Socioterritoriais

Orientador: Professor Altamiro Sergio Mol Bessa

Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte

2021

FICHA CATALOGRÁFICA

T814r

Trevisan, Eveline Prado.

Ruas de estar [manuscrito] : mobilidade e apropriação urbana /
Eveline Prado Trevisan. - 2021.

273 f. : il.

Orientador: Altamiro Sergio Mol Bessa.

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de
Arquitetura.

1. Arquitetura e sociedade - Teses. 2. Espaço urbano - Teses. 3.
Planejamento urbano - Teses. 4. Educação urbana - Teses. I. Bessa,
Altamiro Sergio Mol. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de
Arquitetura. III. Título.

CDD 720.103

Ficha catalográfica: Maryne Mirydyane Medeiros CRB-1/2997.



FOLHA DE APROVAÇÃO

Ruas de estar: Mobilidade e apropriação urbana

EVELINE PRADO TREVISAN

Tese submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG como requisito para obtenção do grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço.

Aprovada em 3 de dezembro de 2021, pela Comissão constituída pelos membros:

Prof. Dr. Altamiro Sérgio Mol Bessa - Orientador
EA-UFMG

Profa. Dra. Raquel Garcia Gonçalves
EA-UFMG

Profa. Dra. Juliane Corrêa
FAE-UFMG

Prof. Dr. Leôncio José Gomes Soares
FAE-UFMG

Dr. Marcelo Cintra do Amaral
Movimento Nossa BH

Dr. Marcos Fontoura de Moura
BHTRANS

Marcos Fontoura de
Oliveira

Assinado de forma digital por
Marcos Fontoura de Oliveira
Dados: 2022.01.03 15:03:10 -03'00'

Belo Horizonte, 3 de dezembro de 2021.

Para Lino.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Altamiro Sergio Mol Bessa pela orientação generosa e precisa desde o início dessa jornada. Foi uma alegria e um aprendizado estar ao seu lado. Obrigada pela liberdade, pelo acolhimento e pelo direcionamento.

À Escola de Arquitetura da UFMG, aos professores, funcionários e alunos por terem me recebido e acolhido minha pesquisa tão prontamente.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) pelo apoio à pesquisa de campo.

À BHTRANS por ter permitido e apoiado meu projeto de estudo. E a todos os meus amigos queridos de lá, em especial, Liliana, André Guilherme, Mauro, Deusuíte, Libânio, Túlio, Marquinhos, Mariana, Melissa e muitos mais.

Às minhas amigas e amigos que andam ao meu lado, mesmo quando me ausento. Márcia, Bárbara, Márcio, Vivi, Sérgio, Ana Bahia, Yara, Rosa, Jana, Marcelo, Guilherme, Ziller, Pat Tavares e André Junqueira.

À Ceres por absolutamente tudo. Sempre.

À minha mãe por acompanhar meu trabalho com tanta alegria e à minha irmã por não soltar a minha mão.

Ao meu pai.

Ao Caio por ter sido, além de tudo, meu parceiro generoso na produção do *Podcast* Cidades Possíveis.

À Nina e a Ciro, meus amores, por me ensinarem desde sempre tanto sobre liberdade e crescimento.

Ao Lino por amar tanto a todos nós. Amor mais generoso que já conheci.

RESUMO

Este trabalho refere-se à relação entre mobilidade e apropriação urbana a partir de uma discussão sobre o uso da rua. A expressão “Ruas de Estar”, que dá título a esta pesquisa, une, simbolicamente o público (a rua) e o privado (a sala de estar) numa tentativa de explicitar um olhar que aponta para além daquela que seria a primeira função da rua: permitir o deslocamento e a mobilidade de pessoas. O olhar para a rua que acolhe e recebe seus cidadãos. Rua que é cenário, palco e paisagem para expressão social da vida urbana. No centro do questionamento está a seguinte pergunta: quando e como nossas ruas, além de tão somente deixar passar, podem também ser convite para estar? Esta pesquisa parte de um ponto específico: a análise de quatro intervenções que propuseram novos usos para trechos de ruas em bairros distintos em Belo Horizonte, a partir de sua efetiva redução velocidade. Esta investigação está ancorada em duas metodologias principais: nos métodos de investigação propostos pela antropologia urbana, em especial a “observação participante” e, considerando que processos de educação urbana atravessaram de forma definitiva todo o trabalho, do campo à reflexão, na metodologia denominada “pedagogia urbana,” e que, nesta pesquisa, pela relevância que adquiriu, implica em método de análise, e, também, em estratégia para viabilização das intervenções. As ações desta pesquisa foram diretamente afetadas pela Pandemia da COVID-19, o que fez com que se adotasse outra metodologia valendo-se dos recursos das pesquisas via *web*. A pesquisa discute, ainda, a legitimidade de processos de apropriação de espaços públicos e retomada das ruas conduzidas pelo Estado, mesmo que em parceria com a sociedade civil. Ao final, faz-se uma reflexão sobre quanto do questionamento inicial foi possível ser respondido pela pesquisa como forma de apontar caminhos (e não modelos replicáveis) para a sistematização de conhecimentos que envolvem intervenções urbanas que têm como objetivo discutir os usos da rua e o acesso à cidade.

Palavras-chave: Apropriação Urbana. Mobilidade Urbana. Planejamento Urbano. Pedagogia Urbana.

ABSTRACT

This work refers to the relationship between mobility and urban appropriation from a discussion on the use of the street. The expression “Ruas de Estar” (Streets as Living Rooms), which gives the title to this research, symbolically unites the public (the street) and the private (the living room) in an attempt to explain a look that points beyond what would be the first function of the street: allow the movement and mobility of people. Looking at the street that welcomes and receives citizens. The street that is the setting, stage and landscape for the social expression of urban life. At the heart of the matter lies the following question: when and how can our streets, in addition to just letting pass, also be an invitation to see these public spaces as living rooms? This research starts from a specific point: the analysis of four interventions that proposed new uses for stretches of streets in different neighborhoods in Belo Horizonte, based on their effective reduction in speed limits. This investigation is anchored in two main methodologies: the investigation methods proposed by urban anthropology, in particular the “participant observation” and, considering that urban education processes definitively permeated all the work, from the field to reflection, in the methodology called “urban pedagogy,” and which, in this research, due to the relevance it has acquired, implies a method of analysis, and also a strategy for making interventions viable. The actions of this research were directly affected by the COVID-19 Pandemic, which led to the adoption of another methodology, taking advantage of the resources of the web surveys. The research also discusses the legitimacy of the processes of appropriation of public spaces and the retaking of the streets run by the State, albeit in partnership with civil society. At the end, there is a reflection on how much of the initial questioning was possible to be answered by the research as a way to point out ways (and not replicable models) for the systematization of knowledge involving urban interventions that aim to discuss the uses of the street and the access to the city.

Key-words: Urban Appropriation. Urban Mobility. Urban Planning. Urban Pedagogy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa planta geral de Belo Horizonte. Projeto Aarão Reis	29
Figura 2 - Mapa 400km de ciclovias planejadas de Belo Horizonte	36
Figura 3 - Convite digital para as reuniões do GT Pedala BH	38
Figura 4 - Oficina de Ciclorrotas (Pode público e sociedade civil) ocorrida no pátio das Faculdades Metodistas Izabela Hendrix	45
Figura 5 - Oficina de Ciclorrotas (Pode público e sociedade civil) ocorrida no pátio das Faculdades Metodistas Izabela Hendrix - Compatibilização dos mapas	45
Figura 6 - Oficina de Ciclorrotas - Primeiro mapa consolidado	46
Figura 7 - Desenho contendo ciclovias e Zonas 30 da Área Central de Belo Horizonte	47
Figura 8 - Desenho soluções para tratamento de esquinas. Projeto piloto Zona 30 Savassi ...	48
Figura 9 - Desenho com foto inserção. Soluções para tratamento de esquinas. Projeto piloto Zona 30 Savassi.....	49
Figura 10 - Desenho soluções para quarteirão. Projeto piloto Zona 30 Savassi	49
Figura 11 - Desenho com foto inserção. Soluções para redução de velocidade. Projeto piloto Zona 30 Savassi.....	50
Figura 12 - Primeira reunião de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos", realizada na sede da Prefeitura de Belo Horizonte com a presença de especialistas alemães	53
Figura 13 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos" percorrendo em vistoria a Rua Ceará.....	54
Figura 14 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos" percorrendo em vistoria o entorno da Rua Simão Tamm e as escolas do bairro Cachoeirinha.....	55
Figura 15 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: percorrendo em vistoria o entorno da Rua Simão Tamm	55
Figura 16 - Desenho da Rua Ceará. Propostas para avaliação e discussão durante as vitórias	56
Figura 17 - Desenho da Rua Simão Tamm. Propostas para avaliação e discussão durante as vistorias	57
Figura 18 - Grupo participante do workshop para consolidação dos resultados e elaboração de um plano de ação	58
Figura 19 - Manifesto pelas Desvelocidades.....	81

Figura 20 - Ocupação da rua no Dia Mundial sem Carro - Rua Aberta	82
Figura 21 - Convite para o evento Rua Aberta Simão Tamm	93
Figura 22 - Descrição do evento Rua Aberta Simão Tamm.....	94
Figura 23 - Evento Rua Aberta Simão Tamm - Dia mundial sem carro - Apresentação de dança com mulheres do lar de acolhimento de idosos localizado no bairro	94
Figura 24 - Rua Simão Tamm antes da intervenção	96
Figura 25 - Rua Simão Tamm, no horário de saída dos alunos da escola	96
Figura 26 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima.....	98
Figura 27 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima.....	99
Figura 28 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima.....	99
Figura 29 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima.....	100
Figura 30 - Apresentação do projeto na Reunião da CRTT Nordeste	100
Figura 31 - Versão compatibilizada do projeto	101
Figura 32 - Formulário para inscrição de voluntários.....	102
Figura 33 - Cartaz convidando para a intervenção	103
Figura 34 - Rua Simão Tamm. Primeiro dia de montagem da intervenção	104
Figura 35 - Rua Simão Tamm. Segundo dia de montagem da intervenção	105
Figura 36 - Rua Simão Tamm. Implantação da intervenção. Envolvimento das crianças	106
Figura 37 - Linha do tempo afixada no muro da fábrica de tecidos para informação sobre o processo da intervenção	107
Figura 38 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção urbana temporária Zona 30 Cachoeirinha. Painéis para apresentação do projeto e coleta de opiniões e sugestões	107
Figura 39 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Apresentação de dança	108
Figura 40 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Oficina aberta para reparo de bicicletas	109
Figura 41 - Rua Simão Tamm. Inauguração da intervenção. Ocupação da rua	109
Figura 42 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Vista geral da rua	111
Figura 43 - Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Antes da intervenção	112
Figura 44 - Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Depois da intervenção	112
Figura 45 - Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santanna. Antes da intervenção	113
Figura 46 - Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santanna. Depois da intervenção	113
Figura 47 - Rua Simão Tamm. Implantação definitiva da intervenção	114
Figura 48 - Localização da Escola Municipal Anne Frank, no bairro Confisco.....	117

Figura 49 - Cartaz de divulgação da campanha de recolhimento de garrafas PET e tampinhas de garrafa	120
Figura 50 - Aparelho de monitoramento da qualidade do ar.....	121
Figura 51 - Oficina com alunos da Escola Municipal Anne Frank. Fundamentos para um trânsito seguro	122
Figura 52 - Projeto elaborado para discussão em grupo.....	123
Figura 53 - Trabalhos em grupo com os alunos da Escola Municipal Anne Frank. Discussão do projeto	124
Figura 54 - Crianças durante a oficina de discussão do projeto.....	125
Figura 55 - Oficina com alunos da EJA. Discussão do projeto.....	126
Figura 56 - Oficina com alunos da EJA. Discussão do projeto.....	126
Figura 57 - Percursos percorridos durante a auditoria de segurança de mulheres	129
Figura 58 - Reunião inicial auditoria de segurança de mulheres no entorno da Escola Municipal Anne Frank	130
Figura 59 - Grupo de mulheres percorrendo o entorno da escola de bicicleta. Auditoria de segurança	131
Figura 60 - Grupo de mulheres percorrendo o entorno da escola caminhando. Auditoria de segurança	132
Figura 61 - Levantamento de dados.....	133
Figura 62 - Pesquisa de percepção ambiental	133
Figura 63 - Convite afixado no entorno da escola	134
Figura 64 - Projeto compatibilizado. Zona 30 Confisco.....	135
Figura 65 - Crianças da Educação Infantil da Escola Anne Frank em atividade com equipe da Gerência de Educação para Mobilidade da BHTRANS	136
Figura 66 - Crianças da Educação Infantil da Escola Anne Frank acompanhando o primeiro dia de implantação da intervenção	136
Figura 67 - Início da implantação Zona 30 Confisco	138
Figura 68 - Início da implantação Zona 30 Confisco	139
Figura 69 - Implantação Zona 30 Confisco	140
Figura 70 - Implantação Zona 30 Confisco. Envolvimento das crianças da escola.....	141
Figura 71 - Implantação Zona 30 Confisco. Preparação dos vasos de pneus	142
Figura 72 - Sinalização de Zona 30 Confisco	143
Figura 73 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta	144
Figura 74 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta	144

Figura 75 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta	145
Figura 76 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta. Instalação feita com garrafas PET recolhidas na gincana	145
Figura 77 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta. Show Devagar, devagarinho	146
Figura 78 - Oficina para confecção de placas de trânsito	147
Figura 79 - Fixação das placas de trânsito nas ruas do entorno da escola.....	147
Figura 80 - Fixação das placas de trânsito nas ruas do entorno da escola.....	148
Figura 81 - Zona 30 Confisco. Painéis de apresentação do projeto e coleta de críticas e sugestões	150
Figura 82 - Avaliação da intervenção Zona 30 Confisco	152
Figura 83 - Zona 30 Confisco. Vista geral da intervenção.....	153
Figura 84 - Zona 30 Diamantina. Desenho intervenção proposta.....	156
Figura 85 - Início de implantação do projeto Zona 30 Diamantina	157
Figura 86 - Início de implantação do projeto Zona 30 Diamantina	158
Figura 87 - Projeto Zona 30 Diamantina concluído.....	158
Figura 88 - Projeto Zona 30 Diamantina concluído.....	159
Figura 89 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o festival CURA	160
Figura 90 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA	161
Figura 91 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o festival CURA	162
Figura 92 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA	162
Figura 93 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA	163
Figura 94 - Correspondência encaminhada pelo Movimento Viva Lagoinha à BHTRANS	164
Figura 95 - Projeto Executivo Zona 30 Diamantina	165
Figura 96 - Mapa Infraestrutura Ciclovária implantada até 2020.....	170
Figura 97 - Primeiro encontro entre poder público e ciclistas para definição de rotas de infraestrutura ciclovária temporária	172
Figura 98 - Primeiro encontro entre poder público e ciclistas para definição de rotas de infraestrutura ciclovária temporária	173
Figura 99 - Mapa de ciclofaixas temporárias implantadas em função da pandemia	174
Figura 100 - Proposta de ligação da ciclovía existente na Avenida dos Andradas ao Bairro Santa Tereza	176
Figura 101 - Proposta de ampliação da Praça Joaquim Ferreira da Luz, no Bairro Santa Tereza	177
Figura 102 - Trecho da Rua Conselheiro Rocha a ser incorporado à praça	178

Figura 103 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão da proposta.....	179
Figura 104 - Imagem da primeira reunião virtual para a comunidade do Bairro Santa Tereza para apresentação inicial da proposta, dos conceitos norteadores do projeto e de projeto semelhante implantado no Bairro Cachoeirinha	180
Figura 105 - Primeiro desenho elaborado incorporando propostas da comunidade para a praça	181
Figura 106 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão da proposta.....	181
Figura 107 - Registro reunião virtual com comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão do Projeto Ecozona Santa Tereza, trabalho em grupo	182
Figura 108 - Registro reunião virtual com comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão do projeto Ecozona Santa Tereza, trabalho em grupo	182
Figura 109 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para apresentação do projeto final	183
Figura 110 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta	184
Figura 111 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta	185
Figura 112 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta	186
Figura 113 - Tratamento das ruas de acesso à Praça Joaquim Ferreira da Luz.....	187
Figura 114 - Início da demarcação do projeto na rua	188
Figura 115 - Início da pintura na interseção das ruas Silvanópolis e Paraisópolis	189
Figura 116 - Início da instalação da intervenção na área da rua incorporada à praça	190
Figura 117 - Início da instalação da intervenção na área da rua incorporada à praça	190
Figura 118 - Montagem das formas para execução dos mobiliários	191
Figura 119 - Compactação do mobiliário	191
Figura 120 - Mobiliário em taipa de pilão	192
Figura 121 - Mobiliário em taipa de pilão	193
Figura 122 - Vasos delimitando a área	194
Figura 123 - Pintura na interseção das ruas Silvanópolis com Paraisópolis	195
Figura 124 - Área antes da intervenção	196
Figura 125 - Área depois da intervenção implantada	197
Figura 126 - Crianças ocupando a área.....	199
Figura 127 - Crianças ocupando a área.....	199

Figura 128 - Ocupação da área pela comunidade do bairro	200
Figura 129 - Ocupação da área pela comunidade do bairro	201
Figura 130 - Instalação da área para crianças.....	202
Figura 131 - Instalação dos paraciclos.....	203
Figura 132 - Crianças na rua	203
Figura 133 - Crianças na quadra	204
Figura 134 - Esquema básico para implantação de Projetos de Zona 30	224
Figura 135 - Cartazes com informações sobre segura viária para afixação nas áreas das intervenções.....	230
Figura 136 - Crianças afixando cartazes. Zona 30 Cachoeirinha.....	233
Figura 137 - Formulário de avaliação do Projeto Ecozona Santa Tereza	243
Figura 138 - Registro ocupação da praça	246
Figura 139 - Registro ocupação da praça	247
Figura 140 - Registro ocupação da praça	248
Figura 141 - Registro ocupação da praça	248
Figura 142 - Aula de Tai Chi na rua	249
Figura 143 - Limpeza da área pelos moradores	250
Figura 144 - Limpeza da área pelos moradores	251
Figura 145 - Mensagem enviada à pesquisadora sobre o processo de cuidado e apropriação da praça pela comunidade do Bairro Santa Tereza	252

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Dados do Denatran e estimativa de população do IBGE.....	31
Gráfico 2 - Evolução do número de passageiros transportados em Belo Horizonte.....	168
Gráfico 3 - Sensação de segurança em relação ao trânsito motorizado	237
Gráfico 4 - Percepção quanto à velocidade dos automóveis	238
Gráfico 5 - Sensação de segurança ao atravessar a rua.....	238
Gráfico 6 - Sensação de segurança ao caminhar pela esquina	239
Gráfico 7 - Opinião relativa ao novo desenho proposto para as ruas do entorno da Escola Municipal Anne Frank	240
Gráfico 8 - Opinião relativa à permanência da intervenção no entorno da Escola Municipal Anne Frank	241
Gráfico 9 - Opinião quanto à permanência na área no entorno da Escola Municipal Anne Frank	242
Gráfico 10 - Referente à avaliação da infraestrutura cicloviária implementada	243
Gráfico 11 - Referente à sinalização da infraestrutura cicloviária implementada	244
Gráfico 12 - Referente ao uso da bicicleta após a implementação da infraestrutura cicloviária implementada	244

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACM – Assessoria de Comunicação

AICE – Associação Internacional de Cidades Educadoras

BH em Ciclo – Associação de Ciclistas Urbanos

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

BRT – *Bus Rapid Transit*

CRTT – Comissões Regionais de Transporte e Trânsito

CSMA – Coordenadoria de Sustentabilidade e Meio Ambiente

CURA – Festival Circuito Urbano de Arte

DRO – Diretoria de Ação Regional

DSV – Diretoria de Sistema Viário Gerência de Sinalização

EJA – Programa de Educação de Jovens e Adultos

GEAMP – Gerência de Projetos Gerência de Manutenção

GDCI – *Global Designing Cities Initiative da Nacto's*

GECIP – Gerência de Projetos

GEDUC – Gerência de Educação para a Mobilidade

GESIN – Gerência de Sinalização

GIZ – Agência Alemã de Cooperação Internacional

GT Pedala BH – Grupo de Trabalho do Programa Pedala BH

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística.

ITDP – Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da RMBH

Nacto's – *National Association of City Transportation officials*

ObsMob-BH – Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte

OMS – Organização Mundial de Saúde

PACE – Projeto da Área Central

Pedala BH – Programa de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte

PLAMBEL – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte

PlanMob-BH – Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

PMMG – Polícia Militar de Minas Gerais

RM – Região Metropolitana

SAMU – Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

SMED – Secretaria Municipal de Educação

SOLUTIONS – *Sharing Opportunities for Low carbon Urban transporTation*

SLU – Superintendência de Limpeza Urbana

TUMI – *Transformativ Urban Mobility Initiative*

UN-SDSN – United Nations *Sustainable Development Solutions Network*

WRI – *World Resources Institute*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 A TRAJETÓRIA	27
1.1 Daqui, de onde eu olho para a rua.....	27
1.1.1 Sobre Belo Horizonte	28
1.1.2 Situando minha reflexão a partir do meu trabalho.....	33
1.2 Porque a rua?	40
1.3 Compreendendo o início do processo	42
2 OPÇÕES METODOLÓGICAS.....	60
2.1 O olhar para o processo	61
2.1.1 Métodos das ciências sociais e da antropologia urbana	61
2.1.2 Pedagogia Urbana	64
2.1.2.1 Urbanismo Tático	70
2.1.2.2 Etnografia Virtual	73
3 RETOMAR A RUA?	77
3.1 Ruas de estar: contextualizando o questionamento	77
3.2 Discutindo a legitimidade de processos de retomada das ruas conduzidos pelo poder público	86
3.3 O processo de implementação das intervenções	93
3.3.1 Zona 30 Cachoeirinha.....	95
3.3.1.1 A implantação	103
3.2 Coleta e análise de dados.....	110
3.3 Zona 30 Confisco	115
3.3.1 A implantação	137
3.3.2 Coleta, análise de dados e desdobramentos	148
3.3.3 Zona 30 Diamantina	153
3.3.4 Ecozona Santa Tereza.....	166
3.3.4.1 A concepção da proposta.....	176
3.3.4.2 A implantação	183
4 EDUCAÇÃO, INFORMAÇÃO E PROCESSO	206
4.1 Educação e cidade.....	206
4.2 O papel das Cidades Educadoras	212
4.2.1 A Cidade Educadora em Belo Horizonte	216

4.3 Processos de educação e apropriação da cidade	218
4.4 Notas sobre os processos em Belo Horizonte	223
4.4.1 Agregando novas ferramentas de disseminação de informação	234
4.5 Alguns resultados	236
4.5.1 Alguns resultados Zona 30 Cachoeirinha	236
4.5.2 Alguns resultados Zona 30 Confisco	239
4.5.3 Alguns resultados. Ecozona Santa Tereza	242
4.6 Reflexões sobre os processos	253
5 CONCLUSÃO	258
REFERÊNCIAS	262

INTRODUÇÃO

Bebezinha¹

*Bebezinha, Bebezinha
Irmãzinha linda
Essa rua é tua
Essa rua é minha
Irmãzinha Irmãzinha
Bebezinha linda
A cidade é tua
A cidade é minha
Irmãzinha, minha linda, que acaba de nascer
Olha que cidade grande esperando por você
Ela é doida, divertida
Você vai enlouquecer
Mas aqui nessa favela o povo vai te proteger (...)*

Na primeira vez que ouvi a música Bebezinha, tive certeza que ela abriria este texto que escrevo como resultado da minha pesquisa de doutorado. A relação de afeto e apropriação com a cidade cantada pelas crianças do Recife retrata de forma simples e verdadeira meu campo de investigação dentro do urbanismo.

Foi impossível, e também não era a intenção, dissociar esta pesquisa da minha vida profissional na Prefeitura de Belo Horizonte, iniciada em 1993 e seguindo sem previsão de término, totalmente pautada pelo trabalho com a cidade. A cidade me desafia de tal modo, que, além das atividades profissionais diárias, refletir sobre sua influência e, muitas vezes, imposição no modo de vida de seus cidadãos é quase que um desdobramento natural para quem está envolvido com o tema.

Em 1993, eu iniciava meu trabalho como arquiteta urbanista na então Administração Regional Centro-Sul, órgão integrante da estrutura administrativa da Prefeitura de Belo Horizonte, onde permaneci por oito anos, até 2001. A experiência de trabalho naquele órgão, em um momento onde iniciava-se uma nova gestão municipal que propôs algumas alterações estruturais no processo da gestão pública, dentre elas a implementação do Orçamento Participativo, foi decisiva na minha formação e construção profissional.

¹ A música Bebezinha é uma criação coletiva de crianças de várias classes sociais da cidade do Recife e cujo processo foi abordado no documentário “Rua de Crianças”, dos diretores Rita de Cácia Oenning da Silva e Kurt Shaw e integra a mostra FICI 2019 (Festival Internacional de Cinema Infantil).

Participar ativamente deste processo, recém-formada, ainda com pouca experiência profissional e pela primeira vez trabalhando em um órgão público, me deu a dimensão clara de que gestão pública implica em participação direta da população.

Em 2001, encerrei um período de oito anos na Regional e iniciei meu trabalho na Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS, órgão público municipal responsável pela gestão do transporte e trânsito do município, onde permaneço até então.

A transição do trabalho da Regional Centro-Sul para a BHTRANS envolveu um processo de adaptação. Na Regional², as delimitações territoriais de atuação do órgão correspondem a um recorte dentro da área total do município; por outro lado, a abrangência dos serviços de atendimento ao cidadão corresponde às diversas áreas de atendimento da Prefeitura de Belo Horizonte. Em contrapartida, o trabalho desenvolvido pela BHTRANS abrange todo o município de Belo Horizonte, mas o foco está na mobilidade urbana (conceito a ser desenvolvido ao longo deste trabalho).

Algo que me caracteriza como profissional (e que me levou de forma incontestável à pesquisa acadêmica), desde o início do meu trabalho em 1993 e até os dias atuais, é um olhar curioso para a cidade e para as possibilidades de apropriação de seus espaços.

Se, na Regional Centro-Sul, meu foco se concentrava nos espaços públicos como praças e parques, na BHTRANS eu partiria para a observação da cidade em movimento. Dos estudos sobre a apropriação dos espaços públicos em áreas objeto de projetos de requalificação urbana, desenvolvidos durante minha pesquisa de mestrado, eu passaria para a observação do deslocamento, movimentação e permanência de pessoas nas ruas de Belo Horizonte.

Essa experiência acumulada em quase três décadas de trabalho com a cidade conduziu-me até o desenvolvimento desta pesquisa que tem como objetivo principal discutir a relação entre mobilidade e apropriação urbana.

² Belo Horizonte é subdividida em 9 regionais: Barreiro, Nordeste, Oeste, Pampulha, Noroeste, Norte, Centro-Sul, Leste e Venda Nova. Atualmente cada uma delas recebe a designação de Coordenadorias de Atendimento.

Dessa forma, a questão que permeia esta investigação refere-se ao uso da rua. No centro do meu questionamento a pergunta que me instiga é: Quando e como nossas ruas, além de tão somente deixar passar, podem também ser convites para estar?

Ao propor a expressão “Ruas de Estar”, que dá título a esta pesquisa, “brinco” propositalmente com o público (a rua) e o privado (a sala de estar) numa tentativa de explicitar um olhar para a rua que aponta para além daquela que seria sua primeira função: a de permitir o deslocamento e a mobilidade das pessoas. Olho para a rua que acolhe e recebe seus cidadãos; rua que é cenário, palco e paisagem para expressão social da vida urbana.

Minha pesquisa tem um ponto de partida bastante específico: parto da análise de quatro intervenções que propõem um novo olhar e novos usos para trechos de ruas em bairros distintos em Belo Horizonte. Consciente do recorte e da limitação do meu objeto, acredito, ainda assim, que, compreender os processos que envolveram a viabilização dessas intervenções pode contribuir para a sistematização de conhecimentos que envolvam intervenções urbanas que tenham como objetivo discutir os usos da rua.

Uma vez mais é preciso destacar que meu envolvimento direto com o tema das cidades, atuando no poder executivo municipal, traça para esta pesquisa acadêmica também um viés de caráter propositivo. A isso não consigo me furtar.

O trabalho aqui apresentado está estruturado da seguinte forma:

O Capítulo 1 – A trajetória – Contextualiza minha trajetória profissional trabalhando na Prefeitura de Belo Horizonte ao longo dos últimos anos e estabelece marcos da formação e desenvolvimento da cidade, de modo a apresentar o lugar de onde falo ao propor esta discussão.

Debruço-me sobre a rua como local de desenvolvimento da vida urbana, palco de conflitos e parcerias e o principal cenário da minha investigação. É também neste capítulo que introduzo as intervenções que são pontos de partida estratégicos deste trabalho e, como não poderia deixar de ser, abordo alguns dos impactos que a pandemia da COVID-19 (2020/2021) trouxe ao meu cenário de investigação. Impactos estes que representaram não só desafios, mas também oportunidades para esta pesquisa.

Para investigar as possibilidades de ter as ruas como locais de acolhimento e interação é preciso discutir seu uso, é preciso considerar sua invasão pelos automóveis e a imposição quase que automática das altas velocidades e suas consequências. Nesse capítulo introdutório, estabeleço o pano de fundo para o trabalho que se desenvolve a seguir buscando responder, ainda que não na sua totalidade, mas ao menos em parte, minha questão central, tentando encontrar pistas que nos levem a enxergar as possibilidades que se colocam na construção de uma cidade que compreenda a rua (ao menos algumas delas) como local de todos.

O Capítulo 2 – Opções metodológicas – Apresenta minha opção de desenvolver esta pesquisa ancorada em grande parte nas metodologias de investigação propostas pela antropologia urbana, em especial a “observação participante”, mas agregando uma série de outros métodos ao longo do processo.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, ficou claro que processos de educação urbana atravessaram de forma definitiva todo o trabalho: do campo à reflexão. Assim, tomo emprestado de Marcelo Lopes de Souza (2002, 2006) o termo “Pedagogia urbana” que nesta pesquisa, por minha definição, implica não só em método de análise, como também, em estratégia para viabilização das intervenções que serão abordadas a frente.

Imposto pela pandemia da COVID-19, o distanciamento social abriu também possibilidades de desenvolvimento de pesquisa remota valendo-se dos recursos do “mundo virtual”. Nesse contexto, iniciei a produção do *podcast* “Cidades Possíveis” (a ser detalhado não só no capítulo 2, como também no Capítulo 4 – Educação, informação e processo) que se tornou parte importante desta pesquisa.

O Capítulo 3 – Retomar a rua? – Inicia-se com uma contextualização sobre o que de fato pode significar um processo de retomada das ruas pelas pessoas em detrimento à sua ocupação pelos automóveis. Intervenções locais e pontuais, como as que serão abordadas nesta pesquisa podem se caracterizar como uma retomada das ruas, dada a complexidade que envolve este tema?

Não há como abordar processos de reapropriação das ruas sem problematizar sua invasão pelos automóveis e com eles as altas velocidades que imprimem insegurança a esses espaços, em especial aos mais vulneráveis.

Todas as intervenções aconteceram em Belo Horizonte: duas delas, Zona 30 Cachoeirinha e Zona 30 Confisco propostas e coordenadas pelo Poder Público; uma, Zona 30 Diamantina, proposta pela sociedade civil e coordenada pelo Poder Público e uma última intervenção proposta em parceria por uma entidade de apoio à mobilidade urbana sustentável, uma entidade da sociedade civil organizada e o poder público: Ecozona Santa Tereza. Este capítulo também discute a legitimidade de processos de apropriação de espaços públicos conduzidos pelo Estado ainda que em parceria com a sociedade civil.

Por fim, o capítulo apresenta cada uma das intervenções em todas as suas etapas, do planejamento à sua instalação; dos desafios enfrentados aos avanços conseguidos.

O Capítulo 4 – Educação, Informação e Processo – Coloca em perspectiva a transição de um cenário de grande resistência para viabilização das intervenções a um cenário favorável e de construção de parcerias, a partir do momento em que os atores envolvidos e afetados pelos projetos foram chamados à participação no planejamento e implementação das intervenções.

A relevância da metodologia, que como já mencionado, denomino Pedagogia Urbana, e que foi utilizada para envolvimento da população (alunos, moradores, comerciantes, professores, dentre outros) será descrita e analisada nesse capítulo em relação ao seu processo e resultados alcançados.

No Capítulo 5 – Conclusão – Reflito sobre quanto esta pesquisa conseguiu responder à minha pergunta original e não me furto a apontar caminhos, que possam contribuir com reflexões e processos que envolvam a construção de uma cidade mais acolhedora a partir de suas ruas.

Sobre a realização dos trabalhos em campo é importante registrar que, em um primeiro momento, o planejamento estava estruturado em duas etapas. Uma envolvendo intervenções realizadas em Belo Horizonte, em 2019; e a segunda, envolvendo mais duas cidades: Fortaleza, no Brasil e Santiago, no Chile.

Fortaleza e Santiago foram selecionadas, porque integram o Programa *Streets for kids*, da Nacto's GDCI³. As duas cidades receberiam treinamento diretamente da equipe americana da

³ *Streets for kids* é um programa GDCI - *Global Designing Cities Initiative* da Nacto's – *National Association of City Transportation officials*. *Streets for kids* destaca estratégias, programas e políticas que cidades ao redor do

NACTO's durante a implementação de uma intervenção de redesenho das ruas com foco na segurança de crianças. A intervenção na cidade de Fortaleza seria coordenada pela equipe da Prefeitura da cidade e, em Santiago, no Chile, a coordenação estava sob responsabilidade da *Fundación Ciudad Emergente*⁴.

As intervenções programadas para acontecer em Santiago e Fortaleza previam, aparentemente, processos semelhantes às experiências de Belo Horizonte em relação à implantação dos projetos de Zona 30, no que se refere ao redesenho e proposta de reapropriação da rua, planejamento e participação da população nas diversas etapas do processo.

A intervenção na cidade de Santiago estava agendada para março e em Fortaleza a ação seria em julho de 2020. Minha intenção era acompanhar ambas as intervenções presencialmente nas cidades. Para isso, fiz contato com a *Fundación Ciudad Emergente* e a Prefeitura de Fortaleza e recebi apoio financeiro do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG – NPGAU para a viagem a Santiago, programada para o dia 9 de março.

Meu trabalho em Santiago iniciou-se na data prevista, sendo recebida pela equipe da *Fundación Ciudad Emergente* com apresentação do trabalho desenvolvido pela fundação em cidades chilenas e outras cidades da América Latina e da intervenção planejada em parceria e com o apoio da Nacto's prevista para ser iniciada em 14 de março do mesmo ano.

No dia 12 de março, entretanto, recebemos a notícia de que a equipe americana da Nacto's havia sido impedida de embarcar para o Chile em função da pandemia da Covid 19⁵, resultando no cancelamento da intervenção em Santiago, nesse primeiro momento e, posteriormente, no cancelamento da intervenção prevista para Fortaleza, no Brasil.

mundo têm usado para projetar espaços que permitem que crianças de todas as idades e habilidades utilizem o bem mais abundante das cidades - as ruas. A NACTO é uma associação das 81 principais cidades e agências de trânsito da América do Norte formada para trocar idéias, percepções e práticas de transporte. Além de outras doze cidades ao redor do mundo, Fortaleza e Santiago foram selecionadas para receber assistência técnica e treinamentos.

⁴ Fundación Ciudad Emergente é uma Organização Não Governamental formada por uma equipe multidisciplinar que atua diretamente nas cidades com o objetivo de capacitar poder público e cidadãos para a construção de cidades focadas nas pessoas. Para isso utilizam práticas e técnicas de curto prazo com capacidade de geração de mudanças a longo prazo. A sede da Fundação é em Santiago, no Chile, porém, a organização atua em diversas partes do mundo.

⁵ A pandemia da COVID-19, também conhecida como pandemia de coronavírus, é uma pandemia em curso, uma doença respiratória aguda causada pelo coronavírus da síndrome respiratória aguda grave 2 (SARS-CoV-2). A doença foi identificada pela primeira vez em Wuhan, na província de Hubei, República Popular da China, em 1 de dezembro de 2019, mas o primeiro caso foi reportado em 31 de dezembro do mesmo ano. Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde declarou o surto uma pandemia.

Este fato, que teve como consequências o confinamento e quarentena da população mundial, teve impacto direto na minha pesquisa. Impedida de realizar parte do trabalho de campo, minha investigação concentrou-se nas intervenções realizadas em Belo Horizonte, no ano anterior. Porém, justamente em função da pandemia, uma nova intervenção foi proposta: o projeto Ecozona Santa Tereza, viabilizado em dezembro de 2020 e implementado em maio de 2021.

Apesar dos ajustes ao planejamento inicial, o campo de pesquisa permaneceu bastante amplo e com diversas possibilidades de desdobramento. A viabilização de uma intervenção em um contexto totalmente novo, demarcado pela pandemia da Covid-19 e todas as restrições impostas aos espaços públicos como consequência, trouxe a esta pesquisa uma demarcação temporal importante.

Motivada a investigar o alcance dos processos de informação e educação durante a viabilização das intervenções, em abril de 2020, iniciei a produção e apresentação do *Podcast*⁶ Cidades Possíveis.

O formato por mim adotado na produção do *Podcast* assemelha-se à realização da técnica de entrevistas em profundidade, comuns nas investigações realizadas com metodologia das pesquisas etnográficas propostas pela antropologia, mas acrescido da experiência da Etnografia Virtual, a ser detalhado no Capítulo 2 – Opções Metodológicas.

A partir dessa reestruturação do trabalho que, inclusive incluiu novos métodos de pesquisa para sua realização, foi possível refinar de forma mais clara seus objetivos e algumas das questões que me propus a investigar.

O objetivo principal desta pesquisa, como já abordado, é discutir a relação entre mobilidade e apropriação urbana e me propus a investigar essa relação buscando respostas nas possibilidades de usos da rua.

⁶Podcast é uma série episódica de arquivos de áudio digital publicadas em diversos portais digitais. Esses arquivos podem ser baixados para um dispositivo pessoal, sem custos para o usuário. A produção de *podcast* tem se mostrado como um fenômeno de distribuição de informações sobre os mais diversos assuntos.

Assim, estruturei minha questão central “Quando e como nossas ruas, além de só deixar passar, podem também ser convites para estar?” e, para tentar respondê-la investigo processos de ocupação da rua experimentados por meio de intervenções que propuseram a reocupação e o compartilhamento do espaço viário permitindo a permanência de pessoas nestes espaços. Estes processos foram complexos e desafiadores e envolveram diversas etapas e atores. Compreender cada uma delas são objetivos complementares desta pesquisa.

Diretamente vinculado ao objetivo central, o conceito de “pedagogia urbana” que aqui utilizo para a compreensão dos processos de educação, informação, e mobilização da população que acabaram levando à viabilização das intervenções, parece nos oferecer muitas pistas em direção às respostas possíveis ao questionamento central.

Ainda pelas lentes da pedagogia urbana, novas perguntas se formaram e se desdobram em caminhos possíveis de investigação:

- Quais foram as resistências nos âmbitos institucionais e sociais? E quais foram as estratégias para vencê-las? Considerando que as resistências nos âmbitos institucionais extrapolaram as esferas de decisão, como foi possível a aproximação com os técnicos de modo a estabelecer parcerias que levassem à viabilização dos projetos?
- No caso dos atores locais, quais foram os caminhos para que as resistências iniciais pudessem ser vencidas? Considerando a diversidade de atores e interesses, como construir estratégias diferenciadas para cada grupo?
- Como foram sendo construídos os processos coletivos de decisão e acolhimento das propostas?
- Em um momento de isolamento social, qual o papel das tecnologias virtuais nos processos, não só de investigação remota, mas principalmente de difusão de informação e conhecimento?
- Como as intervenções temporárias, implementadas de forma ágil e com baixo custo, podem ser utilizadas como aliadas em projetos de redesenho das ruas?

O objetivo desta Introdução foi me apresentar como pesquisadora, introduzir e contextualizar o objeto da pesquisa e traçar as principais linhas de investigação deste trabalho que vem sendo desenvolvido há muito mais tempo do que os limites definidos por uma pesquisa de doutorado. Há uma clara conjunção da minha vida profissional com meu objeto de estudo na academia o que me confere oportunidades únicas de aprofundamento na abordagem deste tema.

Por opção de escrita, a discussão teórica que envolve a revisão bibliográfica não está inserida em um capítulo único e sim se faz presente durante o texto, perpassando transversalmente todos os capítulos.

Passemos à pesquisa.

01.

a trajetória



1 A TRAJETÓRIA

1.1 Daqui, de onde eu olho para a rua.

Ora, a rua é mais que isso, a rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma! (RIO, 2008, p. 29).

Para situar-me neste campo de investigação, faz-se necessário explicitar minha trajetória, o lugar que ocupo ao olhar para as ruas, não só da minha cidade, mas para as ruas de modo geral que tanto me instigam e me provocam a pensar no modelo de cidade que temos produzido.

Desde sempre vivo em Belo Horizonte. Esta cidade é, portanto, aquela que atrai a minha atenção no dia a dia, minha principal referência de vida urbana. No entanto, não só em função do meu trabalho, mas sobretudo por causa dele, tive a oportunidade de viajar e conhecer algumas cidades brasileiras e fora do Brasil. O olhar ampliado torna-se mais crítico e possibilita sempre o retorno à referência inicial, dessa vez, inevitavelmente, modificado.

Belo Horizonte, portanto, está no centro desta pesquisa que pretende investigar as possibilidades de apropriação da rua. Para isso, é necessário compreender o processo de formação e desenvolvimento da cidade, tendo a mobilidade urbana como pano de fundo.

Cabe, neste momento introdutório, a inserção do conceito de mobilidade urbana desenvolvido por Balbim (2016), que dialoga com a abordagem desta pesquisa:

(...) a noção de mobilidade urbana supera a ideia de deslocamento físico, pois traz para a análise suas causas e consequências – ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação. Em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupos – presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico - o conceito de mobilidade urbana tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade. (BALBIM, 2016, p. 27).

Segundo Amaral (2016), mobilidade urbana é um campo novo, que surge no Brasil a partir dos anos 2000, como tentativa de mudança de paradigma do setor de transportes, com foco nas pessoas e que contempla aspectos ambientais ou sustentáveis. A terminologia foi adotada inicialmente na Europa e se difundiu ganhando hegemonia nos meios acadêmico e técnico no Brasil. A partir do campo da engenharia e das políticas urbanas, nos últimos anos, a mobilidade urbana começa a ser objeto também das ciências humanas, atraindo pesquisadores sociais

dispostos a explorar a multifacetada natureza da mobilidade de indivíduos e cargas (AMARAL, 2016).

1.1.1 Sobre Belo Horizonte

Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, no Brasil, é uma cidade jovem, inaugurada em 12 de dezembro de 1897, há apenas 124 anos. Nasceu como cidade planejada para duzentos mil habitantes.

A então Comissão Construtora dividiu a cidade em três zonas, a saber, a zona urbana, a zona suburbana e a zona dos “sítios”. A zona urbana foi circundada pela Avenida do Contorno como um anel de circulação em torno da área urbana. A constituição do anel de circulação tinha como justificativa a facilidade para a coleta dos impostos e a segmentação espacial da área urbana da suburbana (PREFEITURA, 1996).

Além de determinar fisicamente os usos dos espaços, a Avenida do Contorno assegurava uma eficiente circulação de pessoas e mercadorias, tendo, como exemplo, o fluxo dos agentes públicos responsáveis pela cobrança e recolhimento de impostos. O plano viário elaborado determinou o espaçamento e a organização social dentro da zona urbana, mas vale ressaltar que à medida em que as regiões se distanciavam do centro da cidade, os planos viários diminuía em especificidades e organização (FOUREAUX, 2017).

Assim, com clara influência do urbanismo francês do final do século XIX, tendo a modernidade como premissa, o planejamento inicial para a zona urbana definiu uma malha ortogonal de ruas, superposta a uma malha diagonal de avenidas, inspirado pelo urbanismo positivista do final do século XIX. As ruas foram planejadas com 20 metros de largura e as avenidas com 35 metros, sendo a expressão máxima de uma cidade planejada para o século XX. A circulação era facilitada (LARA, 2016) e oferecia bastante espaço ao modo de transporte considerado à época como símbolo do progresso e da modernidade: o automóvel. Dessa forma e, seguindo sua concepção original, durante décadas, priorizou-se na cidade a construção de vias que atendessem aos seus interesses.

(...) Aarão Reis fez as ruas, da área central, da largura de 20m, para a conveniência, arborização e **livre circulação de veículos**. Já as avenidas estas foram fixadas na largura de 35m, suficiente para dar beleza e conforto à população. E não bastava um

modelo traçado somente em soluções arquitetônicas; a gestão moderna da cidade exigia intervenções das mais diversas possíveis como saberes jurídicos, médicos-sanitaristas, estatísticos, entre outros, na busca por respostas a problemas como miséria, falta de saneamento, doenças, densidade populacional e o potencial de tensões e revoltas sociais (BARRETO, 1996, p. 251). (Grifo meu).

Figura 1 - Mapa planta geral de Belo Horizonte. Projeto Aarão Reis



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte. História de Bairros. (<https://prefeitura.pbh.gov.br/fundacao-municipal-de-cultura/arquivo-publico/informacoes/historia-de-bairros>). 2008.

Nesse cenário favorável, o automóvel veio, ao longo dos anos, ganhando espaço nas ruas de Belo Horizonte, sendo utilizado pela população com mais recursos, justamente a que reside próxima às áreas centrais, onde há maior oferta de infraestrutura e serviços de transporte público. Enquanto isso, a população mais vulnerável, que é extremamente dependente dos

modos coletivos de transportes e que reside em áreas periféricas, não é atendida de forma eficiente (LEIVA; SARTLE; FILHO, 2020).

O processo de expulsão das populações mais carentes para regiões periféricas não é um caso isolado em Belo Horizonte; ao contrário, este é um processo comum às cidades brasileiras. O Brasil foi palco de um dos mais rápidos processos de urbanização no mundo. Sua população urbana passou de 36,15% do total, em 1950, para 84,72% em 2015, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Associado ao processo de industrialização, o crescimento urbano no país foi marcado pelo deslocamento de grandes contingentes populacionais do campo para a cidade.

O alto preço da terra em locais providos de infraestrutura urbana e equipamentos públicos, não raro, forçou a população de baixa renda a se instalar em áreas precárias, localizadas geralmente em pontos distantes do local de trabalho e/ou estudo. Dessa maneira, um padrão de urbanização caracterizado pela exigência de longos deslocamentos no trajeto casa-trabalho e trabalho-casa se instalou nas grandes metrópoles brasileiras. A mobilidade e a acessibilidade se tornaram fatores decisivos na qualidade de vida da população residente nos segregados e fragmentados tecidos urbanos produzidos no Brasil durante a segunda metade do século XX (CARDOSO *et al.*, 2019).

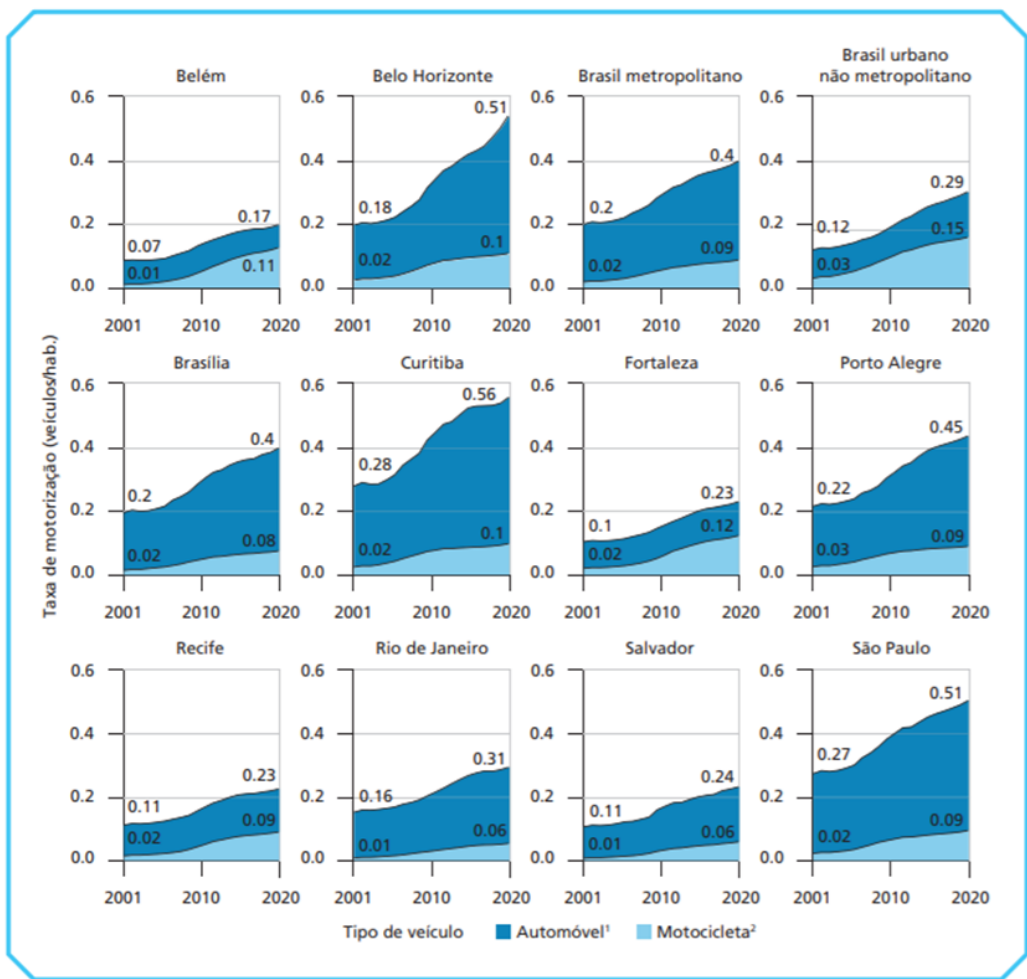
O contexto nacional que vem reproduzindo este modelo nas grandes cidades brasileiras, para além da estrutura urbana, impacta diretamente o sistema de preços do transporte refletindo, em larga medida, as escolhas políticas em relação à mobilidade. O subsídio ao transporte individual e o aumento sistemático dos preços do transporte público no Brasil têm consequências perniciosas nas condições de mobilidade do país. A conjugação desses fatores leva ao aumento da frota de automóveis individuais, reduzindo a quantidade de passageiros nos sistemas de transporte público. Como resultado, alimenta-se um ciclo vicioso pois, com a redução da oferta de serviços de transporte, automaticamente há o aumento da tarifa, que retira um número significativo de usuários do sistema (IPEA⁷, 2021).

Assim, o transporte individual motorizado consolidou-se como o modo de transporte escolhido pelos setores que possuem renda suficiente para arcar com custos como combustível, estacionamento, manutenção do veículo e impostos. O automóvel tornou-se um “símbolo de status e ascensão social” no Brasil. As isenções fiscais sobre a indústria automotiva e a facilitação para obtenção de crédito também fomentaram o aumento da frota de automóveis e

⁷ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

utilitários no país que teve um aumento de 331% de 2001 a 2020. A figura 01 ilustra o comportamento da taxa de motorização⁸ nas dez maiores regiões metropolitanas - RMs brasileiras e no agrupamento de cidades brasileiras. Em 2020, a RM com maior número de automóveis por habitante era a de Curitiba, com 0,56 veículos/hab., seguida pela RM de Belo Horizonte, com 0,51 veículos/hab (CARDOSO *et al.*, 2019; IPEA, 2021).

Gráfico 1 - Dados do Denatran e estimativa de população do IBGE



Fonte: IPEA, 2021.

Abordando a evolução da taxa de motorização em Belo Horizonte, o capítulo intitulado “Automobilidade Tropical”, de autoria do Movimento Tarifa Zero BH⁹, que integra o livro “A

⁸ 8 Corresponde ao percentual da divisão da frota de veículos pela população.

⁹ Movimento surgido em meio às manifestações de 2013, com o objetivo de “Retomar e reinventar a cidade, por meio de um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e tarifa zero”, descrição que consta na página do movimento no Facebook.

estrutura de Poder no Trânsito¹⁰”, do movimento sueco Planka.nu¹¹, aponta que, em 1945, havia um automóvel para cada cem habitantes na cidade. Em 1981, quase quarenta anos depois e mesmo após o processo de urbanização, o número era ainda modesto para os padrões internacionais, sendo vinte automóveis para cada cem habitantes. O crescimento acelerado da taxa em Belo Horizonte se deu a partir da década de 1980 (PLANKA.nu, 2020).

O aumento da frota de automóveis em Belo Horizonte, levou, a exemplo de tantas outras cidades brasileiras, à ampliação sistemática do seu sistema viário com objetivo claro de uma tentativa de acomodação do grande número de automóveis em processo constante de crescimento.

Esta ampliação de malhas viárias vem assumindo grande importância no planejamento das cidades, implicando na fragmentação do espaço urbano, gerando áreas fisicamente degradadas e socialmente excludentes, bairros residenciais distantes dos locais de trabalho com consequente expulsão da população mais carente para periferias e assentamentos precários, como já abordado anteriormente. Os efeitos e custos negativos decorrentes das infraestruturas construídas para a circulação de automóveis são socializados por todos (BOARETO, 2013; GEHL, 2015).

Nos sessenta anos desde o governo JK, o carro cresceu como grande sonho dos brasileiros, e se tornou muito mais presente no cotidiano das famílias, o que não significa que as cidades se tornaram mais acessíveis. Pelo contrário. O chamado “carro popular” e as motos passaram a ocupar mais garagens nos centros urbanos e periferias, mas a segregação socioespacial segue acirrada. (...) as periferias, que já eram dispersas, se fragmentaram ainda mais, criando metrópoles de moradias pulverizadas e trajetos cada vez mais longos para acesso às oportunidades. São os moradores dessas periferias que enfrentam todas as manhãs, dentro dos ônibus, enxames de carros e motos e grotescos engarrafamentos (PLANKA.NU, 2020, p. 130).

Numa tentativa de reverter esta lógica perversa, várias cidades em todo o mundo vêm trabalhando no enfrentamento deste problema com uma visão focada na dimensão humana, naquilo que GEHL (2015) chama de *cidade para pessoas*, estruturada a partir de uma política urbana integrada, de modo a reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro.

¹⁰ O livro escrito pelo Movimento sueco Planka.nu, em sua versão brasileira, foi traduzido pelo Tarifa Zero BH. Teve ainda coordenação editorial e autoria do prefácio e do capítulo “Automobilidade Tropical” por André Veloso, Annie Oviedo, Gabriel Vaz de Melo, Juliana Afonso, Leonardo Assis, Letícia Birchal, Luiza Reis e Mario Corrêa, integrantes do Tarifa Zero BH.

¹¹ Grupo sueco de origens “anarcossindicalistas”, conhecido pela criação de um fundo de incentivo ao não pagamento da passagem do transporte público chamado de P-Kassa.

Nesse contexto, Belo Horizonte se viu obrigada a repensar seu planejamento, e vem, nas últimas décadas, revendo e atualizando sua legislação urbanística de modo a incentivar o deslocamento por meios de transportes coletivos e sustentáveis. Atualmente, Belo Horizonte possui uma legislação urbanística arrojada e consistente, que inclui o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH¹², desenvolvido em 2010, revisado em 2014 e 2017 e incorporado ao novo Plano Diretor em 2019.

Do ponto de vista do planejamento e da legislação, as metas em direção a uma mobilidade urbana mais sustentável são bastante claras. Há, porém, um distanciamento entre o que está previsto em termos legais e aquilo que vem sendo praticado. Enfrentar a dominação dos automóveis na cidade, abrindo espaço para pedestres e ciclistas, tem sido um dos principais desafios na retomada das ruas como local de sociabilidade para as pessoas em Belo Horizonte.

Apesar da gente ter um plano diretor que vislumbra um caminho distinto no futuro, o que a gente tem hoje, em Belo Horizonte, ainda é uma cidade ‘carrocêntrica’, ou seja, tem o automóvel no centro das decisões ligadas ao espaço urbano (Guilherme Tampieri¹³ para o *Podcast* Cidades Possíveis. Julho, 2020.).

1.1.2 Situando minha reflexão a partir do meu trabalho

Para que o processo que me levou a desenvolver esta pesquisa fique claro e para situar a construção do meu olhar e da minha percepção sobre a rua é importante introduzir as atividades profissionais que venho desenvolvendo nos últimos 20 anos na Diretoria de Planejamento da BHTRANS. Como já anunciado anteriormente, esta pesquisa tem como base uma série de inquietações que me acompanham ao longo do desenvolvimento do meu trabalho com a cidade.

Uma vez apresentada de forma introdutória a formação de Belo Horizonte, que por sua vez, foi condicionante para os parâmetros de mobilidade urbana que temos atualmente na cidade, é possível compreender, ao menos em parte, os desafios que um órgão responsável pela gestão da mobilidade enfrenta na tentativa de reverter um quadro que se apresenta, muitas vezes, como perverso para grande parte da população.

¹² Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/planmob-bh/apresentacao>.

¹³ Guilherme Tampiere. Ele é cidadão belorizontino, apaixonado pelos desafios urbanos e as possibilidades de solucioná-los coletiva e colaborativamente.

A Diretoria de Planejamento da BHTRANS é responsável pelo desenvolvimento de planos e projetos que estabelecem diretrizes para a mobilidade urbana na cidade em um cenário de curto, médio e longo prazo. Ao longo do tempo, esses planos passam por revisões sistemáticas.

Dessa forma, o plano estruturador do planejamento da mobilidade urbana em Belo Horizonte, desenvolvido pela BHTRANS no âmbito de sua Diretoria de Planejamento e com participação da sociedade civil é o PlanMob-BH, que foi instituído através do Decreto Municipal nº 15.317 de 2 de setembro de 2013, e é o principal instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana (Lei nº 10.134, de 18 de março de 2011) e que atende ao Artigo 24 da Lei Federal da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12).

O PlanMob-BH tem por finalidade orientar as ações do município de Belo Horizonte no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Belo Horizonte.

Elaborado em sua primeira versão entre 2008 e 2010, o plano foi compatibilizado com as legislações urbanísticas e incorporado ao novo Plano Diretor de Belo Horizonte em 2019 (Lei Municipal nº 11.181/19).

O PlanMob-BH é composto por oito eixos que representam as principais áreas de atuação a serem abordadas no planejamento da mobilidade: Mobilidade Ativa; Mobilidade Coletiva; Circulação Calma; Mobilidade Individual Motorizada; Logística Urbana; Acessibilidade Universal; Cidade Sustentável; e Gestão, Fiscalização e Operação, sendo que, para cada eixo há metas, ações e indicadores definidos entre poder público e sociedade civil no âmbito do Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte – ObsMob-BH¹⁴.

Os objetivos principais do PlanMob-BH são:

- Reduzir o número de mortos no trânsito;
- Reduzir as tendências de aumento das emissões dos gases de efeito estufa;
- Reduzir o crescimento do uso do transporte individual (automóveis e motocicletas);

¹⁴ Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/participacao-popular/observatorio-mobilidade/apresentacao>

- Aumentar o percentual de viagens a pé;
- Aumentar o percentual de viagens de bicicleta;
- Aumentar o atual número de viagens no transporte coletivo.

Como a abordagem desta pesquisa está focada na relação entre mobilidade e apropriação urbana, há uma implicação direta entre a mobilidade que se tem e a que se pretende. Assim, é importante considerar que estamos falando de um cenário de ruas ainda dominadas por automóveis e um planejamento que prevê, por meio de legislações consistentes e atuais (conforme apresentado acima), uma mobilidade com foco nas pessoas, centrada no deslocamento por meios de transportes coletivos e modos ativos¹⁵.

Dito isso, abordo a partir de agora, minha principal atividade desenvolvida na Diretoria de Planejamento da BHTRANS e que tem relação direta com a pesquisa aqui apresentada. Desde 2017, sou Coordenadora de Sustentabilidade e Meio Ambiente da BHTRANS. Isso implica que o foco do meu trabalho está na coordenação de planos e projetos que envolvam, basicamente a mobilidade ativa, ou seja, planos e projetos com foco em pedestres e ciclistas.

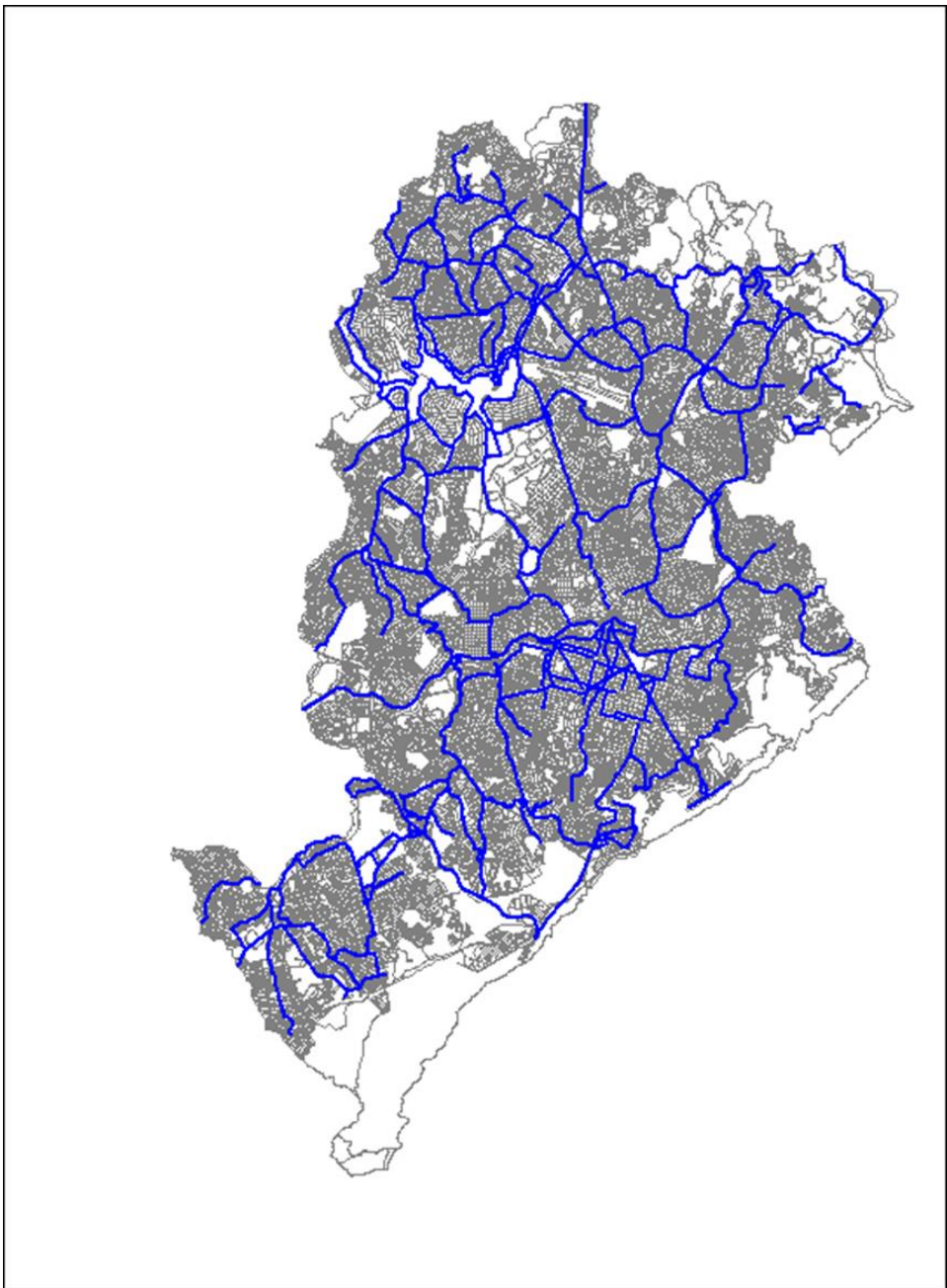
Apesar de ter assumido a coordenadoria recentemente, meu envolvimento com o planejamento da mobilidade sustentável, iniciou-se em 2005, com a concepção e elaboração do Programa de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte – Pedala BH¹⁶, antes mesmo da elaboração do PlanMob-BH.

¹⁵ O Guia de Planejamento Cicloinclusivo, desenvolvido pelo ITDP Brasil, em 2017, apresenta uma importante argumentação a favor da utilização do termo “modos ativos” em detrimento do termo “não motorizados”: “A utilização do termo “não motorizado” reflete uma crença estigmatizada de que o pedestre e o ciclista possuem menos direito à utilização do espaço viário e são modalidades de deslocamento menos relevantes, como se fossem hierarquicamente inferiores aos veículos motorizados. Essa crença foi consolidada em uma abordagem de planejamento urbano com foco em veículos motorizados e investimentos em infraestrutura que possibilitassem sua circulação em cidades e regiões metropolitanas, gerando um círculo vicioso de políticas públicas de valorização do transporte motorizado individual em detrimento da infraestrutura para pedestres, ciclistas e usuários de transporte público. Retomar a essência das cidades como espaço de todos significa priorizar o que é mais importante. Soa bastante óbvio dizer que as pessoas - enquanto pedestres e usuários de bicicleta - deveriam ser prioridade nas políticas e planos de mobilidade urbana. Um primeiro passo nessa direção é substituímos palavras tendenciosas relativas aos investimentos e políticas públicas de mobilidade, trânsito e transportes. A terminologia “não motorizado” deixa clara a importância de um sobre o outro, de forma simbólica. Algo que é o “não” tem uma relação de dependência com aquilo que é por si só. Alinhado a esse pensamento, já existe internacionalmente uma tendência a substituir o termo “transporte não motorizado” por “transporte ativo”, englobando as modalidades que utilizam a própria energia muscular do corpo para produzir movimento. Há outros sinônimos não tão usados, como “modos à propulsão humana”.

¹⁶ Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/pedala-bh>.

O Programa Pedala BH foi concebido pela equipe da Diretoria de Planejamento da BHTRANS, em 2005, tendo como objetivo promover o uso da bicicleta na capital. Desde o início da década de 2000, já considerávamos, no nosso grupo de trabalho, a bicicleta como um modo de transporte importante, não só sob a perspectiva ambiental, mas sobretudo do ponto de vista social. Naquele ano, foram estabelecidas as principais diretrizes do programa e elaborado um mapa prevendo cerca de 400 km de ciclovias, interligadas em rede e abrangendo todo o território da cidade.

Figura 2 - Mapa 400km de ciclovias planejadas de Belo Horizonte



Fonte: BHTRANS. Fevereiro, 2013.

A construção do mapa com a previsão de ciclovias a serem implementadas levou em consideração o relevo acidentado da cidade (dessa forma, foram identificadas vias com topografia mais planas); os principais pontos de atração de pessoas; a possibilidade de interligação em rede da infraestrutura proposta e a cobertura territorial do município. Para isso, técnicos da BHTRANS e ITDP Brasil¹⁷ pedalarão as vias previamente identificadas de modo a confirmar sua viabilidade. O mapa apresentado na Figura 2 representa uma atualização do mapa concebido em 2005.

Após a identificação das vias que passaram a integrar o mapa de ciclovias planejadas para Belo Horizonte, a BHTRANS contratou empresas para desenvolverem projetos cicloviários para cerca de 100 km destas vias. A partir do desenvolvimento dos primeiros projetos até a implantação das primeiras ciclovias, cerca de seis anos se passaram. Foi entre 2010 e 2011 que as primeiras obras começaram a ser implantadas. Estas primeiras ciclovias foram implantadas, na grande maioria dos casos, em áreas anteriormente destinadas a estacionamento de automóveis.

Vale destacar aqui, fato que é de conhecimento, principalmente de técnicos que trabalham com mobilidade urbana que, de modo geral, as cidades brasileiras, enfrentam grande resistência para viabilização de projetos para mobilidade por bicicleta em função da forte cultura do automóvel ainda dominante em nossas cidades, como já mencionado anteriormente.

O que se constatou em Belo Horizonte, porém, foi que, além das resistências já previstas de moradores e comerciantes (que eventualmente perderam “suas” vagas), um grupo de ciclistas, que já utilizava a bicicleta para seus deslocamentos diários, se mobilizou contrariamente ao projeto, reivindicando sua participação no processo. Sua alegação era de que não haviam sido inseridos nas discussões referentes à implantação das ciclovias na cidade e, dessa forma, seguiram questionando as tipologias e a localização de muitas delas.

A pressão deste grupo de ciclistas se deu sob a forma de convocação da BHTRANS para comparecimento a uma série de audiências públicas na Câmara Municipal da cidade. Nestas audiências, a BHTRANS, além de dar explicações sobre o Programa Pedala BH, tomou conhecimento das reivindicações do grupo.

¹⁷ Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) - organização internacional sem fins lucrativos que promove o transporte sustentável e equitativo apoiando setor público e sociedade civil.

Estávamos no final do ano de 2012, e o Programa Pedala BH já não estava sendo coordenado pela Diretoria de Planejamento (que integrava à época e onde permaneço ainda hoje) naquele momento. Sua coordenação estava sob responsabilidade da área de implantação. Apesar disso e considerando meu envolvimento na concepção do Programa, o então Presidente da BHTRANS, Ramon Victor Cesar, solicitou que eu comparecesse a uma destas audiências.

Meu entendimento imediato foi de que a reivindicação dos ciclistas era legítima, e ainda, que sua participação seria fundamental para o sucesso do Programa. O acolhimento a essa demanda levou à criação do Grupo de Trabalho – GT Pedala BH, formado por poder público e Sociedade Civil com o objetivo de levar à discussão do grupo, todo e qualquer assunto relacionado ao tema. O GT foi criado em dezembro de 2012 e nesse momento eu assumia, também, a coordenação do programa Pedala BH.

Figura 3 - Convite digital para as reuniões do GT Pedala BH



Fonte: BH em Ciclo. Julho, 2013.

Ao assumir a coordenação do programa, retomei um desejo antigo, o de me deslocar pela cidade, sempre que possível, de bicicleta. Essa experiência mudou de forma decisiva minha

relação com as ruas e com a cidade. Olhar para a cidade pelas lentes dos ciclistas implica, necessariamente, em um olhar que rejeita o modelo de cidade estruturado a partir do protagonismo dos automóveis nas ruas. Significa olhar através de uma nova escala, a escala das pessoas. Significa olhar para a cidade a partir de uma velocidade mais lenta. A partir daí, as ruas são ressignificadas como locais em que a possibilidade dos encontros e das interações sociais são uma realidade.

É o contato que se faz possível a partir da abordagem de uma escala humana, que a bicicleta permite (mas não só ela, é preciso considerar a caminhada como estratégica também nesse processo), que vem me interessando como pesquisadora. E é a rua o palco dessa possibilidade. Como dizia Jacobs (2000): “aparentemente despreziosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade.” (JACOBS, 2000, p.78).

Este exercício me aproximou e continua me aproximando de uma cidade que sempre acreditei ser possível do ponto de vista da mobilidade urbana: mais humana, mais incluyente, mais respeitosa, em especial com os mais vulneráveis. A bicicleta, um modo de transporte relegado por muito tempo, a uma segunda categoria (principalmente pelas classes médias), em cidades brasileiras e latino-americanas, carrega consigo, inevitavelmente, a pauta dos excluídos das ruas, dos excluídos das cidades e, dessa forma, provoca e faz pensar.

Portanto, é a partir desta experiência acumulada em quase três décadas de trabalho com a cidade, que parto com minha pesquisa. É importante dizer que toda a discussão que vai se desenvolver neste trabalho está ancorada em trabalhos de campo que foram desenvolvidos durante processos para viabilização de intervenções que trouxeram como proposta um novo olhar para a rua. Mas, sem dúvida, foram os desafios enfrentados para a viabilização destas intervenções e os caminhos encontrados para superá-los que me trouxeram aqui.

1.2 Por que a rua?

A rua é generosa. O crime, o delírio, a miséria não os denuncia ela. A rua é a transformadora das línguas. (RIO, 2008, p. 29).

Ora, se o objetivo dessa pesquisa é abordar a relação entre mobilidade e apropriação urbana, a rua representa a interseção desse caminho. Toda experiência a ser aqui analisada, investigada e, quem sabe, desvendada, tem a rua como cenário principal.

Cabe então compreender, simbolicamente, qual é o papel da rua em processos de discussão sobre o direito à cidade. Sob a ótica de Henri Lefebvre (1991), o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na sociabilização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação. A rua é a materialização desse direito, cenário, palco e possibilidade de expressão e concretização.

Se as cidades são, como afirma Souza (2006), por excelência, os “laboratórios” onde as resistências, as rebeldias, as novas formas de solidariedade e os novos discursos críticos vão se gestando, é nas suas ruas que essas resistências vão se manifestar. Para além disso, as ruas e calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais (JACOBS, 2000).

As ruas assumem, nas grandes cidades o local dos conflitos e possíveis conciliações. Não por acaso, Le Corbusier, em famosa frase datada de 1929, afirmava que para reconstruir e requalificar as cidades era preciso “matar as ruas”. Passadas várias décadas, reconhece-se que essa afirmação não assinalava apenas uma polêmica concepção de planejamento urbanístico das cidades, mas também pressagiava um futuro pouco glorificante para os espaços públicos urbanos. “Matar a rua” era reduzir ou eliminar uma dada constelação multifacetada de culturas e fazer surgir, em seu lugar, uma outra configuração de cidade, socialmente mais homogênea e politicamente mais regulada (FORTUNA, 1999).

Quando se suprimiu a rua (desde Le Corbusier, nos novos conjuntos), viu-se as consequências: a extinção da vida, a redução da cidade a dormitório, a aberrante funcionalização da existência. A rua contém as funções negligenciadas por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica (LEFEBVRE, 1999, p. 30).

Georg Simmel, um dos autores pioneiros na interpretação do significado social do espaço sempre abordou o conflito como sendo da própria natureza dos espaços públicos e positivo para a dinâmica da vida urbana. A função das cidades grandes é fornecer o lugar para o conflito e ao mesmo tempo para tentativas de conciliação, na medida em que as suas condições peculiares se nos revelam como oportunidades e estímulos para o desenvolvimento de ambos. Com isso as cidades grandes obtêm um lugar absolutamente único, prenhe de significações ilimitadas, no desenvolvimento da existência anímica; elas se mostram como uma daquelas grandes formações históricas em que as correntes opostas que circunscrevem a vida se juntam e se desdobram com os mesmos direitos (SIMMEL, 1903).

Para o autor de “A metrópole e a vida do espírito”, as relações sociais têm uma dimensão espacial que interfere e condiciona o desenho das formas de ordenamento social e de expressividade pública da vida, tanto individual como coletiva, dos sujeitos. Fortuna (1999) aponta que, embora pioneira, a reflexão sociológica sobre o espaço produzida por Simmel é acima de tudo uma sociologia das diferenças e das distanciamos sociais. Não sendo, assim, uma sociologia das convivências e solidariedades partilhadas. Na visão do autor, Simmel afasta toda e qualquer visão romântica do lugar da rua e da praça pública como terreno seguro e de convívio social, multicultural e interclassista (FORTUNA, 1999).

As ruas são, pelo viés sociológico, espaços públicos de expressão da cidadania, de interação, de intercomunicação social. “Nela joga-se. Nela aprende-se. A rua é a desordem? Certamente.”. (LEFEBVRE, 1999, p. 30.).

Por isso, a rua está no centro desta pesquisa. Ela é, para utilizarmos a expressão de Lefebvre (1999) o “espaço social” condicionador das relações sociais, criador das condições para que transformações sócio espaciais possam acontecer. O acontecimento revolucionário? Ele geralmente ocorre na rua. Isso não mostra também que sua desordem engendra uma outra ordem? O espaço urbano da rua não é o lugar da palavra, o lugar da troca pelas palavras e signos assim como pelas coisas? Não é o lugar privilegiado no qual se escreve a palavra? Onde ela pôde tornar-se “selvagem” e inscrever-se nos muros, escapando das prescrições e instituições? (LEFEBVRE, 1999).

Processos de disputa nas e pelas ruas são presentes e inerentes a toda e qualquer cidade. Dificilmente, as interações sociais e as relações de interdependência nas cidades representam a

convergência de interesses entre os atores sociais envolvidos, levando quase sempre ao conflito. Partindo desse pressuposto, é possível compreender as tensões que se sucederam durante o processo para viabilização das intervenções que serão abordadas neste trabalho. As tentativas de conciliação nem sempre dão conta de absorver a multiplicidade de demandas, levando, necessariamente à algumas perdas.

Assim como o universo precisa de amor e ódio, isto é de forças de atração e de forças de repulsão, para que tenha uma forma qualquer, assim também, a sociedade para alcançar uma determinada configuração, precisa de quantidades proporcionais de harmonia e desarmonia de associação e competição, de tendências favoráveis e desfavoráveis (SIMMEL, 1983, p. 124).

1.3 Compreendendo o início do processo

Retomemos meu trabalho como coordenadora do Programa de Mobilidade por Bicicleta de Belo Horizonte – Pedala BH. Após a implantação das primeiras ciclovias e a constituição do grupo de trabalho com os ciclistas, o GT Pedala BH, em 2012, avançamos consideravelmente em uma gestão participativa do programa. Por outro lado, apesar das metas para implementação de infraestrutura cicloviária estarem incluídas no PlanMob-BH, a implantação de ciclovias¹⁸ e ciclofaixas¹⁹ esteve praticamente estagnada nos últimos quase dez anos em Belo Horizonte.

No início de 2014, a cidade se preparava para receber o primeiro sistema de compartilhamento de bicicletas²⁰. A empresa vencedora da licitação, propôs a instalação de 6 estações para retirada de bicicletas na Orla da Lagoa da Pampulha e 34 estações na área central. A proposta de localização das estações foi tema de discussão no GT Pedala BH e ao analisarmos a rede cicloviária já instalada na Área Central, constatávamos que em relação à infraestrutura cicloviária planejada, apenas cerca de 20% havia sido instalada.

¹⁸ Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum.

¹⁹ Ciclofaixa: parte da pista de rolamento, calçada ou canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

²⁰ O transporte público individual por meio de sistemas de bicicletas compartilhadas ou públicas já tomou várias formas ao longo da sua história de desenvolvimento, desde a disponibilização de bicicletas nas cidades para a população usar gratuitamente e quando quiser, até os sistemas mais tecnologicamente avançados e seguros. Seja qual for a situação, a essência do conceito de bicicletas compartilhadas continua a ser simples: permitir que qualquer pessoa retire uma bicicleta em um local e a devolva ao sistema em outro local, viabilizando assim o transporte ponto-a-ponto por tração humana (ITDP, 2014).

Em função disso, houve uma decisão do Grupo de Trabalho de promovermos uma oficina de ciclorrotas²¹ para discutirmos e avaliarmos as ruas da área central de modo a propormos a redução de velocidade em algumas delas de forma a proporcionar um deslocamento seguro para o ciclista ainda que sem infraestrutura segregada para este fim.

Uma das medidas adotadas para reduzir o número de mortes no trânsito é a redução dos limites de velocidade. Ao redor do mundo, mais de uma centena de países já estabeleceram o limite de 50 km/h recomendado pela Organização Mundial de Saúde - OMS para vias urbanas. Em áreas com grande circulação de pedestres e ciclistas, praticam-se velocidades ainda menores, como 30 km/h ou menos. Reduzir os limites de velocidade é uma tendência contemporânea em cidades que priorizam o direito à vida (ITDP BRASIL, 2016).

Para entender a lógica e a importância da medida, basta analisar a seguinte comparação²²:

- Em uma colisão com um carro a 30 km/h, a chance de sobrevivência do pedestre é de 90%;
- Com o automóvel a 50 km/h, esse índice cai para 15%;
- A uma velocidade de 60 km/h, as chances de o pedestre sair com vida são de apenas 2%.

Dessa forma, com limites máximos regulamentados e estabelecidos em 30km/h, é possível o compartilhamento da via entre bicicletas e automóveis de forma segura. Porém, para que a redução de velocidade seja efetiva, não basta que a regulamentação da velocidade máxima seja implementada apenas por meio de dispositivos de sinalização. É necessário que o “desenho” da via não induza ao ganho de velocidade, ou seja, é necessário o planejamento de intervenções denominadas “Zonas 30”.

Zonas 30 são áreas com velocidade máxima regulamentada a 30km/h, que possuem dispositivos para acalmar o tráfego, diminuindo a velocidade dos veículos motorizados e privilegiando o fluxo de pedestres e ciclistas. Nestas áreas, as calçadas e os espaços destinados à convivência

²¹ Ciclorrota: Espaço compartilhado: calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista, sinalizadas, em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos, criando condições favoráveis para sua circulação. São vias sinalizadas que compõem o sistema ciclável da cidade interligando pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas, de forma a indicar o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação.

²² Referência WRI Brasil. Disponível em: <https://wricidades.org/conteudo/zonas-30-reduzindo-velocidade-para-salvar-vidas>

são requalificados por meio do redesenho da geometria das ruas, da inserção de mobiliários urbanos e paisagismo que incentivem a permanência no local. Um fator determinante nos projetos de Zona 30 é o aumento da segurança para quem caminha e pedala.

Assim, implementar projetos de Zona 30 em áreas com grande volume de pedestres e automóveis significa rever a prioridade de circulação na via, deixando clara a informação para todo e qualquer usuário que aqueles que se deslocam por modos ativos terão prioridade sobre os demais.

Dessa forma, ao propor a oficina para discussão da redução de velocidade em ruas da área central para receber o sistema de compartilhamento de bicicletas, o GT propunha uma discussão para implementação de projetos de Zona 30 na região.

Durante dois finais de semana, em fevereiro de 2014, cerca de trinta pessoas entre técnicos da BHTRANS, ciclistas, estudantes de arquitetura e interessados no tema se reuniram no pátio da Faculdade Metodista Izabela Hendrix e produziram o primeiro mapa com propostas de Zonas 30 de Belo Horizonte.

A metodologia de trabalho consistiu na divisão em grupos dos participantes que recebiam um mapa da área central com a proposta de localização das estações de bicicleta, com as ciclovias planejadas e as já implantadas. A partir daí cada grupo trabalhava separadamente identificando as vias e rotas mais utilizadas pelos ciclistas. Ao final, consolidou-se um mapa que incorporou as propostas dos grupos de trabalho.

Figura 4 - Oficina de Ciclorrotas (Poder público e sociedade civil) ocorrida no pátio das Faculdades Metodistas Izabela Hendrix



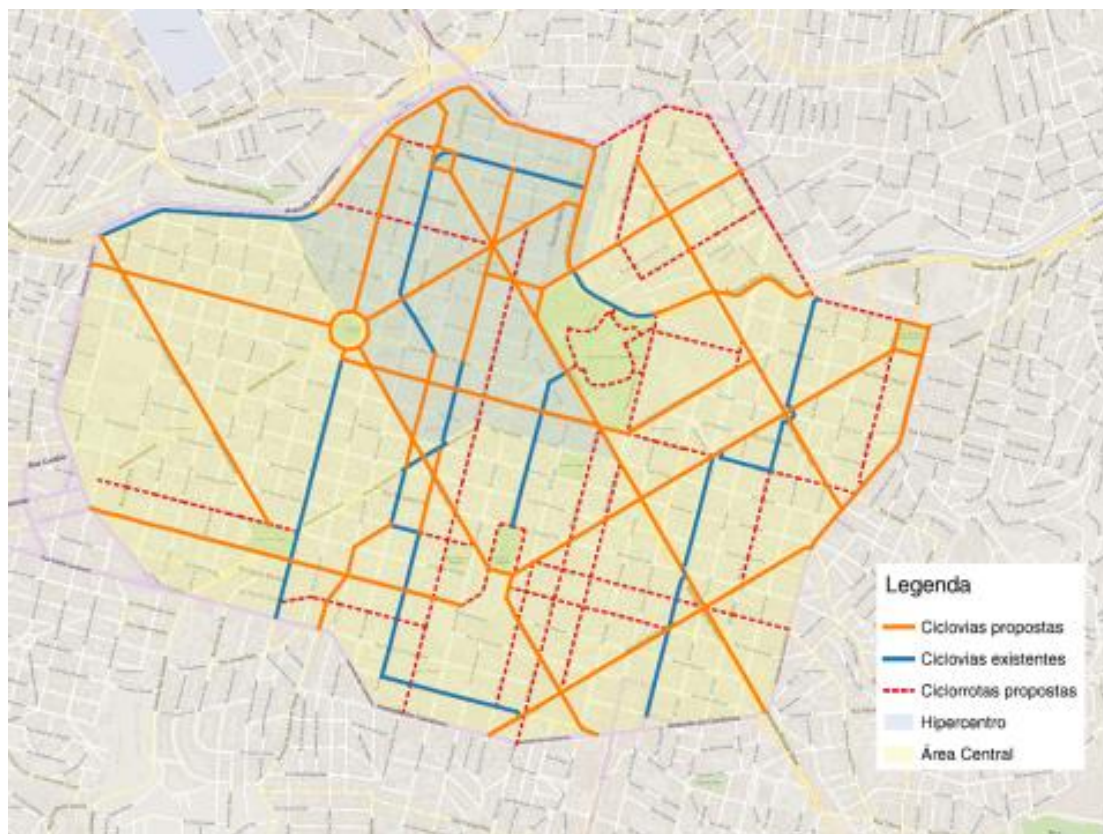
Fonte: Foto da pesquisadora. Fevereiro, 2014.

Figura 5 - Oficina de Ciclorrotas (Poder público e sociedade civil) ocorrida no pátio das Faculdades Metodistas Izabela Hendrix - Compatibilização dos mapas



Fonte: Foto da pesquisadora. Fevereiro, 2014.

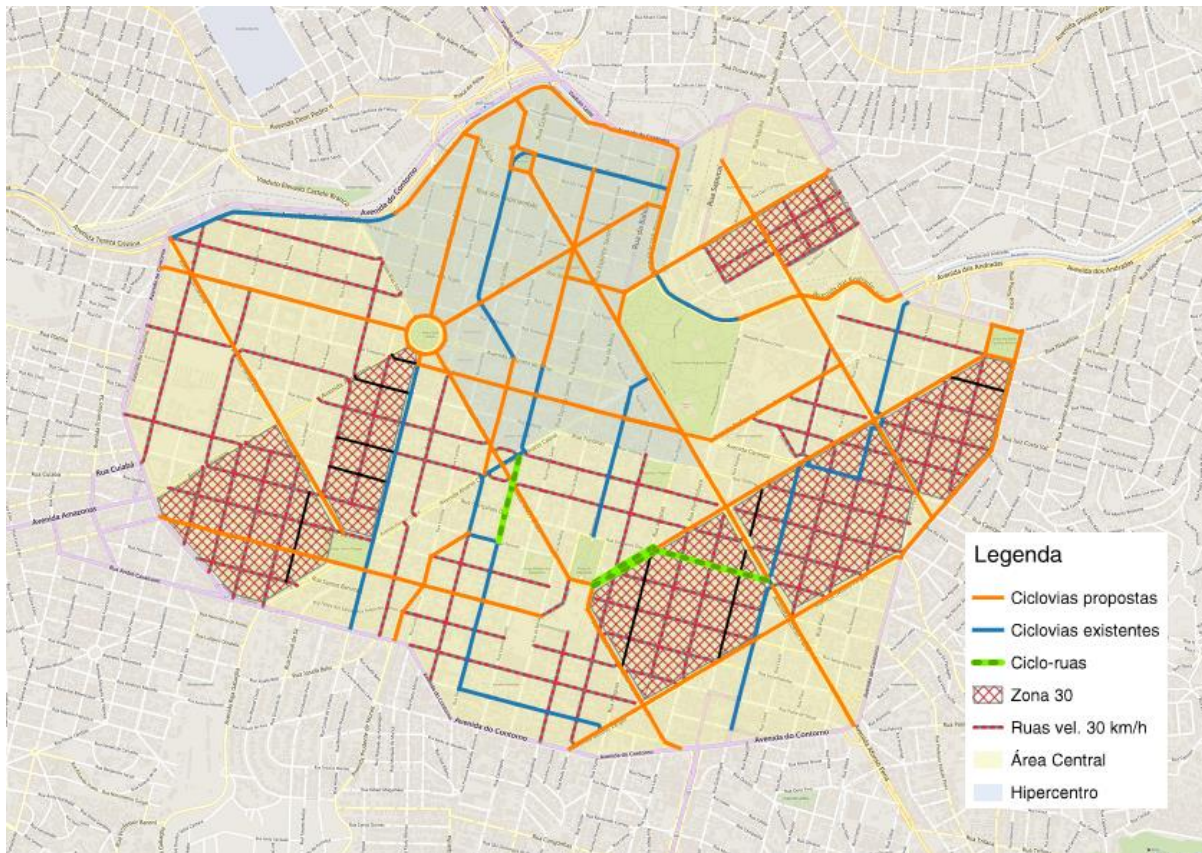
Figura 6 - Oficina de Ciclorrotas - Primeiro mapa consolidado



Fonte: Arquivo da pesquisadora. Fevereiro, 2014.

Como resultado dos trabalhos, foi gerado um mapa da área central (Figura 6) com identificação das vias que já possuíam infraestrutura segregada para ciclistas; das vias que deveriam receber infraestrutura segregada e das vias que deveriam ter suas velocidades reduzidas para no máximo 30 km/h de modo a permitir o compartilhamento de todos os modos de transporte 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.

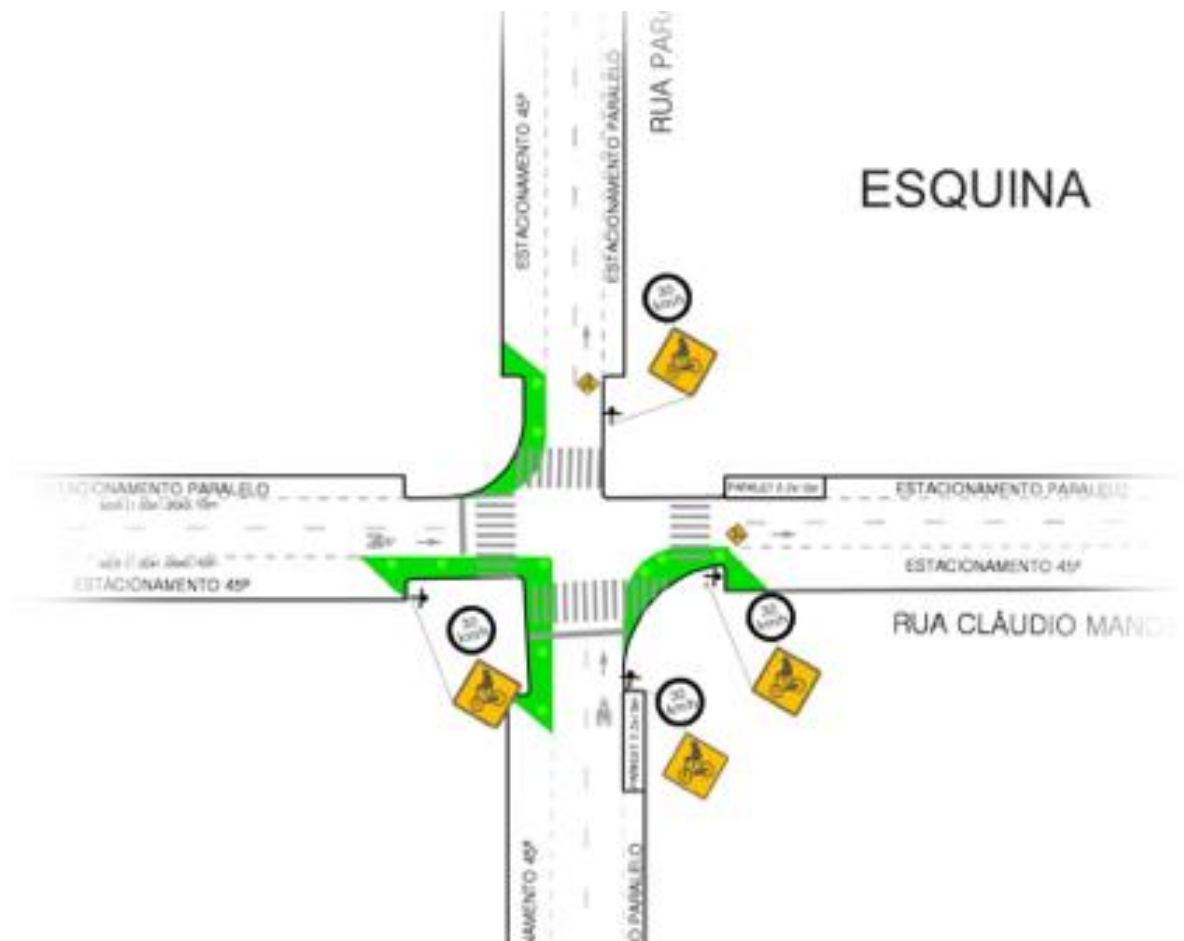
Figura 7 - Desenho com as ciclovias e Zonas 30 propostas para a Área Central de Belo Horizonte



Fonte: Arquivo da pesquisadora. Março, 2014.

Dessa forma, foram identificadas seis áreas que deveriam receber tratamento de redução de velocidade na área central. Ainda em 2014, foi desenvolvido o primeiro “projeto piloto” de Zona 30 em uma destas áreas identificadas: a Zona 30 Savassi. O projeto desenvolvido previu, além de regulamentação de sinalização vertical e horizontal identificando a nova regulamentação de velocidade, um projeto específico de identidade visual para a região. Além disso, foram propostos alargamento de calçadas, reposicionamento dos estacionamentos de modo a criar sinuosidade nas vias, tratamentos de redução de velocidade em todas as interseções com inserção de travessias elevadas, inserção de mobiliários urbanos e paisagismo.

Figura 8 - Desenho com soluções para tratamento de esquinas. Projeto piloto Zona 30 Savassi



Fonte: Desenho elaborado por Fernando Tourinho. Junho, 2014.

Figura 9 - Desenho com foto inserção. Soluções para tratamento de esquinas. Projeto piloto Zona 30 Savassi



Fonte: Desenho elaborado por Fernando Tourinho. Junho, 2014.

Figura 10 - Desenho soluções para quarteirão. Projeto piloto Zona 30 Savassi

QUARTEIRÃO ZIGZAG



Fonte: Desenho elaborado por Fernando Tourinho. Junho, 2014.

Figura 11 - Desenho com foto inserção. Soluções para redução de velocidade. Projeto piloto Zona 30 Savassi



Fonte: Desenho elaborado por Fernando Tourinho. Junho, 2014.

No mesmo ano, o projeto Zona 30 Savassi passou a integrar o Projeto *Solutions*²³ financiado pela Comissão Europeia com previsão de apoio técnico e financeiro para sua viabilização. Mesmo diante de um cenário de financiamento internacional, o projeto enfrentou uma série de resistências internas na Prefeitura de Belo Horizonte para sua viabilização e não conseguiu avançar.

²³ Belo Horizonte foi selecionada para participar do projeto *SOLUTIONS*, financiado pela Comissão Europeia, em 2012. O projeto *Sharing Opportunities for Low carbon Urban transporTation* (*SOLUTIONS*, <http://www.urban-mobility-solutions.eu>) apoiava o intercâmbio em soluções sustentáveis e inovadoras de mobilidade urbana entre as cidades da Europa, América Latina e do Mediterrâneo. O projeto reunia experiências e conhecimentos técnicos de organizações internacionais, consultores, cidades e especialistas envolvidos em questões de transporte. As atividades foram organizadas em seis temas: transporte público; infraestrutura de transporte; logística urbana; planejamento integrado e planos de mobilidade urbana sustentável; rede e gestão de mobilidade; e veículos limpos.

As resistências claramente se relacionavam com o fato de o projeto prever certa diminuição dos espaços destinados aos automóveis nas ruas e estava também diretamente relacionada com a proposta de redução das velocidades, temas que serão abordados no Capítulo 3.

“Eu sou totalmente contra falar de redução de velocidade. As pessoas não querem saber de radar nas ruas. As pessoas querem dirigir em paz!”. (Fala de um dirigente da BHTRANS. Caderno de registro da pesquisadora. Dezembro, 2014.).

Passado o primeiro ano sem avanços na viabilização do projeto, foi possível compreender que, além das resistências vinculadas à cultura do automóvel, havia grande desconhecimento e desinformação sobre os conceitos que envolvem projetos de Zona 30 de maneira geral.

Como estratégia para romper com esse processo e demonstrar para a população sua viabilidade, definiu-se por um recorte da área original proposta. Nessa nova área, optou-se pela implementação do projeto por meio dos recursos do Urbanismo Tático, que propõe modos de intervenção imediatos, de baixo custo, em relação a questões locais vistas como extremamente urgentes por seus proponentes. Seu horizonte de tempo para implantação é, portanto, relativamente curto. Sua escala espacial também tende a ser relativamente circunscrita a um limite bem determinado e é uma forma de “experimental” a intervenção futura, podendo seu projeto evoluir de forma fluida em relação a mudanças mais amplas. Essas qualidades de maleabilidade e de abertura são adequadas nas discussões sobre suas vantagens. Algo importante a ser destacado é que uma de suas principais características é sua base participativa que permite o engajamento da população atingida pelo projeto (BREMNER, 2019).

Em 2015, o projeto executivo de urbanismo tático foi desenvolvido, mas não houve progresso em relação à sua viabilização. O ano de 2016 coincidiu com ano de eleições municipais e, mais uma vez, apesar de haver orçamento público disponível para implantação do projeto, houve uma avaliação política de que abordar temas ligados à redução de velocidade poderia trazer retorno negativo para o então Prefeito que desejava eleger seu sucessor.

“Não dá! O projeto é bacana, mas o Haddad tá apanhando em São Paulo com essa história de redução de velocidade! Não é ano pra isso!” (Orientação da Assessoria de Comunicação do então Prefeito Márcio Lacerda. Caderno de registro da pesquisadora. Abril, 2016).

Em 2017, a Agência Alemã de Cooperação Internacional - GIZ²⁴, que apoia projetos de mobilidade sustentável em países em desenvolvimento e uma das parceiras do Projeto *Solutions*, convidou a BHTRANS, por meio da pesquisadora, para participar do *workshop internacional – Connective Cities*, realizado na cidade de Bremen, na Alemanha. O *workshop* propôs o encontro de várias cidades para discutir pontos comuns e desafios a serem enfrentados na viabilização de projetos de mobilidade sustentável. As dificuldades para viabilizar a implantação do projeto Zona 30 Savassi foram apresentadas e discutidas pelos participantes.

Como desdobramento deste encontro, ficou decidido que seria realizado, em Belo Horizonte, uma nova edição do *workshop*, dessa vez: “*Connective Cities Belo Horizonte*”, que teria como objetivo identificar estratégias de comunicação e envolvimento da população, corpo técnico da Prefeitura e governantes de forma a diminuir resistências em relação ao projeto.

Em agosto de 2018, a cidade recebeu o *workshop internacional “Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos”*, com a presença de técnicos, secretários municipais, sociedade civil, organizações não governamentais de apoio à mobilidade urbana sustentável e especialistas alemães das cidades de Bremen e Leipzig.

Uma das principais estratégias definidas para abordar o tema da redução da velocidade no *workshop* foi uma mudança de foco em relação aos benefícios da implantação de projetos de Zona 30, considerando que este tema havia surgido a partir de discussões com ciclistas e que este grupo permanecia até então como foco principal do projeto.

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.

²⁴ GIZ – *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit*. Organização do governo alemão.

Figura 12 - Primeira reunião de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos", realizada na sede da Prefeitura de Belo Horizonte com a presença de especialistas alemães



Fonte: Foto André Guilherme. Agosto, 2018.

Foram definidas duas áreas piloto para serem objeto de discussão durante o *workshop*. Uma das áreas correspondia à Rua Ceará, localizada na Região Hospitalar da cidade, com presença de inúmeros hospitais, clínicas e laboratórios. Os públicos alvo desta intervenção seriam idosos, pessoas em tratamento de saúde ou com alguma deficiência que implicasse em sua redução de mobilidade.

A segunda área definida correspondia a trecho da rua Simão Tamm, localizada em um bairro periférico – o Bairro Cachoeirinha, na Região Nordeste de Belo Horizonte, principal trajeto de crianças e adolescentes alunos de três escolas localizadas no bairro.

Após a apresentação das áreas para os participantes do *workshop*, o grupo percorreu as ruas citadas para realização de vistorias com o objetivo de identificar desafios e oportunidades para a implantação de projetos de redução de velocidade em ambos os locais.

Figura 13 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos" percorrendo em vistoria a Rua Ceará



Fonte: Foto da pesquisadora. Agosto, 2018.

Figura 14 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos" percorrendo em vistoria o entorno da Rua Simão Tamm e as escolas do bairro Cachoeirinha



Fonte: Foto da pesquisadora. Agosto, 2018.

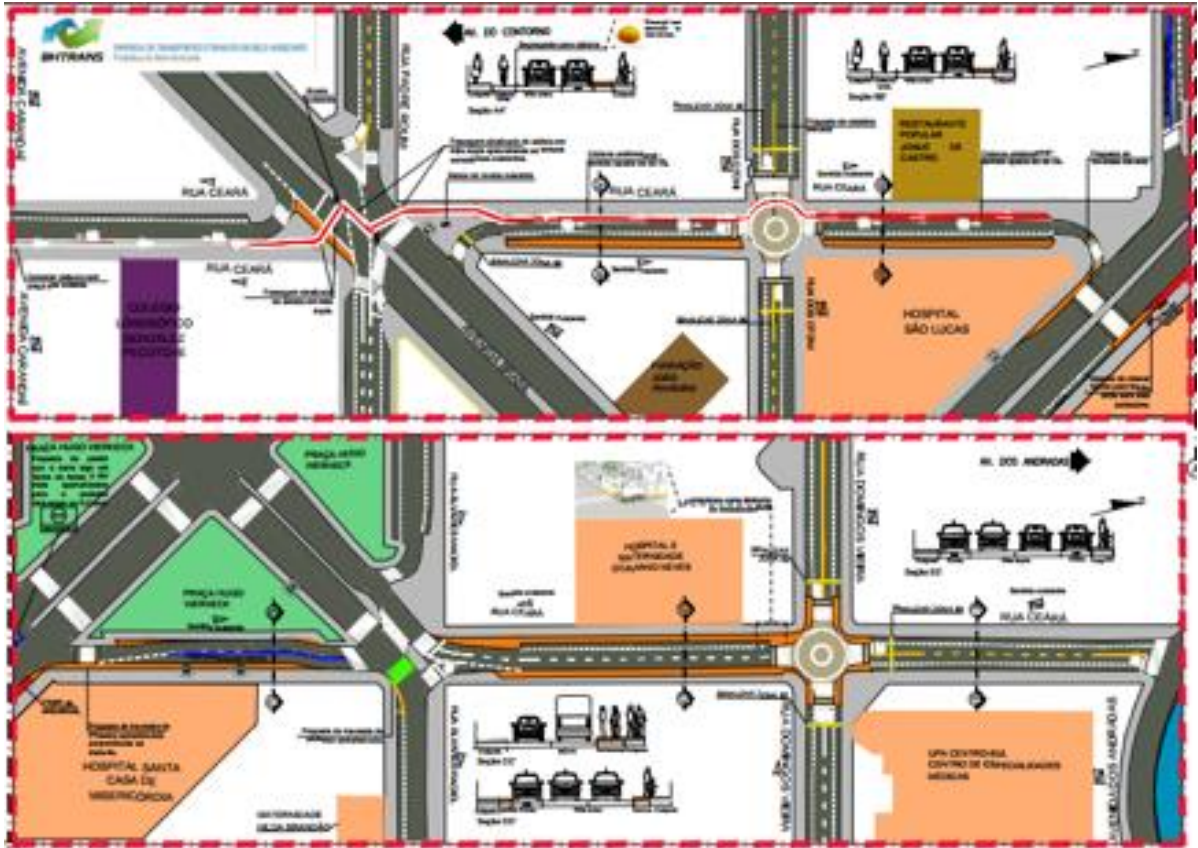
Figura 15 - Grupo de trabalho do workshop "Connective Cities: percorrendo em vistoria o entorno da Rua Simão Tamm



Fonte: Foto da pesquisadora. Agosto, 2018.

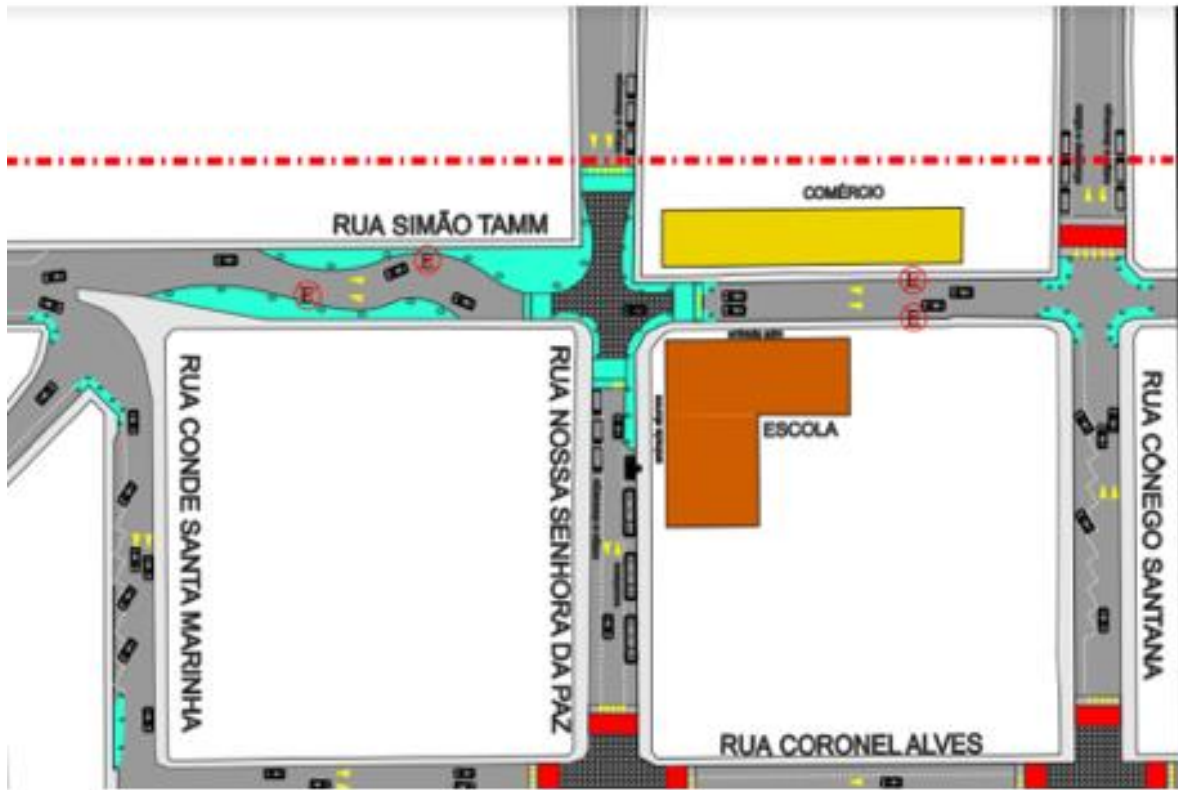
Para a realização das vistorias, foram produzidos, pela equipe de coordenação do projeto, desenhos das ruas, com propostas previamente concebidas. Um dos objetivos das vistorias era, também, avaliar a viabilidade da proposta, propondo ajustes e complementações ao desenho.

Figura 16 - Desenho da Rua Ceará. Propostas para avaliação e discussão durante as vitórias



Fonte: Desenho de Janaína Amorim. Agosto, 2018.

Figura 17 - Desenho da Rua Simão Tamm. Propostas para avaliação e discussão durante as vistorias



Fonte: Desenho de Janaína Amorim. Agosto, 2018.

O público participante do workshop identificou potencialidades e desafios para viabilização dos projetos nas duas áreas. De forma objetiva, o grupo deduziu que para viabilização das intervenções, seria de extrema relevância a participação efetiva do maior número possível de atores locais durante todas as fases do processo: de seu planejamento à implantação.

Após as vistorias, a equipe participante do workshop retornou à Prefeitura de Belo Horizonte, onde foi dividida em quatro grupos de trabalho para consolidação dos registros de observação em campo, compartilhamento dos resultados e elaboração de um plano de ação.

“Cachoeirinha

Falta de sinalização vertical e horizontal

Calçadas precárias (largura insuficiente, inadequação do pavimento, desconformidades com a acessibilidade, vários desníveis)

Compatibilização do projeto piloto de área 30 com a rede elétrica instalada e também a rede hidráulica – Drenagem e sarjeta

Precariedade da iluminação pública

Entradas de garagem fora da regulamentação

Altas velocidades em ruas com limite já regulamentado a 30km/h. (Registro de Diagnóstico Bairro Cahoeirinha. Grupo 3.”. (Caderno de registro da pesquisadora. Agosto de 2018).

Figura 18 - Grupo participante do workshop para consolidação dos resultados e elaboração de um plano de ação



Fonte: Foto da pesquisadora. Agosto, 2018.

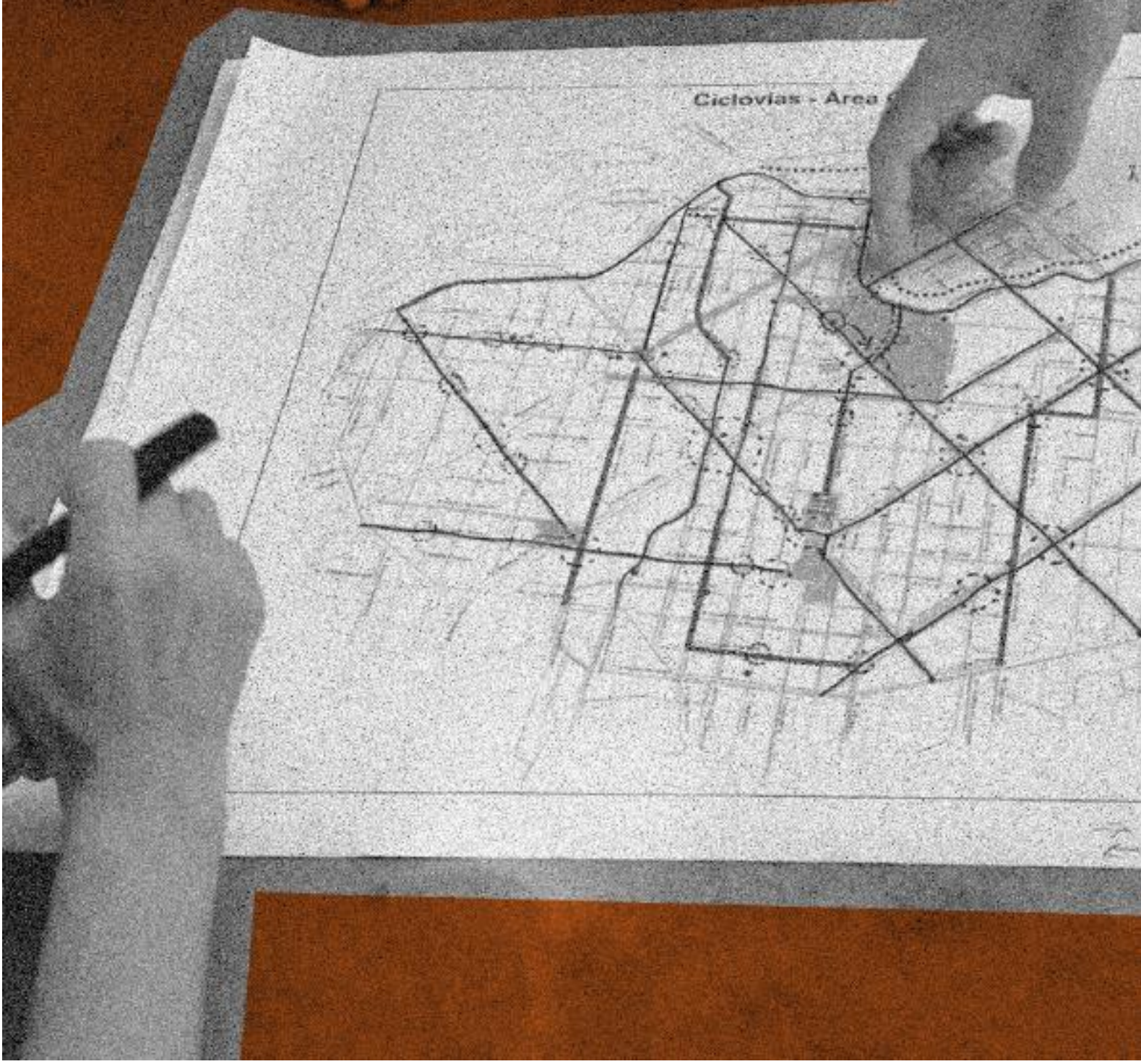
A partir da realização do *workshop* foi possível reconduzir as discussões em torno dos projetos de Zona 30 em Belo Horizonte. E é este processo que abordo de forma detalhada no “Capítulo 3 – Retomar a rua? ”.

Em abril de 2019, foi implantada a intervenção Zona 30 Cachoeirinha. Em setembro de 2019, foram implantadas as intervenções Zona 30 Diamantina e Confisco e em maio de 2021, foi implantada a intervenção Ecozona Santa Tereza. O projeto da Rua Ceará discutido durante o workshop foi implantado, em 2018, já de forma definitiva.

Contextualizado o cenário, seguimos detalhando as escolhas metodológicas que permitiram a leitura crítica do processo.

02.
opções

metodo-
lógicas



2 OPÇÕES METODOLÓGICAS

Como é possível uma ciência da cidade que se propõe a uma síntese da cidade se a cidade como objeto, como realidade acabada, a todo momento se decompõe? (LEFEBVRE, 1991, p. 48).

Neste capítulo são apresentados os métodos de pesquisa dos quais a pesquisadora lançou mão com o objetivo de permitir a leitura e análise dos processos que levaram à viabilização das intervenções de Zona 30 em Belo Horizonte, objeto de investigação desta pesquisa.

O fato deste trabalho estar sendo desenvolvido na área de concentração “Teoria, Produção e Experiência do Espaço” e na linha de pesquisa “Planejamento e Dinâmicas Socioterritoriais” da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, tendo como Orientador o Professor Altamiro Sergio Mol Bessa do Departamento de Urbanismo, abre um campo vasto de possibilidades de investigação, entendendo que essa disciplina – o urbanismo - compreende a complexidade que envolve as pesquisas urbanas.

O processo que se quer investigar iniciou-se, na verdade em 2014, em período que extrapola o desenvolvimento desta tese. No entanto, este trabalho vem sendo documentado ao longo dos anos pela pesquisadora desde a fase inicial de planejamento até o momento de sua viabilização. Essa prática sistematizada possibilitou que houvesse clareza em relação às perguntas possíveis de serem respondidas por dessa pesquisa.

Dessa forma, a opção pelos métodos de pesquisa que serão detalhados neste capítulo, foi sendo construída e desvendada ao longo do próprio processo. Não há um único método, pelo contrário, uma série de técnicas foram utilizadas para dar conta da análise aqui proposta. Porém, dois campos de conhecimento se sobressaíram de forma muito clara: o das ciências sociais, em especial o da antropologia urbana; e o da educação, com um recorte específico para a pedagogia urbana, conforme será detalhado à frente.

2.1 O olhar para o processo

2.1.1 Métodos das ciências sociais e da antropologia urbana

As ciências sociais, em especial a antropologia urbana, dispõem de um arcabouço de métodos de pesquisa que consideram a complexidade das dinâmicas urbanas. A análise sociológica investiga os variados modos como as ações dos homens são condicionadas por relações estabelecidas ao nível dos grupos e organizações em que se inserem. São problemas centrais da sociologia o dos fundamentos da ação, dos processos de socialização e sociabilidade, da estratificação, dos movimentos de integração, conflito e mudança. (SILVA; PINTO. 1986.). Sendo assim, há uma clara adequação em relação à abordagem proposta pela sociologia e os temas levantados por esta pesquisa.

Ainda no campo das ciências sociais, foi por meio das técnicas trazidas pela antropologia urbana que parte deste trabalho foi conduzido desde o seu início até sua conclusão, considerando que a descrição etnográfica pode ser utilizada para pesquisas de maior escala, mas sobretudo como técnica interpretativa e microscópica.

Durante todo o tempo, a pesquisadora, já ambientada com os cadernos de campo, aqui chamados de “cadernos de registro”, veio documentando etapas estratégicas, desafios e avanços deste trabalho. Os registros realizados ao longo dos anos e, que serão disponibilizados ao longo do texto conforme sua pertinência, permitiram, não só documentar todo o processo, como trazer para esta pesquisa suas questões norteadoras.

Outro fator preponderante na opção pela investigação antropológica reside no fato de que esta pesquisa foi desenvolvida integralmente na cidade natal e de moradia da pesquisadora. Não bastasse isso, a mesma coordenou e participou ativamente das quatro intervenções aqui discutidas. Assim, o desafio do olhar que precisa estranhar o familiar (VELHO, 1978) está posto de forma bastante evidente neste trabalho, reforçando a opção pela adoção de técnicas propostas pela antropologia urbana.

Dentro de nossa própria sociedade existe, constantemente, esta experiência de estranhamento. Vivemos experiências restritas e particulares que tangenciam, podem eventualmente se cruzar e constantemente correm paralelas a outras tão plenas de significados como as nossas (VELHO, 1980, p. 16).

O inquérito exploratório que parte de premissas do conhecimento prévio rapidamente revela-se como limitado tanto na tentativa de explicação como na simples caracterização descritiva do fenômeno. Só será possível avançar na análise do social se partirmos de um conjunto estruturado de interrogações e de hipóteses devidamente especificadas sobre o lugar, funções e transformações do espaço social: a teoria. Ainda assim, seu papel de comando deve ser ponderado a partir de outras perspectivas, uma vez que ela por si só pode não ser capaz de controlar racionalmente todos os componentes do ciclo de observação e demonstração empírica (ALMEIDA; PINTO, 1986).

O que a antropologia permite é um “mergulho” exploratório e interpretativo dos grupos estudados. Avançando o conceito de “cultura”, Geertz (1978) considera as teias de significados tecidas pelo homem e às quais esse homem se vê atrelado. A análise dessas teias está amparada em uma ciência interpretativa que busca compreender seu significado. É preciso o olhar atento, a observação precisa, a escuta clara.

Praticar a etnografia é estabelecer relações, selecionar informantes, transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário e assim por diante. Mas não são essas coisas, as técnicas e os processos determinados que definem o empreendimento. O que o define é o tipo de esforço intelectual que ele representa: um risco elaborado para uma ‘descrição densa’, tomando emprestada uma noção de Gilbert Ryle (GEERTZ, 1978, p.15).

A diferença entre descrição superficial e densa para Ryle está justamente na diferenciação entre descrever o ato ou interpretá-lo considerando as suas mais diversas nuances. É necessário estar ciente de que a atividade da interpretação é das mais desafiadoras, envolvendo estruturas complexas, muitas vezes sobrepostas ou presas umas às outras. E assim, cabe ao etnógrafo compreender e apreender esses processos antes de descrevê-los. Situar-nos é o desafio da pesquisa etnográfica a nível pessoal. Tentar formular a base na qual se imagina estar situado é o desafio do texto antropológico (GEERTZ, 1978).

Em relação às teorias que sustentam a pesquisa etnográfica, Geertz afirma que:

(...) não se pode escrever uma “Teoria Geral de Interpretação Cultural” ou se pode, de fato, mas parece haver pouca vantagem nisso, pois aqui a tarefa essencial na construção teórica não é codificar regularidades abstratas, mas tornar possíveis descrições minuciosas; não generalizar dentro deles (GEERTZ, 1978, p. 36).

Retomando o objeto estudado, a rua que interessa e é identificada pelo olhar antropológico é recortada por variados pontos de vista, oferecidos pela multiplicidade de seus usuários, suas tarefas, suas referências culturais, seus horários de uso e formas de ocupação. A rua, rígida na função tradicional e dominante – espaço destinado ao fluxo – às vezes se transforma e vira outras coisas (MAGNANI, 2003).

O que a antropologia vai permitir é que, ao se olhar para a rua, se fale, não da rua em si, mas da experiência da rua, é quando se torna possível, descobrir onde ela se refugiou – já não como espaço de circulação, mas enquanto lugar e suporte de sociabilidade (MAGNANI, 2003).

O processo de investigação que olha para essa nova rua precisa atentar-se aos retornos que possam advir das experiências vividas pelos seus moradores, transeuntes, comerciantes. Para o pesquisador é necessário que este se “abra” em direção às novas possibilidades de interação surgidas nessa rua.

(...) é possível postular, de uma maneira sintética, que a etnografia é uma forma especial de operar em que o pesquisador entra em contato com o universo dos pesquisados e compartilha seu horizonte, não para permanecer lá ou mesmo para atestar a lógica de sua visão de mundo, mas para, seguindo-os até onde seja possível, numa verdadeira relação de troca, comparar suas próprias teorias com as deles e assim tentar sair com um modelo novo de entendimento ou, ao menos, com uma pista nova, não prevista anteriormente (MAGNANI, 2009, p. 135).

Aquilo que MAGNANI (2009) descreveu como um olhar de perto e de dentro, a partir dos arranjos dos próprios atores sociais, ou seja, das formas por meio das quais eles se inserem para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas tende a ser a forma correta do pesquisador em campo.

Esta estratégia supõe um investimento em ambos os polos da relação: de um lado, sobre os atores sociais, o grupo e a prática que estão sendo estudados e, de outro, a paisagem em que essa prática se desenvolve, entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise. É o que caracteriza o enfoque da antropologia urbana, diferenciando-o da abordagem de outras disciplinas e até mesmo de outras opções no interior da antropologia (MAGNANI, 2009, p. 142.).

Pois justamente essa rua que se quis “matar”, para usar a expressão de Le Corbusier, é que desperta o interesse do olhar antropológico: ela é “boa para pensar” (LEVI-STRAUSS). É a rua que resgata a experiência da diversidade, possibilitando o encontro entre desconhecidos, a troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes, a multiplicidade de usos e olhares – tudo num espaço público, e regulado por normas públicas.

Se esta é a rua que interessa (...) então fica claro que se está falando não da rua em sua materialidade, mas em experiência da rua. E porque se está falando não da rua em si, mas dessa experiência, então é possível também descobrir onde, em meio ao caos urbano, ela se refugiou, não como espaço de circulação, mas enquanto lugar e suporte de sociabilidade. Não se pode ler a cidade a partir de um eixo classificatório único: é preciso variar os ângulos de forma a captar os diferentes padrões culturais que estão na base de formas de sociabilidade que existem, coexistem, contrapõem-se ou entram em confronto no espaço da cidade (MAGNANI, 2003).

Para além dos registros realizados ao longo do tempo e durante as fases de planejamento e implementação das intervenções, o processo de implantação em si, consistiu em etapas que envolveram levantamentos quantitativos de dados, antes, durante e depois de sua implantação, bem como realização de pesquisas de percepção ambiental. A análise dos resultados (relevantes) deste material será abordada nos Capítulos 3 e 4.

Ainda no campo da antropologia urbana, a relativa inovação das pesquisas realizadas via *web*, (etnografia virtual) se soma ao arcabouço de técnicas de investigação utilizadas nesta pesquisa. Essa possibilidade acabou por permitir acesso a informações estratégicas em um momento de distanciamento social imposto pela Pandemia da Covid-19. Por entender que a forma com que esta técnica foi utilizada durante este trabalho está diretamente vinculada aos processos educacionais e de informação, a mesma será apresentada como uma ferramenta no campo da Pedagogia Urbana.

2.1.2 Pedagogia Urbana

No capítulo 1, que introduz esta pesquisa, estão descritas de forma detalhada, as etapas iniciais de um processo que se iniciou em 2014, em uma oficina que propunha a implantação de Zonas 30 em Belo Horizonte, mas que só pôde ser viabilizado quase cinco anos depois. Esse longo processo de discussões e enfrentamento de toda ordem de resistências (da equipe de técnicos da Prefeitura, à equipe de governantes, passando pela imprensa e sociedade civil) levou a equipe de coordenação dos projetos a uma profunda reflexão em relação à construção de caminhos que pudessem levar à concretização dos projetos propostos.

Em 2018, conforme abordado no Capítulo 1, o seminário internacional – *Connective Cities* Belo Horizonte – propôs uma discussão ampliada envolvendo vários atores, com o objetivo de

conceber um plano de ação que contribuísse para a diminuição das resistências (tanto internas quanto externas à Prefeitura de Belo Horizonte) de modo a viabilizar a implantação de projetos de Zona 30 na cidade.

Como um dos resultados das discussões do seminário, ficou claro que era necessário levar informação precisa sobre os projetos que se pretendiam implantar. Além disso, era preciso envolver não só a população local, como técnicos, governantes e até mesmo a imprensa para que não só a informação pudesse ter um amplo alcance, mas também para que os projetos pudessem ser discutidos e debatidos desde sua fase inicial de planejamento. Ficou claro que as resistências só poderiam ser abrandadas estabelecendo-se parcerias que somente seriam possíveis se todos os envolvidos tivessem o mesmo nível de informação e participação.

Essa compreensão acabou por definir uma metodologia de trabalho que alterou o cenário de forma positiva e que possui considerável aproximação com o termo cunhado por Marcelo Lopes de Souza pela primeira vez no livro “Mudar a cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos”, de 2002: A pedagogia urbana.

No livro, o autor defende a maior democratização possível do planejamento e da gestão urbanos. Isso significa:

(...) desmitificá-los, tirando-os de seu pedestal e entendendo-os como temas em que um tipo de saber técnico-científico deve desempenhar um papel, sim, mas cuja natureza em última análise, é política, por dizer respeito a intervenções que mexem significativamente com a vida das pessoas. Desse modo, de um lado é preciso formar técnicos e pesquisadores envolvidos com planejamento dentro de uma mentalidade antitecnocrática, assim como é necessário aplicar métodos para envolver a sociedade civil e até mesmo qualificá-la para melhor poder participar (SOUZA, 2002, p. 415).

O conceito de pedagogia urbana proposto por Souza (2006) está intimamente relacionado ao processo contínuo e dialético de aprendizagem abordado por Freire (2019) em “A pedagogia do oprimido”, em que o educador está em processo contínuo de aprendizado com o educando: o educador libertário, que apreende o saber local, aguça sua sensibilidade e se dispõe a questionar seu aprendizado.

O processo de pedagogia urbana advogado por Souza (2002) aborda basicamente os seguintes aspectos:

1. Socialização de informações, comunicação fácil e “tradução” de políticas públicas em linguagem acessível.

É preciso levar quantidade e qualidade de informação aos cidadãos, pelos canais adequados de comunicação. Somente com conhecimento claro e preciso os cidadãos terão condições de opinar e decidir lucidamente, a salvo de manipulações.

O autor deixa claro, porém, que a produção e divulgação de dados não deve ser tarefa exclusiva do Estado. A sociedade civil deve se mobilizar para produzir seus próprios dados, o que leva automaticamente a um controle social do que está sendo difundido pelo Estado.

Em relação às políticas públicas de planejamento e gestão, além de serem publicizadas, devem prever a participação direta da sociedade civil que deve ter a possibilidade de participar das decisões e de elaborar propostas alternativas que sejam do seu interesse. Da mesma forma, propostas elaboradas pela sociedade civil também devem ser colocadas e abertas à discussão ampla.

Os planejadores a serviço do Estado devem, então, além de aconselhar tecnicamente cidadãos e organizações da sociedade civil, “traduzir” as políticas públicas em linguagem acessível, sem que sejam sonegadas informações que possibilitem a construção de uma opinião crítica.

É responsabilidade do Estado, mas também das organizações da sociedade civil, alimentar um debate crítico e não induzir os cidadãos a referendarem posições ou decisões tomadas previamente de cima para baixo.

2. Formação de planejadores e gestores urbanos populares

É preciso que o Estado organize cursos de capacitação periodicamente com o objetivo de promover o aprofundamento da capacidade de questionamento político e técnico de cidadãos interessados. O ideal seria fazer de cada cidadão um planejador amador, dando aos cidadãos a chance de participar não apenas de debates em nível mais geral como também de conhecerem aspectos básicos dos instrumentos de planejamento, capacitando-os para uma discussão mais crítica e profunda com os planejadores profissionais. Para isso é necessário que os dias e

horários da capacitação sejam compatíveis com a disponibilidade de tempo e possibilidades do público-alvo.

É recomendável a criação de “células de planejamento”. A experiência tem mostrado que desde que os problemas sejam formulados de forma inteligível e que seja propiciado o acesso às informações, a grande maioria dos participantes é capaz de compreender problemas de planejamento e formular recomendações.

Apesar de abordarem questões pontuais, as células de planejamento podem ser úteis não apenas para fornecerem recomendações e balizarem o trabalho dos profissionais, como também para desmistificarem o planejamento, aproximando-o do cidadão comum.

As organizações da sociedade civil também devem se organizar para promover cursos de capacitação, exercendo um papel estratégico na promoção de debates, reflexões e atividades práticas junto aos cidadãos menos engajados, animando os ativismos sociais e colaborando para ampliar seu alcance e sua eficácia.

3. “Força-tarefa técnica” e rotinas de estimulação político pedagógica

É importante que o Estado, em um esforço de descentralização da gestão municipal, organize e mantenha técnicos responsáveis pelo monitoramento e acompanhamento de atividades de forma regionalizada. Esses técnicos comporiam em cada bairro ou conjunto de bairros um pequeno grupo capaz de se desdobrar em uma “força-tarefa” para resolver ou ajudar a resolver questões de interesse local. Também caberia a esses técnicos a supervisão dos trabalhos em campo, em contato permanente com os líderes comunitários. Esses técnicos manteriam, logicamente, contato regular com a administração municipal.

Além disso, os “planejadores de bairro” contribuiriam para organizar, em cada local, os cursos de capacitação já mencionados, além de outros eventos que pudessem ser de interesse da comunidade. Essa seria a sua colaboração para a implementação de rotinas de estimulação político-pedagógicas.

02. opções metodológicas

A metodologia de trabalho desenvolvida em Belo Horizonte que levou à viabilização das intervenções seguiu caminhos muito próximos aos propostos pela pedagogia urbana. Não só o envolvimento direto dos atores locais no processo foi fundamental como também a capacitação de técnicos da administração municipal. Nesse sentido, o seminário internacional *Connectice Cities* abriu caminhos uma vez que envolveu atores estratégicos na discussão.

Porém, para que o processo pudesse ser de fato exitoso, foi preciso identificar, dentre os empregados da administração pública mais diretamente relacionados com o tema, aqueles que demonstraram já num primeiro momento abertura para o trabalho. Identificar parceiros potenciais é também estratégico em projetos que propõem, de alguma forma, alteração do *status quo* nas cidades.

Assim, foi necessário que se estabelecesse um procedimento contínuo, primeiramente interno à Prefeitura e em um segundo momento, com agentes externos, de troca de conhecimentos e saberes. Uma das estratégias definidas para ampliação das informações foi identificar em um primeiro momento os grupos de atores locais a serem impactados pelas intervenções.

Para cada grupo foi estabelecida uma forma de comunicação e apresentação do projeto. Junto a moradores e comerciantes dos bairros, por exemplo, o procedimento de divulgação do projeto e recebimento de críticas e sugestões se deu, na maioria das vezes, por meio de diversas reuniões que aconteceram em grupo, como foi o caso das reuniões com os membros das Comissões Regionais de Transporte e Trânsito (CRTTs²⁵) e associações de bairro.

Moradores e comerciantes ocupantes das ruas que receberiam as intervenções receberam o corpo técnico dos projetos em reuniões individualizadas, em condição de oferecer mais detalhes dos projetos. Essas reuniões permitiram que os técnicos da administração tomassem contato de forma mais direta com as possíveis reclamações e/ou sugestões deste grupo.

Junto às escolas presentes nas regiões das intervenções, optou-se por uma metodologia de participação que envolveu não só a disseminação de conteúdo teórico com conceitos básicos relativos às medidas de redução de velocidade e segurança viária, como também, abriu-se

²⁵ Fóruns institucionalizados pela BHTRANS de participação popular regionalizada com o objetivo de discussão e atendimento às demandas locais referentes à mobilidade urbana da população.

02. opções metodológicas

espaço para que o corpo de alunos pudesse participar ativamente da concepção dos projetos a serem implementados. Dessa forma, foram definidas oficinas de trabalho com as diversas turmas de alunos.

O planejamento das oficinas iniciou-se em uma reunião de apresentação das propostas ao grupo de professores e diretoria das escolas. Uma vez compreendido por este grupo o objetivo do trabalho, definiu-se que turmas participariam do processo e dias e horários para a realização das oficinas.

As oficinas aconteceram em um período que foi de duas a quatro semanas antes da data programada para a realização das intervenções. Essa antecedência é importante para que os projetos sejam ajustados e readequados em função das contribuições dos alunos.

Em todas as escolas envolvidas participaram alunos de todos os turnos existentes e com faixas etárias diversificadas. O planejamento das oficinas e do material a ser apresentado era ajustado em função das idades dos alunos, mas basicamente seguiam o mesmo roteiro.

O primeiro período da oficina (com cerca de 4 horas de duração) consistia em uma apresentação feita pela equipe de coordenação do projeto referente aos conceitos relacionados à segurança viária, à importância da redução de velocidade, principalmente em ruas de bairro e no entorno de escolas. Em seguida, as dúvidas dos alunos eram esclarecidas e partia-se para um debate. Neste momento era também apresentado aos alunos como se daria a dinâmica do trabalho e quais eram os objetivos da oficina.

No segundo momento, os alunos eram divididos em grupos e cada grupo recebia seu material de trabalho que consistia em uma planta das ruas do bairro, material de desenhos e fichas com fotos de soluções de desenho viário (medidas de redução de velocidade) que poderiam ser implantadas na região. Os grupos iniciavam o trabalho identificando no desenho das ruas do bairro, os pontos de insegurança e áreas em que gostariam de interferir (este trabalho levava em média três horas).

Ao final do trabalho, cada grupo apresentava o resultado das discussões para os demais e um novo desenho da rua era proposto coletivamente, num exercício de compatibilização das diversas propostas (essa dinâmica levava em média uma hora de duração). A partir do

recolhimento deste material, a equipe de coordenação do projeto, elaborava, nos dias seguintes, o desenho técnico a ser implantado no bairro.

Essa experiência demonstrou, de forma muito clara, um acerto em relação à adequação da metodologia escolhida. A partir do momento em que a informação e os conceitos básicos foram democratizados e compartilhados, as resistências enfim, começaram a ser afrouxadas. Pontos importante observados: a necessidade de flexibilidade da equipe de coordenação do projeto para que ajustes pudessem ser feitos durante o processo a depender da especificidade de cada público participante; os projetos resultantes dos trabalhos em grupos dos alunos trouxeram ricas contribuições à primeira proposta concebida pelos técnicos.

A partir da metodologia da Pedagogia Urbana, a equipe de coordenação do projeto lançou mão de mais algumas ferramentas estratégicas para o processo de construção de conhecimento, que são: o Urbanismo Tático e a pesquisa via *Web* ou Etnografia Virtual. É importante destacar que a Etnografia Virtual dialoga nesta pesquisa tanto com o campo da pedagogia urbana como com o da Antropologia Urbana.

2.1.2.1 Urbanismo Tático

Considerando o histórico de resistências para viabilização das intervenções propostas, optou-se por implementar a primeira intervenção de zona 30 de forma temporária. Intervenções temporárias permitem que, durante um período de “teste”, a intervenção seja avaliada, receba contribuições do público-alvo para eventuais ajustes, para a partir de então, ser instalada de forma definitiva. Além da avaliação dos ganhos reais da intervenção, esse processo permite demonstrar de forma prática para a população o projeto a ser implantado.

O urbanismo tático vem ganhando destaque nos últimos anos como uma estratégia atrativa que permite implantações a baixo custo, em microescala e em um curto prazo. Essa maneira de se pensar espaços públicos na cidade busca atuar por uma lógica não-hierárquica, na qual a sociedade civil (em colaboração ou não com o Estado e/ou empresas privadas) propõe alternativas ao processo tradicional de projeto na esfera urbana. Esse modelo de intervenção no espaço urbano surge a partir da decadência do modelo de planejamento urbano estatal, buscando respostas rápidas a problemas relacionados ao espaço público, que, supostamente, exigiriam

um processo longo e burocrático por parte do Estado para serem solucionados (BRENNER, 2016).

Intervenções implementadas com urbanismo tático envolvem uma visão de base, participativa, prática e de “faça você mesmo” de reestruturação urbana, na qual aqueles que são mais diretamente afetados por uma questão mobilizam-se ativamente para enfrentá-la, podendo, ainda, mobilizar-se continuamente para influenciar a evolução dos métodos e das metas necessárias de alcance. Por esta razão, o urbanismo tático é, muitas das vezes, apresentado como um modelo de ação de “fonte aberta” e como uma forma de “reapropriação” do espaço urbano por seus usuários (BRENNER, 2016, p.).

O urbanismo tático pode ser caracterizado por alguns pontos em comum que permeiam as propostas nesse âmbito. De modo geral, é caracterizado por: ações pontuais; interações sociais simples e “horizontais” em contraponto ao modelo “vertical” herdado do urbanismo moderno; participação dos moradores e autogestão do espaço, com envolvimento ou não de entidades governamentais e/ou empresas privadas nas intervenções; não-substituição de ações na macro escala e planejamento urbano; dinamismo de propostas, no sentido de apresentar alternativas que possam ser apropriadas e alteradas pela população (ITDP, 2018).

Uma das vantagens do urbanismo tático refere-se à sua maleabilidade frente às necessidades de cada local. Ainda que, em geral, os projetos tenham como objetivo a readequação do espaço viário e/ou a valorização dos espaços públicos, podem variar em função das especificidades e demandas locais. De forma semelhante, os agentes liderando uma iniciativa de urbanismo tático também variam. Os projetos podem partir do poder público, de organizações da sociedade civil, da iniciativa privada ou da própria população. Independentemente de quem coordena a ação, contudo, estamos falando obrigatoriamente de um processo que deve dialogar com a comunidade afetada pela mudança (ITDP; WRI BRASIL²⁶, 2018).

No caso das intervenções aqui abordadas, o urbanismo tático foi proposto pela administração municipal, mas com envolvimento direto da população local e também de organizações da sociedade civil. Para que a intervenção temporária pudesse ser implementada, em um primeiro

²⁶ O WRI Brasil é um instituto de pesquisa com ações para proteção do meio ambiente, oportunidades econômicas e bem-estar humano. Atua no desenvolvimento de estudos e implementação de soluções sustentáveis em clima, florestas e cidades. Alia excelência técnica à articulação política e trabalha em parceria com governos, empresas, academia e sociedade civil. O WRI Brasil faz parte do *World Resources Institute (WRI)*, instituição global de pesquisa com atuação em mais de 60 países.

02. opções metodológicas

momento foi preciso que os técnicos envolvidos no processo fossem apresentados à ferramenta, por meio de um treinamento específico, visto que havia pouca familiaridade com o tema.

Não bastasse o desconhecimento técnico, houve grande resistência interna entre parte da equipe da BHTRANS que se colocou como contrária à implementação da intervenção temporária entendendo que, apesar do custo baixo para implementação, este investimento não deveria ser feito pelo poder público.

De fato, apesar das resistências estarem diminuindo gradativamente, das quatro intervenções de Zona 30 viabilizadas em Belo Horizonte, três foram realizadas com recursos de parceiros nacionais e internacionais externos à Prefeitura. Somente a última intervenção, a Ecozona Santa Tereza, implementada em 2021, teve parte do seu investimento custeada por recursos públicos. Em todos os casos, as parcerias que contribuíram para viabilizar financeiramente as intervenções, também auxiliaram no processo de demonstrar para a própria equipe de técnicos da BHTRANS, inicialmente contrários ao projeto, sua viabilidade e propósito.

Os recursos utilizados para montagem das intervenções envolveram o desenho de uma nova geometria das ruas que foi traçada diretamente nas vias, utilizando-se corda, giz e tinta spray. Os alargamentos de calçada proporcionados pelo novo traçado, receberam pinturas no piso, com cores fortes para que houvesse destaque visual para pedestres, ciclistas e motoristas. Ainda assim, para garantir segurança, foram colocados vasos com plantas delimitando os espaços, parceria realizada com a área responsável pela zoobotânica da Prefeitura.

As intervenções temporárias levaram em média três dias para serem implementadas e durante o período em que estiveram ativadas, ocorreram medições, levantamento de dados e pesquisas de avaliação e percepção ambiental junto à população local. Este processo é fundamental em intervenções temporárias realizadas com urbanismo tático, pois indicará a aprovação ou não da população ao projeto e eventuais ajustes, caso a intervenção venha a se tornar definitiva.

Assim, Urbanismo Tático é uma ferramenta processual de intervenção no espaço urbano com elevado potencial de participação da população em todas as etapas do processo. O grande destaque é a possibilidade de experimentação das intervenções que são construídas de forma leve, rápida e com baixo custo, e depois de implantadas são analisados os resultados decorrentes da apropriação pela população local para assim tornarem-se intervenções permanentes (ALMEIDA, 2016).

2.1.2.2 Etnografia Virtual

A pesquisa remete-nos a um processo inacabado e contínuo que exige uma postura de busca permanente, seja no campo teórico, seja no metodológico (MENEGON; SPINK, 2000, p. 65).

A possibilidade de realização de parte da pesquisa por meio do ambiente virtual foi especialmente importante para este trabalho, a partir de 2020, quando, como já mencionado, foi imposto o isolamento social em função da Pandemia da Covid-19.

O impedimento da realização dos trabalhos de campo, previstos para 2020, levaram a uma reestruturação da pesquisa em duas frentes. A primeira delas referiu-se à possibilidade de realizar uma nova intervenção de Zona 30, não prevista inicialmente e que tinha como objetivo justamente intervir no espaço público, requalificando-o, como forma de mitigar alguns dos efeitos da pandemia.

Para que a intervenção fosse viabilizada tendo como premissa a metodologia da pedagogia urbana seria necessário que todo o procedimento de envolvimento da população e concepção e discussão do projeto se desse por meio do ambiente virtual. A intervenção, financiada por instituto internacional, e planejada em parceria entre poder público e sociedade civil, por condicionante do agente financiador, deveria ser concebida, discutida, validada e implantada em menos de três meses.

Dessa forma, a etnografia virtual foi utilizada como ferramenta em todo o processo, desde seu planejamento até sua avaliação depois de implementado.

A etnografia é um termo complexo, que pode adquirir acepções diversas dependendo de como é apropriado por determinada área de conhecimento. Cabe aqui, compreender como pode ser sua aplicação em contextos e ambientes virtuais. Para isso, deve-se considerar antes de tudo, que a etnografia pode ser considerada tanto um método como o resultado de uma pesquisa. (GEERTZ, 1986; POLIVANOV, 2013).

O termo “etnografia virtual”, utilizado por Christine Hine (2000), uma das primeiras pesquisadoras que se dedicaram a analisar as interações sociais em comunidades virtuais problematizando a utilização do método etnográfico nesses ambientes, propôs o olhar para a

02. opções metodológicas

internet sob dois vieses: enquanto cultura e enquanto artefato cultural. Na primeira perspectiva, a internet “representa um lugar, um ciberespaço, onde a cultura é constituída e reconstituída. Em uma segunda perspectiva, a internet é compreendida como artefato cultural, um produto da cultura, uma tecnologia que foi produzida com objetivos e prioridades situadas contextualmente. (HINE, 2000; POLIVANOV, 2013).

O trabalho junto à comunidade local foi iniciado por meio da identificação dos principais atores mobilizadores na área da intervenção. O bairro de Santa Tereza, destinado a receber o projeto, já possuía um histórico de comunidade muito engajada e mobilizada em projetos comunitários. Dessa forma, foram identificados atores chave que pudessem ampliar o alcance da convocatória para discussão e participação do projeto.

Foi elaborado um convite informando da possibilidade de intervenção no bairro e chamando a comunidade para uma primeira reunião virtual. Os convites foram enviados aos participantes por *e-mail* e grupos de *WhatsApp*. Todas as demais reuniões ocorreram de forma virtual, por meio de plataformas digitais como *Google Meet*, *Zoom*, e *Microsoft Teams*²⁷ que oferecem uma série de recursos e que permitem, inclusive, a divisão dos participantes em grupos de trabalho e a interferência direta no projeto por meio de desenhos e comentários.

Os princípios estabelecidos pela pedagogia urbana puderam ser aplicados em sua totalidade apesar do ambiente virtual. A presença física dos participantes na área da intervenção somente se deu nos dias de implementação do projeto. Além da equipe de coordenação, compareceram voluntários, não só da comunidade local, como também estudantes de arquitetura e interessados no tema.

A segunda frente de reestruturação da pesquisa, também se vinculou à etnografia virtual, como ferramenta da pedagogia urbana. Dessa forma, e considerando mais uma vez o impedimento da realização de pesquisas presenciais, a pesquisadora investiu em um processo relativamente inovador para realização das entrevistas em profundidade, previamente previstas, e que envolveriam discussões sobre os temas relevantes vinculados aos processos para viabilização das intervenções de Zona 30 em Belo Horizonte.

²⁷ Plataformas de videoconferências que oferecem recursos para reuniões virtuais.

Durante o ano de 2020, de início de abril a dezembro, as entrevistas foram realizadas virtualmente, gravadas e disponibilizadas também via *web*, em formato de *podcasts*²⁸. O Podcast “Cidades Possíveis” possui 16 episódios disponíveis nas principais plataformas de *streaming*²⁹.

Podcast é uma mídia relativamente nova e em vertiginosa ascensão. A possibilidade de recebimento de informação em formato de áudio, qualificada e selecionada por um curador, vem ganhando espaço no mundo todo. Hoje é uma tendência que vem influenciando todos os meios de comunicação³⁰. O Brasil é o segundo maior consumidor dessa mídia no mundo, segundo pesquisa do IBOPE³¹ (2019).

Assim, a pesquisadora se valeu do ambiente virtual como possibilidade de acesso a pessoas e informações caras à pesquisa; e, após a coleta dessas informações, realizadas por meio de entrevistas em profundidade semiestruturadas e gravadas, retornou com essas informações ao ambiente virtual como forma de disseminação de seu conteúdo.

Pretendeu-se atingir, dessa forma, conjuntamente, dois objetivos: o aprofundamento dos temas caros a esta investigação, a partir de conversas com especialistas e participantes dos projetos; e a disseminação de conhecimento de forma “indiscriminada” como forma de potencialização do papel do conhecimento na possibilidade de transformação das cidades com foco nas pessoas. O resultado deste trabalho será disponibilizado ao longo dos capítulos 3 e 4 com recortes e destaques das falas dos entrevistados.

²⁸ Originalmente, o termo *podcast* vem da junção das palavras de língua inglesa *Ipod* e *Broadcasting*. *Ipod*, em função do aparelho de reprodução de áudios da *Apple* ter tido relativa importância na difusão do formato no mundo. Na década de 2000, quando os *blogs* estavam em ascensão e quanto o formato MP3 democratizou o acesso e a troca de produtos de áudio em nível global, surgiram formatos em áudio de blogs. Assim, criadores de conteúdo começaram a distribuir áudios via *internet* semelhantes a programas de rádio sob demanda. Mais tarde a criação de um novo formato de distribuição, o RSS, tornou automático o *download* de cada novo episódio dos programas e isso se popularizou especialmente entre os usuários do *Ipod*. Durante a época de massiva disseminação desse novo formato, o jornalista britânico Ben Hammersley, criou o nome *Podcast* divulgando-o em um artigo para o jornal *The Guardian*, em fevereiro de 2004.

²⁹ Termo utilizado para transmissão de arquivos de áudio e vídeo via *web*.

³⁰ Nos Estados Unidos, maior consumidor desse formato no mundo, 7 a cada 10 americanos já escutam *podcasts* regularmente - segundo a plataforma Speakers em seu livro Como Fazer um *Podcast*. Mas chamar o *podcast* de “novidade” não faz muito sentido, já que as primeiras tentativas de se criar “*audioblogs*” já datam de duas décadas. A cada novo ano as pesquisas demonstram aumento de audiência e criação de *podcasts*, muito incentivados pelo investimento massivo que grandes empresas têm feito para disseminação desse formato no Brasil.

³¹ IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística.

03.

retomar
a rua?



3 RETOMAR A RUA?

Se a rua é para o homem urbano o que a estrada foi para o homem social, é claro que a preocupação maior, a associada a todas as outras ideias do ser das cidades, é a rua. Nós pensamos sempre na rua. Desde os mais tenros anos ela resume para o homem todos os ideais, os mais confusos, os mais antagônicos, os mais estranhos, desde a noção de liberdade e difamação – ideias gerais – até a aspiração de dinheiro, de alegria e de amor, ideias particulares (RIO, 2008, p. 44).

Essa pesquisa, antes mesmo de ser iniciada, nascia do questionamento que dá título a este capítulo. Questionamento que por sua vez, originava-se de uma reivindicação, colocada num primeiro momento por ciclistas em Belo Horizonte conforme apresentado na introdução desta tese. No centro da reivindicação, um atributo: a velocidade. A rua que estava sendo reivindicada era uma rua mais lenta. Na origem da reivindicação, a segurança para quem pedala.

Todo o processo que se desencadeou nesta pesquisa teve início em fevereiro de 2014, quando por dois finais de semana, poder público e sociedade civil olharam juntos para as ruas da área central da cidade e se perguntaram em quais delas a velocidade poderia ser reduzida para que a bicicleta pudesse ser utilizada em segurança.

Portanto, a discussão, ou melhor, o questionamento que aqui é colocado sobre a possibilidade de retomada da rua está diretamente vinculado à relação entre mobilidade e apropriação urbana e, sendo assim, não pode se furtar à reflexão sobre a invasão dos automóveis nas nossas cidades e as consequências da prática de altas velocidades que expulsam das ruas todas as formas de convivência que não impliquem em deslocamentos.

3.1 Ruas de estar: contextualizando o questionamento

Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocar-te, és um excluído (ILLICH, Ivan, 2005, p. 58.).

O Capítulo 1 traçou um panorama do crescimento do número de automóveis em Belo Horizonte nas últimas décadas. Compreender o papel que o automóvel representa em nossa sociedade é fundamental para a reflexão aqui colocada. O termo *automobilidade* (PLANKA.NU, 2020) refere-se a todas as instituições e práticas que determinam o papel social do automóvel e aos discursos que fazem dele o motor social de nosso tempo e o associam à liberdade, progresso,

movimento, individualidade e independência. O automóvel é a pedra fundamental sociotecnológica da modernidade.

Corroborando essa afirmação, o culto ao automóvel, segundo Ludd (2005) se relaciona diretamente ao projeto de industrialização que resultou do pacto das elites brasileiras com as grandes multinacionais do automóvel. Se tal projeto foi um grande desastre social e ecológico, foi também, por um bom tempo, uma maravilha para os números e as estatísticas econômicas. O automóvel transformou-se em símbolo de seleção e condição para a vida social.

Exercendo as ruas papel estruturador dos espaços públicos na cidade, com o passar do tempo, e conforme crescia não só o número de automóveis, mas também a velocidade impressa em seus deslocamentos, a rua veio se transformando em local inseguro e não convidativo à permanência das pessoas, ameaçando a função social da cidade como local de encontro.

Lefebvre (1999), no exercício de compreensão da “sociedade urbana”, e da rua como espaço social, preconizou:

Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições (LEFEBVRE, 1999, p. 29).

Como bem aponta Damatta (2010), chegamos ao ponto em que a rua é um perigo. Ela pode ser o nosso túmulo, e dela devemos esperar pelo pior, pois que pertence aos veículos, jamais aos pedestres. Na rua, a democracia e o bom senso se invertem, e a maioria descobre, sob pena de ser sistematicamente agredida ou perder a vida, que aquele espaço pertence aos que estão dentro de seus respectivos veículos ou montados em suas motos (DAMATTA, 2010.).

Sobre a cultura relacionada às altas velocidades praticadas pelos motoristas de automóveis, Freyre (2004) aponta uma interessante perspectiva histórica em relação ao gosto pela velocidade desde à condução de carruagens na primeira metade do século XIX no Brasil:

Na hierarquia dos escravos, os boleeiros ou cocheiros passaram a ocupar um dos primeiros lugares. E dessa primazia, muitos abusaram, tornando-se insolentes para com os peões ou os pedestres. Outros, excedendo-se na velocidade. Mais de um europeu dos que estiveram no Brasil, na primeira metade do século XIX, deixou

registrado o seu espanto ante a velocidade extraordinária com que os carros rodavam pelas ruas do Rio de Janeiro (FREYRE, 2004, p. 672).

No caso específico de Belo Horizonte, a discussão que envolve a necessidade de redução de velocidade nas ruas não é recente. Nem por isso significa que houve avanços significativos em relação ao tema na cidade. Porém há que se reconhecer os esforços empreendidos, de forma cíclica ao longo do tempo.

Historicamente, na cidade, as políticas de transporte orientadas pela cultura do automóvel incentivaram, mesmo que indiretamente, a expansão urbana e a dispersão de atividades, gerando maior consumo de energia e constante necessidade de implantação de novas vias. Além disso, o uso indiscriminado das vias públicas para o tráfego de veículos, ou seja, fora de uma adequada hierarquização viária, propiciou, notadamente em suas áreas mais adensadas, grande degradação ambiental e aumento do número de acidentes envolvendo pedestres.

Ruas, originalmente destinadas ao trânsito local começaram a receber volumes elevados de tráfego de passagem e se converteram em vias arteriais, com altas velocidades. Praças se transformaram em rotatórias, e as áreas de fundo de vale passaram a abrigar novas avenidas.

Num esforço para conter esse processo, Belo Horizonte foi uma das cidades pioneiras a propor uma rígida hierarquização viária com o objetivo de criar o que foi chamado à época de “áreas ambientais”. As áreas ambientais eram regulamentadas com uma velocidade máxima de 30 km/h e tinham como objetivo fundamental melhorar as condições gerais de qualidade ambiental, especialmente em áreas densamente urbanizadas nas quais se constatava volumes elevados de tráfego (TRÁFEGO, 1995).

Uma das experiências mais abrangentes de criação de áreas ambientais, teve seu planejamento iniciado entre 1976 e 1978, no extinto PLAMBEL – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, como parte integrante do PACE – Projeto da Área Central. A implantação do projeto teve início em 1979, tendo sido transferida, no ano seguinte, para a hoje também extinta METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da RMBH. O PACE do final dos anos 1970 objetivava, fundamentalmente, hierarquizar o sistema viário delimitado pela Avenida do Contorno (TRÁFEGO, 1995).

A restrição ao uso do automóvel implementada pelo PACE em 1979, já àquela época, provocou reações negativas por parte dos proprietários de automóvel:

Não obstante o PACE/79 ter propiciado a revitalização de diversas áreas de bairros e praças - situadas no perímetro definido pela Avenida do Contorno - a recepção por parte da população, notadamente a usuária do automóvel, foi bastante negativa. A relativa restrição imposta aos veículos, tendo em vista o esquema de hierarquização viária implementado, produziu um sentimento de revolta entre motoristas, acostumados a um total grau de liberdade na utilização do sistema viário, no qual os pedestres e o transporte coletivo foram sempre secundarizados (TRÁFEGO, 1995, p.30).

Em 1995, a BHTRANS elaborou e publicou o primeiro manual brasileiro destinado a divulgar medidas para redução de velocidade nas vias: Manual de Medidas Moderadoras do Tráfego - *Traffic Calming*, baseado nas experiências anteriores da implementação das Áreas Ambientais.

Alguns projetos na área central da cidade foram implementados seguindo as diretrizes do Manual, no final da década de 1990.

Desde então, abordar o tema da redução de velocidade nas ruas de Belo Horizonte tem sido tarefa desafiadora e pouco se tem avançado nesse sentido. As intervenções de Zonas 30 implementadas recentemente representam algum avanço, mas destaca-se o longo tempo de discussões e resistências até sua viabilização.

Em paralelo, organizações da sociedade civil vinculadas ao tema da mobilidade urbana sustentável têm exercido relevante papel, atuando junto ao poder público e à cidade, de forma geral, trazendo à pauta discussões sobre a necessidade urgente de revisão das prioridades nas vias.

Destacam-se, nesse sentido, a BH em Ciclo – Associação de Ciclistas Urbanos, o Movimento Nossa BH, o Tarifa Zero BH e com foco específico em redução de velocidades, o coletivo “Desvelocidades”.

Nos últimos anos, essas organizações vêm trazendo à tona a discussão sobre a reapropriação das ruas das mais diversas formas: por meio de cartas abertas à população e ao Prefeito; seminários e oficinas; eventos festivos; pedaladas; ocupação das ruas e de vagas de automóveis

em datas comemorativas, como o Dia Mundial sem Carro³². De modo que, ainda que por uma pequena parcela da população, este tema nunca deixou de ser discutido na cidade.

No dia 22 de setembro de 2017, o Coletivo Desvelocidades elaborou o poético “Manifesto pelas Desvelocidades”:

Pelas crianças, pais com carrinhos de bebê, idosos, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com deficiência, ciclistas, patinadores, pedestres, skatistas, usuários do patinete e todas as outras que têm direito à cidade! (Disponível em: www.desvelocidades.red).

Figura 19 - Manifesto pelas Desvelocidades

The graphic is a rectangular box with a dark olive green header containing the title 'MANIFESTO PELAS DESVELOCIDADES' in white, uppercase letters. The main body of the graphic is white with black text. It lists several points in a structured manner, starting with a general statement, followed by a numbered list, then another general statement, another numbered list, and finally a concluding statement and a final numbered point.

MANIFESTO PELAS DESVELOCIDADES

As cidades devem (man)ter espaços comuns: de 0 a 20 km/h

1. Antes de tudo, que os espaços públicos das cidades sejam espaços comuns.
2. As cidades devem recuperar seus espaços perdidos.
3. Que as cidades também sejam das crianças: brinquem, usem e abusem!

As ruas da cidade devem ter baixas velocidades: cidades até 30 km/h

4. Ruas a 30 para recuperar a calma, o silêncio e a vida.
5. Bairros a 30: a proximidade e o comércio local.
6. Cidades a 30 como estratégia para melhorar a qualidade de vida.

Por velocidades menores em toda a cidade: 40, 50 e 60 km/h

7. De 40 a 60 km/h: a cidade contendo a velocidade.

Onde permitir mais de 60 km/h, já não pode ser chamado de cidade

8. Mais de 60 km/h, já não é cidade.

Fonte: Disponível em: www.desvelocidades.red

³² No dia 22 de setembro, em cidades do mundo todo, são realizadas atividades em defesa do meio ambiente e da qualidade de vida nas cidades, no que passou a ser conhecido como Dia Mundial Sem Carro, que tem por objetivo estimular uma reflexão sobre o uso excessivo do automóvel.

Figura 20 - Ocupação da rua no Dia Mundial sem Carro - Rua Aberta



Fonte: Foto da pesquisadora. Rua Gonçalves Dias. Setembro, 2017.

A discussão que envolve a viabilização de cidades mais lentas está no centro desta pesquisa uma vez que a redução de velocidade, além de proporcionar ganhos significativos de segurança nos deslocamentos, tem impacto direto sobre as formas de apropriação da cidade.

“Então, eu queria uma cidade mais verde e uma cidade mais convidativa para a gente andar nas ruas, seja andar a pé, seja andar de muleta, de cadeira de rodas, do que for, uma cidade mais convidativa para caminhada. Eu adoro andar, sou uma andarilha desde pequenininha. Eu me lembro de, com 5 anos de idade, meu pai me arrastar pelas ruas de mãos dadas, dizendo: aqui a rua é nome de índio, é paralela com esta aqui, Goitacazes com não sei o que. Ele ia me ensinando os nomes das árvores, os nomes das ruas da cidade, a gente andava a cidade inteira. Eu me lembro disto até hoje. Eu faço isto até hoje, mas é uma batalha, é um ato de coragem andar, pedalar na cidade. Elas não são feitas para os pedestres, é muito triste. Eu gostaria de fazer isto de forma mais leve, mais tranquila, como eu faço no interior em uma cidade pequena, em um bairro afastado. Se a cidade fosse toda assim eu acho que todo mundo ia ser mais feliz. Eu estou na utopia, mas é isto.” (Maíra Lemos³³ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Abril, 2020).

³³ Maíra Lemos é jornalista trabalhou por 12 anos nos maiores canais de TV do Brasil e hoje tem um canal no *Youtube* onde conta histórias inspiradoras. A maioria das suas pautas surgem das suas andanças por aí, de bicicleta, a pé e às vezes motorizada.

Amaral (2016), no artigo intitulado “Tempos da mobilidade: três notas de uma nova partitura espaço-temporal”, cita trecho transcrito de uma palestra do Professor Milton Santos, de 1989, em que ele reflete sobre possibilidades de leituras dos tempos urbanos. Uma abordagem da dimensão temporal sobre as cidades deveria estar focada nos “tempos lentos” e nos “tempos rápidos”.

Em ensaio de 1994, “Metrópole: a força dos fracos é seu tempo lento”, Santos contrapõe a correlação entre velocidade e força nas cidades afirmando que na grande cidade “tudo se dá ao contrário”. A força é dos lentos e não dos que detêm a velocidade. Quem na cidade tem mobilidade, acaba por ver pouco da cidade. Os homens “lentos” por sua vez, dispõem de tempo para ver tudo, inclusive as possíveis perversas confabulações que ocorrem na cidade. Santos coloca a partir daí a seguinte questão “A lentidão dos corpos contrastaria então com a celeridade dos espíritos?” (SANTOS, 1994, p. 84).

Ainda segundo Amaral (2016), a abordagem da geografia temporal contribui para a proposição de uma teoria de temporalidades da mobilidade. Em contraposição ao entendimento de que maiores velocidades significariam mais oportunidades, a ideia de que quanto mais oportunidades de emprego, estudo, entre outras atividades, estiverem perto de onde as pessoas moram, menos se precisaria da velocidade, ou seja, mais poderemos pensar na “cidade dos homens lentos” de Milton Santos (SANTOS; AMARAL, 2016).

O desafio atual é reverter o paradigma de cidade rápida e distante, evidenciando a importância de se olhar a cidade próxima e lenta, que deverá conviver com a cidade rápida que a sufoca (AMARAL, 2016, p. 158).

A expressão “Ruas de Estar”, que dá título a esta pesquisa, quer justamente apontar para essa possibilidade, a de uma cidade mais lenta em que as ruas possam também convidar à permanência. Talvez a expressão seja um tanto audaciosa ao propor a junção de dois “ambientes” aparentemente opostos. Mas, pode ser a partir desse estranhamento e aparente desconforto que uma série de caminhos possíveis possam ser descortinados.

“Então falar de mobilidade é, antes de mais nada, falar um pouco das ruas que são estes espaços da imobilidade. De sentar para ver a vida passar, de tomar uma fresca, de marcar um encontro e brincar. E para devolver a sua pergunta com outra música, me lembro muito do Lenine numa música sobre o trânsito, eu acho que a música chama Rua da Passagem, aquela que ele fala que todo mundo tem direito a vida, todo mundo tem direito igual. Ele fala que a gente não pode ter medo de andar na rua

porque a rua é o nosso quintal e gentileza é fundamental.”. (Marcelo Cintra³⁴ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Abri,2020).

Roberto DaMatta (2010) explora a relação de contradições entre o ambiente da casa (acolhedor) e o ambiente da rua (hostil). A casa distingue esse espaço de calma, repouso, recuperação e hospitalidade, enfim, de tudo aquilo que define a nossa ideia de "amor", "carinho" e "calor humano". A rua é um espaço definido precisamente ao inverso. Terra que pertence ao "governo" ou ao "povo" e que está sempre repleta de fluidez e movimento.

Se a casa se funda numa serenidade reparadora, mas em laços sociais perpétuos, determinantes de obrigações morais imperativas e numa paulificante ausência de *movimento* (nada, de fato, ocorre em casa!), a rua contém os ingredientes fundamentais daquilo que o vocabulário moderno e democrático chama de autonomia individual e de liberdade (DAMATTA, 2010, p. 35).

A rua é, portanto, rica e plena de possibilidades. E as cidades como regime singular de integração local, espaço de exterioridade, só se realizam quando há produção de espaços coletivos. Caiafa (2007). A experiência da alteridade, que cria o espaço aberto, que convida à caminhada e aos encontros, que renova os processos subjetivos, não sobrevive em espaços que não respeitam a velocidade do andar a pé. Garantir o coletivo, lugar onde o imprevisível pode trazer a diferença, é condição fundamental nesse processo.

Processos de retomada da rua sempre estiveram presentes na história das cidades. Em 1972, crianças holandesas, do bairro de *Pijp*, em Amsterdam, foram às ruas protestar pelo direito de brincar sem serem ameaçadas pelos automóveis. Impedidas de brincar, as crianças da região resolveram tomar uma atitude: questionaram os adultos e exigiram, daquele universo que não as incluía, que os carros saíssem dali. Elas tinham chegado à conclusão de que o intenso tráfego motorizado as impedia de viver sua infância e, pior, trazia risco de machucá-las: queriam uma rua fechada aos automóveis, na qual pudessem circular com segurança. Além disso, queriam diminuir o limite de velocidade para 30 km/h onde houvesse tráfego de veículos.

A mobilização das crianças holandesas do bairro de *Pijp* está documentada em um curta metragem “Em nome das crianças de *Pijp*”³⁵, que traz o manifesto das crianças:

³⁴ Marcelo é doutor em geografia pela UFMG tendo como tema a mobilidade urbana e sua relação com a cidade. Engenheiro civil de formação, ele possui variada produção bibliográfica, já ministrou cursos e trabalhou na BHTRANS entre 1993 e 2017.

³⁵ Documentário disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iQk0O09gP4g>

“A situação de Pijp: os carros
 Todos esses carros são insuportáveis.
 Não há mais espaço.
 Milhares morrem em acidentes e a poluição do ar aumenta.
 Tudo é dedicado ao estacionamento.
 Por que não andamos todos de bicicleta?”

A mobilização das crianças trouxe resultados duradouros. Quase 50 anos depois, não só as ruas do bairro, mas, diversos pontos em Amsterdam, têm uma circulação segura para pedestres e, sobretudo, são locais de convivência humana. A capital holandesa é, hoje, um dos referenciais mundiais de eficiência no transporte graças ao equilíbrio real entre o uso de bicicletas, carros, transporte público e deslocamentos a pé³⁶.

Marcelo Cintra também relatou no *Podcast Cidades Possíveis* um episódio espontâneo protagonizado por crianças alemãs em uma viagem de trabalho a Bremen e presenciado pelo seu grupo de trabalho na cidade:

“(…) Bremen tem 25% dos deslocamentos feitos por bicicletas. E é cheia de ruas com baixas velocidades. Em um dos passeios, visitas técnicas que a gente fez éramos umas 15 pessoas, de vários países do mundo, pedalando pela cidade para conhecer a *Fahrradstrasse*, que são as ruas para bicicletas. E de repente numa rua local três crianças de uns 6 anos atravessam a rua, esticam a mãozinha e fazem a gente parar, parar todo mundo. As mães que pareciam vizinhas, que estavam conversando na porta da casa ficaram meio constrangidas e falaram lá em alemão e eu não entendi nada, mas deu para entender que elas estavam pedindo para as crianças deixarem a gente passar. Mas foi muito interessante ver 15 expertises de mobilidades do mundo inteiro tirando fotos dessas crianças neste simbólico gesto de apropriação da rua. Isto é só para dizer que nós, urbanistas e pessoas que gostam de cidades, às vezes nos esquecemos de cenas como estas, que podem até ter diminuído, podem ser mais difíceis de ver. Em cidades do interior, até mesmo aqui em BH em alguns bairros e vilas e favelas a gente ainda pode ver.” (Marcelo Cintra do Amaral para o *Podcast Cidades Possíveis*. Junho, 2020.).

Em Belo Horizonte, diversas iniciativas promovidas pela sociedade civil propõem a ocupação da rua pelas pessoas e em alguns processos, a academia também está envolvida. Espera-se que movimentos de resistência dessa natureza sejam conduzidos por agentes externos ao poder público. Há, contudo, algumas iniciativas institucionalizadas pela Prefeitura de Belo Horizonte que propõem uma reapropriação das ruas, como os programas “No domingo, a rua é nossa” e “BH é da gente” que abre a rua para pessoas em dias específicos. Vale destacar, porém, que são projetos que atuam geralmente aos domingos ou em datas comemorativas específicas. Ainda que promovam uma ocupação da rua, não se coloca em questão sua ocupação de forma

³⁶ Informações disponíveis: <https://vadebike.org/2014/05/criancas-protestam-nas-ruas-de-amsterda/>

permanente, ou mesmo uma redução de velocidade que altere de fato, as condições originais dessas ruas.

Projetos que se propõem, de fato, a reverter a dominação dos automóveis abrindo espaço para as pessoas na cidade podem e devem ser conduzidos pelo poder público e, na verdade, em alguns poucos casos, são. Mas estão restritos a um grupo diminuto de técnicos, especialmente engajados com o tema, que na maioria das vezes enfrentam fortes resistências internas para os viabilizarem, muitas vezes precisando lançar mãos de recursos externos à Prefeitura.

Marcelo Cintra, quando ainda trabalhava na BHTRANS, lembrou o impacto que teve na sua vida profissional, coordenar um projeto com foco em pedestres:

“Eu consigo datar, em 2002 foi a primeira vez que eu tive a oportunidade de olhar para esta escala menor num trabalho que eu coordenei sobre pedestres. Este trabalho chamou Caminhos da Cidade e para mim era uma completa inversão de escala e de prioridades. Até hoje o pedestre não é priorizado na circulação da cidade. Você pensa em mobilidade, você pensa em metrô, você pensa na grande escala e não na pequena escala. E este projeto me marcou profissionalmente pela empatia que é debater a rua, debater o pedestre com todo mundo. Todo mundo é pedestre, todo mundo usa a rua, todo mundo circula na rua. Eu acho que este potencial que tem desta escala menor, isto profissionalmente me impacta até hoje, são 18 anos já que eu me sinto até hoje impactado por esta inversão de escalas.”. (Marcelo Cintra do Amaral para o *Podcast Cidades Possíveis*. Abril, 2020.).

3.2 Discutindo a legitimidade de processos de retomada das ruas conduzidos pelo poder público

Os processos de redesenho e ocupação das ruas, abordados nesta pesquisa, foram conduzidos e coordenados pelo poder público. Porém, como abordado no Capítulo 1, que apresenta a trajetória para viabilização das intervenções, as discussões que levaram à estratégia a ser adotada para que, enfim, os projetos fossem viabilizados, definiu pela participação direta da sociedade civil em todas as etapas do processo.

Esse contexto conduziu a um questionamento que permeou o desenvolvimento desta tese: quão legítimas podem ser as propostas de reapropriação de espaços públicos, que discutem o modelo atual de cidade, partindo essas propostas do próprio Estado?

Para tentar responder a essa questão, a pesquisadora se aproximou da discussão proposta por Marcelo Lopes de Souza (2006; 2010; 2017). O autor, a partir de uma perspectiva estadocrítica, lança luz sobre marcos históricos e dialoga com as principais teorias que colocam o Estado ora em confronto, ora em possível parceria face os processos de mudança socioespacial, indo dos movimentos anarquistas às práticas libertárias, e apontando caminhos possíveis nesse processo.

Em relação aos movimentos sociais e suas possibilidades de atuação, especial atenção é dada pelo autor em seu texto “Com o Estado, apesar do Estado e contra o Estado: os movimentos urbanos e suas práticas espaciais, entre a luta institucional e a ação direta³⁷” em que o mesmo elabora análises dos processos de mudança de caráter socioespacial, que em muitos aspectos dialogam com as reflexões abordadas nesta pesquisa.

Recuperando parte de sua abordagem histórica, o autor pontua que, com a implosão do socialismo burocrático, o agravamento da crise do marxismo e as contradições inerentes ao capitalismo, a busca por uma alternativa começou a ser pautada pelos princípios da autogestão, da horizontalidade e da autonomia. Esse movimento emerge de forma mais estruturada entre os movimentos sociais e os aproxima dos princípios libertários.

Entre o final dos anos 1930, com a derrota dos anarquistas durante a Guerra Civil Espanhola, e os anos 1960, as ideias de práticas libertárias sofreram uma estagnação e tiveram pouco espaço e repercussão no mundo. Seu ressurgimento inicia-se no final da década de 1960 e ganha alguma força no início do decênio seguinte. Dentre as novas posições radicais de autogestão da década de 1960, o pensamento autonomista, teve na França, como principal pensador, Cornelius Castoriadis, que abandonou o marxismo heterodoxo a favor de uma postura mais próxima do anarquismo, ainda que não poupasse críticas a esse regime.

Porém, o final da década de 1970, e o início da década seguinte, assistiram ao crescimento do neoconservadorismo político, amparado em políticas econômicas neoliberais. A década de 1980, apesar dos processos de redemocratização latino-americanas, seguiu rumo a um conservadorismo crescente. Dessa forma, por tempos, discussões relativas à autonomia e autogestão estiveram restritas à academia ou à prática de pequenos grupos.

³⁷ “*Together with the State, despite the State, against the State: insurgent spatial practices, militant particularism, and multiscalearity.*” Título em inglês publicado originalmente em 2006.

Somente a partir de 1990, o cenário começa a mudar no mundo, mas em especial na América Latina, com o surgimento de movimentos sociais trazendo à discussão princípios e formas de organização libertários pautados na horizontalidade e na recusa de hierarquia rígidas e institucionalizadas, com críticas sérias ao aparelho do Estado. Segundo Souza (2017), esses movimentos foram mais fortemente influenciados pelas ideias anarquistas do que pela abordagem de Castoriadis.

O “autonomismo” presente em movimentos sociais latino-americanos (como parte dos *piqueteros argentinos*) exprime-se não raro em termos estadófobos, apesar de na prática, algumas organizações de movimentos terem sabido aproveitar mais ou menos bem as possibilidades oferecidas por certas negociações com o Estado, conquanto não sem riscos (SOUZA, 2010, p. 17).

Castoriadis, apesar de recusar a ideia anarquista de poder, foi, segundo Souza (2010), o autor que mais definiu “poder” como algo não negativo, associando-o a um sentido libertário: o poder autônomo. Por outro lado, Castoriadis não deu importância ao espaço social, abordando-o de forma episódica e marginal. Foucault (1984), entre os filósofos, e Lefebvre (1999), entre os neomarxistas foram os que mais valorizaram a dimensão espacial da sociedade, em particular na sua dimensão como poder heterônomo.

Para a discussão que aqui se coloca, “espacializar” o projeto de autonomia é tarefa fundamental que complementa a herança intelectual de autores libertários:

O espaço é, ao mesmo tempo, um produto e um condicionador das relações sociais, muito embora esse papel de condicionamento seja compreendido de modo felizmente não determinista. À luz disso, segue-se que pretender mudar as relações sociais sem mudar a organização espacial (não somente o substrato material, mas os territórios e as “imagens de lugar”) seria um contrassenso. A mudança da sociedade concreta não há de ser apenas uma mudança das relações sociais, mas também uma mudança do espaço social. Terá, por conseguinte que ser uma mudança socioespacial. (SOUZA, 2006, p. 22). (Grifo nosso).

Nenhuma prática humana é totalmente independente do espaço social, mas ocorre que algumas se mostram apenas limitadamente dependentes da dimensão espacial da sociedade, ao passo que outras se acham forte e diretamente impregnada dessa dimensão, em aspectos que vão da identidade à organização. São essas últimas que merecem no entendimento do autor a designação simplificada de práticas espaciais, as quais são “práticas sociais densas de espacialidade” (SOUZA, 2006).

Dado que o poder heterônomo tem prevalecido na história da humanidade, as práticas espaciais dirigidas por grupos e classes dominantes tem tido um evidente papel na modelagem da ordem socioespacial do mundo produzindo espaços também heterônomos.

As práticas espaciais heterônomas têm-se apresentado de muitas maneiras e formas diferentes, sempre visando à submissão, ao ‘adestramento’, ao ‘amansamento’ (ou mesmo à “domesticação”) e ao enquadramento subalterno dos corpos e das mentes (...). Tais práticas espaciais coercitivas e “liberticidas” (às vezes também punitivas) foram e têm sido, concretamente, de diversos tipos – de dispersão, de auto (s) segregação, de confinamento, de interdição de acesso, de monopólio ou oligopólio de recursos espaciais, de organização espacial da exploração do trabalho (...). (SOUZA, 2006, p. 24).

Entendendo que o foco desta pesquisa está na compreensão de práticas espaciais que se vinculam a uma perspectiva de transformação emancipatória da realidade socioespacial, cabe analisar em que condições essas práticas, insurgentes ou não, protagonizadas por organizações da sociedade civil, poderiam ocorrer em parceria com o Estado.

Cabe dizer que nenhuma ação iniciada pelo Estado, mesmo que de criação de instâncias participativas, pode ser considerada insurgente. Porém, por meio desses espaços de diálogo criados, é possível que se perceba, nos movimentos sociais inseridos nesse processo, algum conteúdo insurgente.

Práticas espaciais propriamente insurgentes têm a ver, acima de tudo, com ação direta. Entretanto, práticas de movimentos sociais “negociadas” com o Estado, podem ter conteúdo crítico, e mesmo ser compatíveis com metas estratégicas radicais e insurgentes, desde que as organizações dos movimentos não percam de vista o horizonte estrutural e não se permitam ser cooptados. (SOUZA, 2006).

A declaração de Amanda Corradi, integrante da Associação BH em Ciclo sobre o a criação do Grupo de Trabalho GT Pedala BH pode indicar um caminho nesse sentido:

“Este grupo é um grupo aberto à participação de qualquer pessoa, conta com reuniões mensais e quando necessário, reuniões extraordinárias. E dizendo uma percepção que eu tenho é que tanto nós, enquanto ciclistas, mas também o poder público, nós amadurecemos muito desde então. Este grupo inicialmente ele tratava exclusivamente de projetos, de traçados e ao longo do tempo as pautas foram se diversificando. Depois vieram discussões, por exemplo, sobre campanhas educativas, sobre monitoramento, foram realizadas parcerias em atividades e até mesmo a elaboração de um plano de ações para mobilidade por bicicleta, tendo assim um entendimento mais ampliado que

permeia a política pública de mobilidade urbana.” (Amanda Corradi³⁸ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Julho, 2020.).

Para uma melhor compreensão desse processo e seu leque de possibilidades, Souza (2006) propõe a seguinte categorização para práticas espaciais insurgentes:

Violentas ou não violentas: quando a violência é um propósito deliberado. Protestos não violentos como marchas e ocupações, originalmente não violentos, podem conter algum grau de violência, mas como reação a uma ação de repressão.

Duráveis ou efêmeras: a designação de durável ou efêmera depende da intenção dos agentes.

Imediatamente políticas ou imediatamente culturais: todas as práticas insurgentes são simultaneamente políticas e culturais. Porém, em algumas vezes é a dimensão do poder que está em primeiro plano e em outras a dimensão cultural é mais evidente.

Ruidosas ou silenciosas: ainda que na maior parte das vezes os protestos sejam ruidosos, eles podem se dar de forma silenciosa, como por exemplo, mediante ações gráficas.

Abertas ou (às) escondidas: por mais que na maioria das vezes, a visibilidade seja desejada e necessária, em alguns casos, ações terão que acontecer longe das luzes do dia, de modo a se evitar perseguições.

Local ou supralocal: o desafio é como fazer com que uma demanda local se torne visível e articulada supra localmente.

Ainda que seja possível criar certa categorização, é importante ressaltar que as práticas espaciais são naturalmente fluidas podendo, ou melhor, certamente, se enquadrando em mais de uma categoria.

Oportunidades e estratégias às quais a sociedade civil deve estar atenta:

(...) existindo em uma sociedade marcada por conflitos e contradições, na qual os oprimidos também elaboram e possuem saberes, exercem (contra) poderes e

³⁸ A Amanda Corradi é arquiteta urbanista, integrante e uma das fundadoras da Associação dos Ciclistas Urbanos – BH em Ciclo.

desenvolvem (contra) projetos, o Estado é sujeito ele mesmo, a, conjunturalmente, apresentar fortes contradições internas. Tais contradições oferecem pontos vulneráveis e potencialidades a serem eventualmente explorados pelos movimentos sociais: brechas legis, instâncias participativas oficiais, recursos públicos. (Souza, 2006, p.26.)

O risco de cooptação estrutural também deve ser ponto de atenção para a sociedade civil e os movimentos organizados:

Coisas como o envolvimento com canais participativos instituídos pelo Estado podem complementar a ação direta – resguardada, sempre, a maior independência possível das organizações dos movimentos em face do aparelho de Estado. Ou seja, a luta institucional não substitui, em hipótese alguma, a ação direta; no fundo subordina-se a ela, assim como a tática se subordina à estratégia, e não o contrário. Na fórmula ‘com o Estado, apesar do Estado, contra o Estado’, empregada pelo autor em diversos trabalhos anteriores, são os dois últimos ingredientes – e principalmente o último – que deve predominar de um ponto de vista que leve a sério o risco da cooptação e da degeneração dos movimentos e que assuma a necessidade de uma mudança sócio espacial profunda como pré-requisito para se poder falar em maior justiça social e melhorias substanciais da qualidade de vida da maior parte da população (e, por via de consequência, em desenvolvimento sócio espacial) com rigor e consistência. (Souza, 2006, p.28.).

De um ponto de vista tático, as práticas insurgentes têm se mostrado, em menor ou maior grau, eficazes, ainda que aprimoramentos sejam necessários, não somente no que tange às práticas espaciais em si mesmas, mas também em relação ao conjunto das ações conduzidas pelos agentes vinculados aos movimentos como forma de se evitar a cooptação pelo Estado ou mesmo pelo risco de isolamento.

É preciso compreender que o planejamento e a gestão (desde os anos 1990), para além dos usos mais corriqueiros destas expressões, definem campos de ação coletiva organizada, sistemática e proativa que podem tanto servir à heteronomia (manutenção do *status quo*) quanto à autonomia (desenvolvimento socioespacial que tenha como princípio e parâmetro subordinador a autonomia). Diferentemente do que se sugere, o planejamento e a gestão direta e fortemente espacializados não são necessariamente conservadores, inclusive por não serem privilégios exclusivos do Estado. No tocante ao aparelho do Estado, sua essência de poder heterônoma não elimina a possibilidade de que, em conjunturas específicas, sob pressão direta ou indireta da sociedade civil, podem ser levados a adotar programas de conteúdo mais ou menos crítico em face do *status quo* constituído pelo heterônimo binômio capitalismo/democracia representativa. Isso, no entanto, é raro (SOUZA, 2017).

Os movimentos sociais emancipatórios, ao evidenciarem esforços visando à mudança socioespacial que alcancem o patamar de ação estratégica e proativa, podem e devem, na medida de suas possibilidades e com a intensidade que a conjuntura permitir,

combinar a *ação direta* com a *luta institucional* (não partidária). (SOUZA, 2017, p. 63).

A ação direta poderá traduzir-se, dentro das limitações econômicas, legais e políticas inerentes às organizações de cada movimento social em um planejamento insurgente e em uma gestão de territórios dissidentes. Já a luta institucional estabelece a possibilidade de uma interface entre a ação dos movimentos sociais e as propostas e dinâmicas apresentadas pelo Estado. Quando os movimentos sociais se deparam com governos conservadores, o objetivo da luta institucional é extrair avanços e concessões mais modestos, ao passo que, ao se depararem com governos mais progressistas e sensíveis diante da pressão popular, os objetivos da luta institucional passam a ser, calibrar, fiscalizar e tornar mais arrojados o planejamento e a gestão propostos pelo Estado (SOUZA, 2017).

Ainda que pouco comuns, é possível reconhecer que iniciativas estatais ou patrocinadas pelo Estado podem, às vezes (geralmente quando fruto de pressão de baixo para cima), ter efeitos potencialmente positivos para a luta emancipatória.

O autor afirma que, experiências participativas em escala local, podem não representar uma ameaça, e sim, contribuir com uma função político pedagógica, alicerce para a construção de um futuro mais ambicioso. Porém, os instrumentos de planejamento e as rotinas de gestão só adquirem legitimidade ao terem a sua operacionalização e a sua implementação debatidas, deliberadas e monitoradas pelos cidadãos (SOUZA, 2006.).

Apresentado esse cenário, que contextualiza as discussões em torno das possibilidades de vinculação, ou não, ao Estado, em práticas sociais espacializadas, há que se ter especial atenção ao momento em que a presença do poder público pode contribuir para o processo de autonomia dos movimentos sociais.

Essas reflexões não representam uma conclusão referente à legitimidade de processos que envolvem a retomada das ruas conduzidos pelo poder público, mas colaboram em trazer à tona desafios e possibilidades.

3.3 O processo de implementação das intervenções

É importante que o processo de implementação de cada uma das intervenções seja apresentado em todas as suas etapas, pois é justamente essa trajetória que pode trazer pistas importantes às reflexões e questionamentos colocados por esta pesquisa.

Retomando o Capítulo 1, que contextualizou a trajetória para início de viabilização das intervenções, destaca-se que ficou definido ao final do Seminário *Connective Cities* Belo Horizonte, em agosto de 2018, que a primeira intervenção de Zona 30 temporária a ser implementada em Belo Horizonte, seria no Bairro Cachoeirinha, valendo-se da experiência e definições dadas pelo plano de ação detalhado durante o seminário.

Em setembro do mesmo ano, duas organizações da sociedade civil, BH em Ciclo e Movimento Nossa BH, organizaram no dia 22 de setembro, Dia Mundial sem carro, um evento “Rua Aberta na Rua Simão Tamm”, no Bairro Cachoeirinha, com o objetivo de comemorar a possibilidade de implantação do projeto, mas também, como forma de iniciar a mobilização no bairro para a futura intervenção.

Figura 21 - Convite para o evento Rua Aberta Simão Tamm



Fonte: https://www.facebook.com/MovimentoNossaBH/events/?ref=page_internal. Setembro, 2018.

Figura 22 - Descrição do evento Rua Aberta Simão Tamm

Dia 22 de setembro é o Dia Mundial Sem Carro!
Para celebrar essa data, a rua Simão Tamm, no bairro Cachoeirinha, estará aberta para os pedestres, ciclistas e todos e todas que quiserem passar por ali - sem motor!
Acontecerão várias atividades ao longo do dia: gincanas, bingo coordenado pelo Mudevi - Movimento Unificado de Deficientes Visuais, futebol de sacola, show de talentos, atividades para idosos, música, DJ e muito mais. 😊
Toda programação foi criada com as escolas do entorno, com moradores, movimentos sociais da cidade, com apoio da BHTRANS
Convide seus amigos e amigas e participe!

Fonte: https://www.facebook.com/MovimentoNossaBH/events/?ref=page_internal. Setembro, 2018.

Figura 23 - Evento Rua Aberta Simão Tamm - Dia mundial sem carro - Apresentação de dança com mulheres do lar de acolhimento de idosos localizado no bairro



Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/bhemciclo/photos/2224284917645439>. Setembro, 2018

Em dezembro de 2018, o ITDP Brasil, por meio da Gerente de Mobilidade Ativa, Danielle Hoppe, comunicou oficialmente à BHTRANS a intenção do ITDP, em parceria com a CITI

*Foundation*³⁹, de apoiar, técnica e financeiramente, a implantação do projeto Zona 30 Cachoeirinha.

Assim, a seguir, serão descritos os processos de implementação das seguintes intervenções: Zona 30 Cachoeirinha e Zona 30 Confisco, ambas propostas e coordenadas pelo poder público; Zona 30 Diamantina, proposta pela Associação Viva Lagoinha⁴⁰ em parceria com o Festival Circuito Urbano de Arte - Cura⁴¹ e coordenada pelo Poder Público e Ecozona Santa Tereza, proposta em parceria pelo poder público e pela organização da sociedade civil – Movimento Nossa BH⁴² e, coordenada por ambos.

3.3.1 Zona 30 Cachoeirinha

A primeira definição em relação à implantação do projeto foi a de implementá-lo de forma temporária, utilizando-se dos recursos do Urbanismo Tático, em um período de teste, para monitoramento, mensuração e avaliação dos resultados em relação à eficiência das medidas propostas quanto à redução de velocidade nas ruas, e, também, em relação à aceitação da proposta pelos moradores e comerciantes do bairro.

A Rua Simão Tamm, eixo principal da intervenção, é comumente utilizada por veículos que cruzam o bairro, e por alunos das escolas ali localizadas. No seu principal trecho, possui aproximadamente 20 metros de largura, o que induzia naturalmente a um ganho excessivo de

³⁹ A *Citi Foundation* trabalha para promover o progresso econômico e melhorar a vida das pessoas em comunidades de baixa renda em todo o mundo por meio do apoio a projetos de inclusão, criando oportunidades econômicas para jovens e apoiando projetos voltados à sustentabilidade das cidades. (<https://www.citigroup.com/citi/foundation/philanthropic-focus/>).

⁴⁰ Movimento da Sociedade Civil. Em sua página na web, o movimento se apresenta com a seguinte descrição “Iniciativa que conecta pessoas que acreditam no potencial do bairro Lagoinha por meio da iniciativa criativa.”. O Bairro Lagoinha é um bairro tradicional localizado na área central de Belo Horizonte

⁴¹ O Cura é o maior festival de arte urbana de Minas Gerais. Em 2017 realizou o primeiro festival de pintura em empenas. Desde sua criação até 2020 o Cura já realizou cinco edições do Festival, sendo que nas três últimas edições ruas da cidade se transformaram em mirante para que a população pudesse acompanhar as pinturas sendo realizadas pelos artistas.

⁴² O Movimento Nossa BH (www.nossabh.org.br) é formado por cidadãos e cidadãs comprometidos com o objetivo de construir uma cidade com a definição clara de suas metas para a gestão pública e participação efetiva de todas e todos que aqui vivem. O Movimento Nossa BH visa unir as forças empresariais, comunitárias e individuais da cidade para o comprometimento da sociedade e de sucessivos governos com uma agenda, que tenha como foco, a melhoria da qualidade de vida das pessoas que vivem e/ou trabalham em Belo Horizonte, tendo como base de atuação: a incidência nas políticas públicas, através do acompanhamento do legislativo e executivo; o acompanhamento e utilização de indicadores técnicos sociais para melhor conhecimento da cidade e proposições a gestão pública. (https://www.facebook.com/MovimentoNossaBH/about/?ref=page_internal).

velocidade dos veículos. As calçadas possuíam menos de um metro de largura, fazendo com que a maioria dos pedestres caminhasse pelas ruas, em conflito com o trânsito dos automóveis.

Figura 24 - Rua Simão Tamm antes da intervenção



Fonte: Foto da pesquisadora. Janeiro, 2019.

Figura 25 - Rua Simão Tamm, no horário de saída dos alunos da escola



Fonte: Foto da pesquisadora. Abril, 2019.

Para planejamento da ação, os dados coletados previamente foram os seguintes: 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 que circulavam nas áreas afetadas pela intervenção.

Durante a etapa de planejamento, foram ainda identificadas as principais lideranças comunitárias e realizadas entrevistas de percepção ambiental com a população residente, comerciantes e prestadores de serviço.

Especial atenção foi dada às três escolas localizadas na região: foram feitos contatos prévios com a direção de cada uma das escolas e planejadas oficinas com os alunos para apresentação inicial da proposta e coleta de contribuições para o projeto.

Basicamente, as oficinas tinham dois principais objetivos: levar ao conhecimento de professores e alunos os conceitos básicos de redução de velocidade em projetos de Zona30; e envolver a comunidade escolar na discussão e planejamento da proposta de modo a aproximá-la das necessidades reais da comunidade do bairro.

As oficinas foram realizadas em fevereiro de 2019, envolvendo os três turnos de aula das Escolas Estaduais Deputado Ilacir Pereira Lima e Mariano de Abreu com envolvimento total de 125 alunos. Durante as atividades, os jovens aprenderam sobre segurança viária, desenho urbano e mobilidade sustentável, identificaram prioridades e propuseram soluções para a área. Os alunos receberam um desenho da área da intervenção e fizeram contribuições à proposta original, tendo a oportunidade de agregar suas experiências pessoais cotidianas na região.

Figura 26 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima



Fonte: Foto Amanda Corradi. Fevereiro, 2019.

Durante as oficinas com os alunos, chamou atenção sua profunda compreensão em relação ao espaço objeto da intervenção. Houve um envolvimento imediato dos participantes e as contribuições ao projeto abrangeram, basicamente, sua perspectiva como pedestres e as inseguranças observadas no cotidiano ao caminharem pelas ruas do bairro, agregando alterações significativas ao desenho proposto inicialmente.

“Na esquina, a gente sempre atravessa correndo. Tem carro demais! E eles nem olham pra gente. A gente é que tem que partir pra cima!” (Aluno da escola Ilacir Pereira Lima durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Fevereiro, 2019).

“De noite não dá pra andar ali, naquela rua de trás da escola, sabe? É escura demais. A gente pode por aí no desenho, que tem que por lâmpada nas ruas também? Porque, se puder, pode encher isso aí tudo de lâmpada!” (Aluna da escola Ilacir Pereira Lima durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Fevereiro, 2019).

“Eu já vi uma reportagem sobre esse tipo de projeto lá em São Paulo, e lá, o cara falava que se tooodo mundo andar a 30, não engarrafa e não demora mais. Pode até ser mais rápido.” (Aluno da escola Ilacir Pereira Lima durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Fevereiro, 2019).

Figura 27 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima



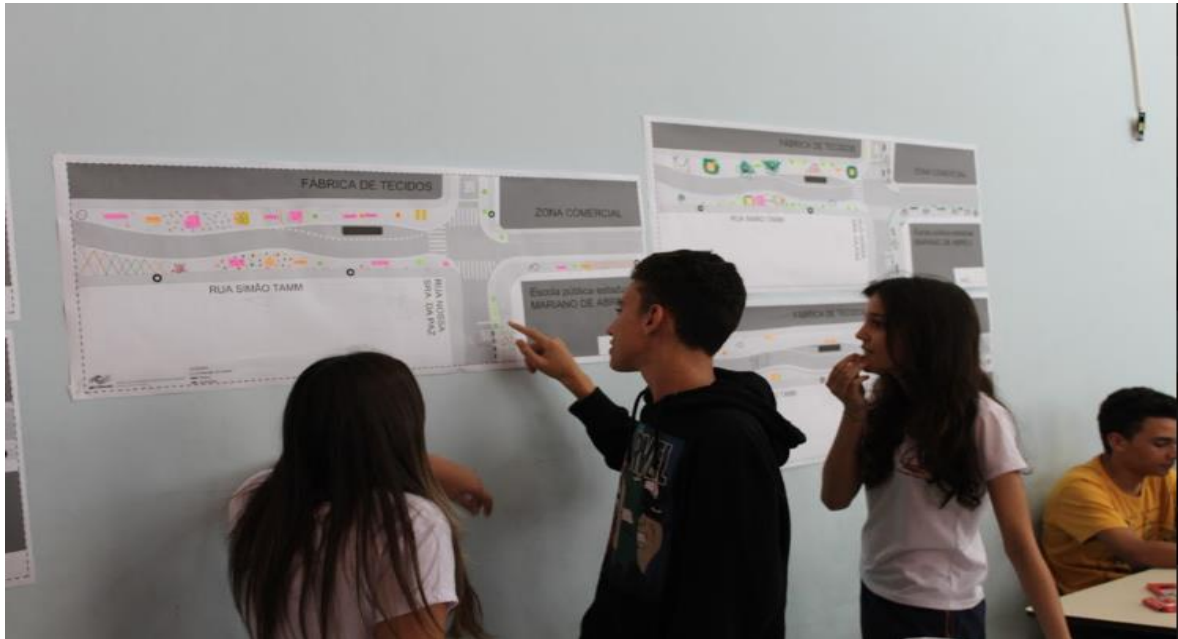
Fonte: Foto Amanda Corradi. Fevereiro, 2019.

Figura 28 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima



Fonte: Foto Amanda Corradi. Fevereiro, 2019.

Figura 29 - Oficina com alunos da Escola Estadual Deputado Ilacir Pereira Lima



Fonte: Foto Amanda Corradi. Fevereiro, 2019.

No mês de março, a proposta foi também apresentada para a associação de moradores do bairro e na reunião da Comissão Regional de Transporte e Trânsito da Regional Nordeste (CRTT Nordeste), com o objetivo de informar a população sobre o projeto e identificar prioridades e demandas dos residentes e frequentadores do bairro.

Figura 30 - Apresentação do projeto na Reunião da CRTT Nordeste

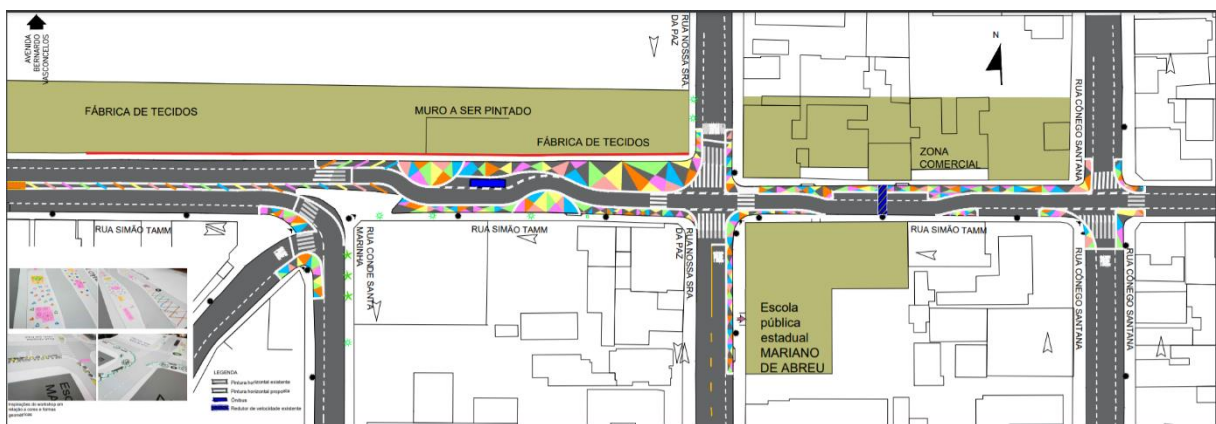


Fonte: Foto André Guilherme. Março, 2019.

Em abril, foram realizadas oficinas com os alunos do Ensino Fundamental da Escola Estadual Mariano de Abreu, além de reuniões para apresentação e discussão do projeto com comerciantes e prestadores de serviço da rua Simão Tamm.

Após essa etapa de planejamento, a equipe de coordenação da intervenção, elaborou uma versão compatibilizada do projeto, incorporando as sugestões recolhidas durante as oficinas e reuniões prévias.

Figura 31 - Versão compatibilizada do projeto



Fonte: Projeto elaborado por Janaína Dias. Abril, 2019.

A intervenção foi programada para acontecer entre os dias 26 e 29 de abril de 2019. Foi disponibilizado um formulário para inscrição de voluntários interessados em colaborar com a implantação e afixados cartazes convidando a comunidade do bairro.

Figura 32 - Formulário para inscrição de voluntários



Inscrição Voluntários - Zona 30 Cachoeirinha

Formulário de inscrição de voluntários para o processo de montagem, apoio e desmontagem da zona 30, no Bairro Cachoeirinha, nos dias 26, 27, 28 e 29 de abril.

evelinetre@gmail.com [Alternar conta](#)



*Obrigatório

Fonte: Elaborado por Danielle Hoppe. Abril, 2019.

Figura 33 - Cartaz convidando para a intervenção



Fonte: Confeção do cartaz e foto: Danielle Hoppe. Abril, 2019.

3.3.1.1 A implantação

O trabalho iniciou-se com a reserva da área, realizada por técnicos da área operacional da BHTRANS, de modo a impedir o acesso de veículos ao local. Em seguida, foi realizada a demarcação da nova geometria viária e início da pintura nas áreas remanescentes do espaço viário, anteriormente ocupado como área para circulação de veículos.

Durante os dias de implantação, técnicos, moradores e alunos das escolas do bairro e voluntários se mobilizaram para desenhar nas ruas uma nova geometria que reduzisse a velocidade dos veículos motorizados e desestimulasse o tráfego de passagem na região.

Figura 34 - Rua Simão Tamm. Primeiro dia de montagem da intervenção



Fonte: Foto da pesquisadora. Abril, 2019.

A área recebeu mobiliário urbano temporário, elementos de paisagismo e sinalização removível. Foram implantadas as seguintes transformações físicas para reduzir a velocidade dos veículos e aumentar a segurança dos pedestres:

- Implantação de chicana - Implantado trajeto sinuoso para a circulação dos veículos, induzindo os condutores a reduzirem a velocidade de circulação;
- Alargamento de calçada – Alargamento da área da calçada, combinado com a criação da chicana, teve por objetivo proporcionar maior segurança e conforto para os pedestres, priorizando seus deslocamentos. Este alargamento permitiu também a criação de espaços de convivência;

- Redução do raio de curvatura nos cruzamentos - A mudança no raio das esquinas teve por objetivo induzir à redução da velocidade de conversão dos veículos e aumentar a intervisibilidade de pedestres e motoristas. Além disso, o novo desenho permitiu a diminuição da distância de travessia para os pedestres.

“Eu acho que um primeiro ponto que é importante citar é a escolha do lugar para realizar estas intervenções. Em torno de hospitais, escolas, áreas que precisam de espaços públicos, no caso do urbanismo tático, é sempre muito bem vindo e é mais difícil de receber críticas. A gente sabe que este tipo de intervenção, como tem uma redução do espaço do tráfego motorizado, de estacionamento normalmente, é muito comum ter muitas críticas. Quanto mais argumentos você tiver de demandas do espaço, do público que frequenta aquele espaço, espaço onde tem muita criança, idoso, pessoas com necessidades especiais, problemas de mobilidade reduzida, são muito mais aceitos.” (Beatriz Rodrigues Andrade⁴³, arquiteta Iniciativa *Bloomberg*. Para o *podcast* Cidades Possíveis. Julho, 2020.).

Figura 35 - Rua Simão Tamm. Segundo dia de montagem da intervenção



Fonte: Foto da pesquisadora. Abril, 2019.

⁴³ Beatriz Rodrigues Beatriz Rodrigues Andrade, arquiteta urbanista, mestre em planejamento de transportes. Há dois anos e meio ela faz parte da equipe da iniciativa *Bloomberg* para segurança viária global em Fortaleza. Ela trabalha junto à Secretaria de Conservação e Serviços Públicos na área de Ruas Seguras como coordenadora de desenho urbano.

Figura 36 - Rua Simão Tamm. Implantação da intervenção. Envolvimento das crianças



Fonte: Foto da Pesquisadora. Abril, 2019.

Sobre a potência da foto acima, em que crianças pintam o chão da rua, antes absolutamente inacessível para elas, vale destacar o depoimento de Marcelo Cintra sobre outro trabalho que também oferecia a rua às crianças:

“Eu vi neste trabalho que o Samy faz que é muito bonito no Pindura Saia, tem uma postagem falando da força e da potência de uma criança desenhar no chão da rua. O asfalto já é uma grande tela, um grande espaço, dar um giz ou uma pedra, eu brincava muito de pegar pedra e desenhar no chão. A gente marcava no chão um garrafão, fazia quadras, a gente transformava a rua no nosso espaço lúdico. (Marcelo Cintra para o *Podcast Cidades Possíveis.*”. Abri,2020).

É importante que quem passe pela área da intervenção, compreenda e reconheça o histórico, o processo que levou ao projeto. Para isso, é fundamental que informações de fácil acesso estejam disponibilizadas na área. No Bairro Cachoeirinha, foi produzido um *banner* com a linha do tempo, do planejamento à implantação e afixado no muro junto à intervenção. Ao lado deste, mais dois painéis: um com informações relativos aos projetos de segurança viária e, o segundo para coleta de sugestões e críticas da população.

Figura 37 - Linha do tempo afixada no muro da fábrica de tecidos para informação sobre o processo da intervenção



Fonte: Desenho produzido por Danielle Hoppe. Abril, 2019.

Figura 38 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção urbana temporária Zona 30 Cachoeirinha. Painéis para apresentação do projeto e coleta de opiniões e sugestões



Fonte: Foto Danielle Hoppe. Abril, 2019.

Alguns dos depoimentos registrados de forma anônima nos painéis:

“Gostei por causa da segurança dos alunos próxima às escolas.”

“As ruas ficaram mais alegres, trânsito mais lento, melhor pras escolas.”.

“Ótima iniciativa. Nosso bairro precisa de cuidado com idosos e jovens e pedestres.”.

“Quero saber como vai ficar depois porque minha loja de ração perdeu vagas. Assim não pode ficar.”.

“Amei. Tem mais espaço para o pedestre, e mais segurança para atravessar a rua. Vai diminuir os vários acidentes que acontecem nessa esquina.”.

A implantação da intervenção foi concluída no dia 26 de abril de 2019. 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 de pintura foi realizada com crianças, na nova área destinada aos pedestres. No domingo, a associação BH em Ciclo e o coletivo Cicloficina de Rua, organizaram uma oficina para reparo de bicicletas e uma roda de conversa sobre mobilidade urbana, gênero e bicicleta.

Figura 39 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Apresentação de dança



Fonte: Foto Amanda Corradi. Abril, 2019.

Figura 40 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Oficina aberta para reparo de bicicletas



Fonte: Foto Amanda Corradi. Abril, 2019.

Figura 41 - Rua Simão Tamm. Inauguração da intervenção. Ocupação da rua



Fonte: Foto da pesquisadora. Abril, 2019.

3.2 Coleta e análise de dados

Para avaliação do projeto implementado, foram realizadas contagens de pedestres e de veículos, entrevistas e medições de velocidade na área da intervenção. A coleta de dados foi realizada antes e durante a ação, respectivamente, nos dias 26 e 27 de março e 29 de abril de 2019. Foram entrevistados 104 transeuntes em março e, 105 em abril.

O levantamento dos dados apontou que o novo desenho implementado de forma temporária na rua Simão Tamm, entre as ruas Nossa Sra. da Paz e Cônego Santana, resultou numa redução de 31% na velocidade média praticada pelos veículos motorizados.

Enquanto nas medições realizadas antes da ação foram registrados picos de até 51 km/h e uma média de 38 km/h, durante a ação temporária, a velocidade máxima registrada foi de 43 km/h e a média, de 29 km/h. A diferença nominal de 9 km/h pode reduzir de forma significativa a gravidade da lesão no caso de um atropelamento⁴⁴, pois aumenta o tempo disponível para a reação do motorista, reduz a distância de frenagem e também a velocidade de impacto com a qual o pedestre é atingido pelo veículo.

As entrevistas foram realizadas com transeuntes ao longo da rua Simão Tamm. A maioria dos respondentes foram moradores da região, totalizando 59%, contra 17% de pessoas que trabalham no bairro e outros 14% de estudantes. Observou-se uma grande proporção de mulheres circulando pela área (61% dos respondentes), e, também, de idosos (31% dos respondentes).

Quando questionados sobre o modo de deslocamento utilizado para chegar às proximidades da intervenção, aproximadamente 80% dos respondentes afirmaram ter chegado a pé ao local. Já no deslocamento do dia a dia, 41% dos respondentes declararam que costumam se deslocar de ônibus, outros 28% a pé, e 22%, de carro.

A redução na velocidade praticada pelos veículos se refletiu no aumento da sensação de segurança de quem circula pela área. Quando indagados sobre a sensação de segurança em

⁴⁴ Segundo a Organização Pan-Americana de Saúde - OPAS (2013), uma diferença de 10 km/h na velocidade inicial pode resultar em até 40 km/h de diferença na velocidade de impacto no caso de um atropelamento.

relação ao trânsito motorizado, 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. A percepção quanto à velocidade dos veículos, também indicou uma mudança positiva durante a ação, sendo que 89% dos entrevistados aprovaram a ação.

Além da pesquisa de percepção realizada, no painel com espaço para a população deixar seus comentários, 81% dos respondentes indicaram preferir a rua com o novo desenho, mobiliário e paisagismo. Somente dois comentários negativos foram registrados, referindo-se à perda de vagas de estacionamento, à necessidade de manutenção das plantas e à existência de um parque algumas quadras mais adiante, o que dispensaria a necessidade de criação de uma nova área de lazer.

Figura 42 - Rua Simão Tamm. Inauguração da Intervenção. Vista geral da rua



Fonte: Foto Danielle Hoppe. Abril, 2019.

Figura 43 - Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Antes da intervenção



Fonte: Foto Octopus. Abril, 2019.

Figura 44 - Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Depois da intervenção



Fonte: Foto Octopus. Abril, 2019.

Figura 45 - Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santanna. Antes da intervenção



Fonte: Foto Octopus. Abril, 2019.

Figura 46 - Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santanna. Depois da intervenção



Fonte: Foto Octopus. Abril, 2019.

A ação temporária gerou ganhos imediatos e comprovados na segurança dos pedestres, levando a Prefeitura de Belo Horizonte a manter o novo desenho após o final da intervenção temporária.

Assim, em setembro de 2019, elementos físicos permanentes, como segregadores de concreto e nova sinalização, foram instalados reforçando a nova geometria.

A sinuosidade da chicana e o alargamento de calçada são parte da nova configuração da rua, que recebeu também um abrigo para o ponto de ônibus e um canteiro próximo à esquina da rua Nossa Senhora da Paz. A redução no raio de curvatura nas interseções com as ruas Cônego Santana e Conde Santa Marinha também foram implantadas de forma definitiva. Uma nova sinalização vertical foi instalada, indicando a existência da Zona 30 e de via compartilhada com prioridade para pedestres e ciclistas. A área ainda recebeu cores que remetem à intervenção temporária, como forma de chamar a atenção e alertar os motoristas que transitam pelo local.

Algumas alterações na proposta original foram feitas, de modo a incorporar ajustes observados durante o período de testes. O alargamento de calçada, por exemplo, teve sua extensão reduzida junto à área de carga e descarga do comércio local; algumas vagas de estacionamento, que haviam sido eliminadas, foram mantidas e o ponto de ônibus, reposicionado.

Figura 47 - Rua Simão Tamm. Implantação definitiva da intervenção



Fonte: Foto da pesquisadora. Outubro de 2019.

A opção pelo urbanismo tático e pela implantação temporária, nesse caso, se mostrou como muito acertada. Durante o período em que a intervenção esteve ativa, foi possível perceber que seria necessário realizar ajustes ao projeto original antes de implementá-lo como definitivo, como aconteceu alguns meses mais tarde.

“O urbanismo tático mostra as possibilidades em escala real do espaço da cidade. E a transformação se torna tangível, fica mais fácil de implementar uma solução definitiva depois de que tanto a população quanto gestores e técnicos entendem de que transformação a gente está falando e percamos o medo também do desconhecido. Eu acho que a gente ainda tem um tabu ou uma dificuldade muito grande de retirar qualquer espaço do carro ou mesmo que aquele espaço seja completamente subutilizado. Além disto o processo de redesenho viário implantado em etapas, que é o que ocorre normalmente nas ações de urbanismo tático, normalmente vai lá, faz um teste por algumas semanas ou alguns meses, depois faz uma implementação permanente com maior custo e com obra civil realmente, esta transformação inicial e rápida ela acaba gerando ganhos imediatos na segurança do pedestre. Enquanto isto a gente pode preparar ajustes finos, coletar dados, a gente pode fazer os processos burocráticos, administrativos que a gente precisa para fazer uma obra civil. Ela permite a gente jogar com o tempo também, já tem uma solução, uma mudança efetiva na rua enquanto a gente ainda está trabalhando para que aquela implementação permanente tenha o desenho final.” (Danielle Hoppe⁴⁵, Gerente de Mobilidade Atida do ITDP para o *Podcast Cidades Possíveis*. Maio, 2020.).

3.3 Zona 30 Confisco

Com as repercussões positivas em relação à implantação do projeto Zona 30 Cachoeirinha, abriu-se nova possibilidade para viabilização de outro projeto de Zona 30. Dessa vez, a oportunidade para viabilização de mais uma intervenção de Zona 30, surgiu no âmbito do Projeto “*Ambientalízate!*”, uma iniciativa do *Wuppertal Institut*⁴⁶, através do *Urban Pathways project*⁴⁷ que apoia a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTRANS, em projetos de mobilidade sustentável.

Belo Horizonte foi uma das cidades latino-americanas escolhidas para receber apoio técnico e financeiro para o projeto. Além dos parceiros internacionais, no Brasil, o processo também

⁴⁵ Danielle Hoppe é arquiteta e urbanista e mestre em planejamento urbano. Desde 2014 ela faz parte da equipe do ITDP Brasil onde já coordenou atividades relacionadas com políticas de mobilidade urbana, planejamento cicloviário e gestão da demanda por viagens. Atualmente ela é gerente de transportes ativos com foco em mobilidade a pé.

⁴⁶ Instituto do Governo Alemão que desenvolve pesquisas relativas às mudanças climáticas, energia e meio ambiente e apoia diversas cidade com projetos que atendam aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS das Organizações das Nações Unidas – ONU, em países em desenvolvimento.

⁴⁷ O projeto *Urban Pathways*, financiado pela Iniciativa Internacional pelo Clima (IKI) do Ministério do Meio Ambiente da Alemanha e implementado pelo *Wuppertal Institut* e ONU Habitat lançou em 2019, a iniciativa “*Ambientalízate!*” com o objetivo de apoiar projetos de mobilidade sustentável, em cidades latino-americanas, de forma a contribuir para a consciência sobre seus benefícios ambientais, sociais, econômicos e para a saúde da população.

contou com o Instituto WRI Brasil. O projeto também tinha como foco o tratamento de redução de velocidade em vias no entorno de escolas, mas, a proposta foi a de ampliar o escopo para outros temas ligados à sustentabilidade e à segurança de gênero.

Com o objetivo de difundir os conceitos de Zona 30, no momento da escolha da escola que integraria o projeto, a BHTRANS optou por indicar escolas que já participassem do Programa Escola Segura⁴⁸. A partir de uma listagem com mais de sessenta escolas, integrantes do GT Pedala BH, após vistoriar alguns locais, acabaram por indicar a Escola Municipal Anne Frank, localizada no Bairro Confisco, na Regional Pampulha.

A Escola Municipal Anne Frank também foi escolhida porque, além de estar localizada em uma região carente de infraestrutura segura para pedestres, participa dos Programas Escola Segura, Escola Integrada⁴⁹ e do Programa de Educação de Jovens e Adultos – EJA. Além disso, a escola foi apontada por desenvolver um trabalho pedagógico de destaque e com grande envolvimento da comunidade do bairro.

A possibilidade de envolvimento da escola foi discutida, em um primeiro momento com a Secretaria Municipal de Educação, e, em seguida, com a diretoria do Programa Escola Segura e com a diretoria e professores da própria escola.

A Escola Municipal Anne Frank está localizada no bairro Confisco, comunidade de alta vulnerabilidade social na região da Pampulha, na divisa com o município de Contagem. O terreno para sua construção foi doado pelo médico pediatra Marx Golgher, que, por sua origem judaica, sugeriu à escola esse nome.

⁴⁸ 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 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.

⁴⁹ O Programa Escola Integrada, da Secretaria Municipal de Educação de Belo Horizonte, dialoga com conhecimentos, equipamentos e serviços disponíveis na comunidade. Os estudantes percorrem o bairro, a cidade, praticam esportes, participam de competições e torneios, visitam museus, salas de cinemas, teatros e têm acesso a diferentes manifestações esportivas, culturais e de lazer oferecidas pela cidade. O programa pressupõe, ainda, a articulação de ações intersetoriais entre diferentes esferas governamentais, com a incorporação das boas práticas educacionais e sociais existentes em Belo Horizonte.

A curiosidade dos alunos sobre a origem do nome da escola culminou na criação, em 2008, do Projeto Anne Frank Viva, que contempla uma pesquisa ativa sobre a história da família Golgher e um estudo sistematizado sobre o Holocausto. As atividades da escola envolvem relações além-muros, consistindo em um espaço expressivo de atuação política da comunidade.

Durante a etapa de diagnóstico e levantamento de dados, constatou-se que as ruas do entorno da escola possuem mão dupla de circulação e o tráfego de veículos acontecia em alta velocidade. Havia, também, deficiência de sinalização horizontal e vertical.

Segundo pesquisa realizada pela diretoria da escola, cerca de 90% dos quase 1000 alunos atendidos se deslocam para a escola a pé, o que reforçava ainda mais a necessidade de intervenção em seu entorno.

Figura 48 - Localização da Escola Municipal Anne Frank, no bairro Confisco



Fonte: Imagem Google Earth. Agosto, 2019.

Como o objetivo do projeto previa agregar novos atributos, além do projeto de redução de mobilidade, vários parceiros, não só da própria Prefeitura, mas também da sociedade civil, foram chamados a participar do processo. Dessa forma, a intervenção foi realizada em parceria com a Secretaria Municipal de Educação, a Diretoria da Escola Municipal Anne Frank, a Gerência de Educação da Superintendência de Limpeza Urbana - SLU, a Secretaria Regional Pampulha, a equipe do Grupo de Trabalho – GT Pedala BH, a Associação de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte – BH em Ciclo, o Movimento Nossa BH, e uma representante do programa *Local Pathways Fellowship*, iniciativa da *United Nations Sustainable Development Solutions Network*⁵⁰ - UN- SDSN, e da Escola de Arquitetura da UFMG (Grupo Compasso) e associação de moradores.

Rosa Maria Muñoz, integrante da equipe do Wuppertal Institut, que esteve em Belo Horizonte para acompanhar a implantação da intervenção, reforça a importância da iniciativa local, especialmente para cidades latino-americanas:

“As cidades latino-americanas caracterizam-se, em seu processo de expansão urbana, pela monocentralidade, pela segregação social e por uma mobilidade centrada nos automóveis. O que eu desejaria para as nossas cidades é cidades compactas, com mais de uma centralidade e inclusivas, onde as deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte público são preferíveis. Isto em termos gerais. Mas depois dos anos que tenho acompanhado o trabalho que os municípios e as ONGs fazem nas cidades latino-americanas, devo dizer que as iniciativas que mais admiro são as que acontecem ao nível dos bairros, em colaboração e cocriação com a comunidade. Assim, eu diria que a cidade dos meus sonhos será uma cidade com bairros habitáveis onde as crianças possam brincar nas ruas, os vizinhos podem ficar no espaço público bem equipado e as mulheres possam andar sem medo à noite. Apesar de ser uma pequena ilha onde todos os serviços estão a uma distância que se pode percorrer a pé e de bicicleta, o resto da cidade ainda é acessível pelo transporte público.”. (Maria Rosa Muñoz⁵¹, *Wuppertal Institut para Podcast Cidades Possíveis*. Agosto, 2020.).

Uma vez que a participação da escola havia sido articulada, passou-se a definição das datas para implementação da intervenção, das datas para realização das oficinas com os alunos e das demais atividades, merecendo destaque quatro delas:

⁵⁰ Iniciativa proposta pelas Nações Unidas de criação de redes locais para soluções de desenvolvimento sustentável.

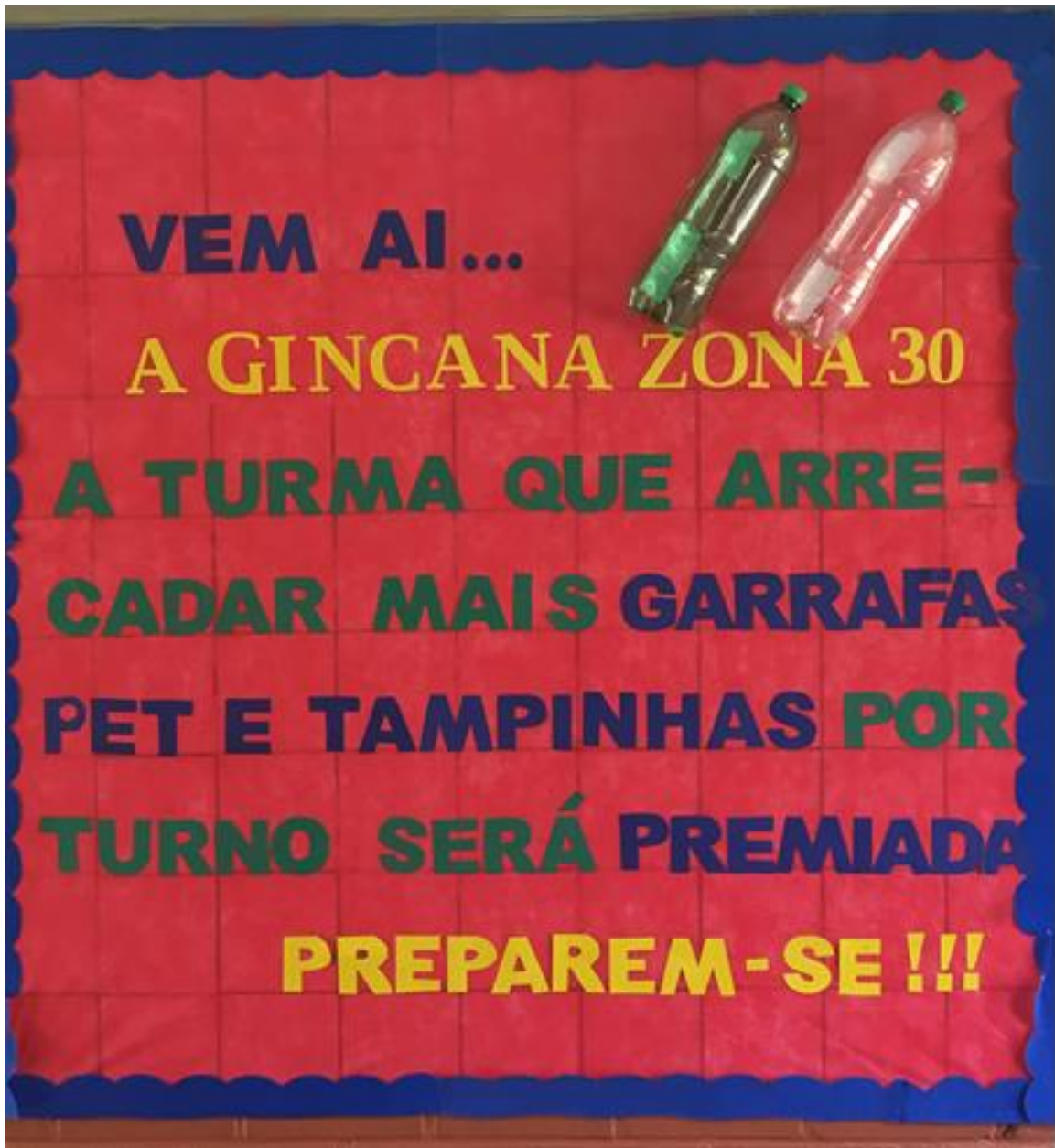
⁵¹ Rosa Maria Muñoz é equatoriana, economista e urbanista e mora há 5 anos em Berlim trabalhando como pesquisadora do Instituto Wuppertal, um instituto do governo alemão que faz pesquisas relacionadas ao tema das mudanças climáticas, meio ambiente e energia. Ela trabalha diretamente com projetos internacionais de mobilidade urbana sustentável de países em desenvolvimento e é a representante do Wuppertal na América Latina apoiando especificamente Belo Horizonte em projetos de mobilidade ativa.

1. Como um dos objetivos do projeto era o de ampliar as ações de sustentabilidade, foi proposta, em parceria com a SLU, uma gincana junto aos alunos para recolhimento de garrafas *PET* e tampinhas de garrafa, que seriam utilizadas na montagem do projeto de Zona 30, para depois serem doadas às cooperativas de material reciclável da região.
2. Ainda com foco na sustentabilidade, a BHTRANS recebeu como doação do projeto *Urban Pathwys*, um aparelho móvel de monitoramento da qualidade do ar para ser utilizado na área do projeto. O aparelho foi instalado no muro da escola, uma semana antes da montagem da intervenção, e permaneceu coletando dados por três semanas. O objetivo era medir o impacto do projeto na qualidade do ar no entorno da escola
3. Definiu-se pela realização de uma auditoria de gênero com o objetivo de fornecer informações detalhadas sobre questões relacionadas à segurança de mulheres nas ruas; gerar recomendações e capacitar mulheres para reproduzir esse conhecimento nas suas comunidades.
4. Definição de uma data comemorativa, inédita em Belo Horizonte, e carregada de simbologia para o projeto: o “Dia de Caminhar e Pedalar para a Escola”.

A Intervenção Temporária de Zona 30 no entorno da Escola Municipal Anne Frank foi prevista para ser implementada a partir do dia 16 de setembro de 2019, data de início das comemorações da Semana da Mobilidade, com atividades ao longo das semanas seguintes, com especial atenção para o dia 22 de setembro, Dia mundial sem Carro. O dia 4 de outubro foi definido como o Dia de Caminhar e Pedalar para a Escola.

A metodologia para implantação da intervenção seguiu o mesmo planejamento da intervenção no Bairro Cachoeirinha, com algumas adaptações em função da ampliação do escopo. Dessa forma, a primeira atividade prevista referiu-se ao início da campanha de recolhimento das garrafas *PET* e tampinhas de garrafa, coordenada pela SLU.

Figura 49 - Cartaz de divulgação da campanha de recolhimento de garrafas PET e tampinhas de garrafa



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

No dia 10 setembro, foi afixado, no muro da escola o aparelho para monitoramento da qualidade do ar. O aparelho recolheu informações até o dia 4 de outubro, quando foi recolhido para acesso e análise dos dados armazenados. É importante destacar que há uma deficiência em Belo Horizonte em relação à captação e divulgação de dados relativos à qualidade do ar na cidade. A possibilidade de captação desses dados nas áreas de intervenção de projetos de Zona 30 contribuem significativamente para a demonstração dos resultados advindos destes projetos.

Figura 50 - Aparelho de monitoramento da qualidade do ar



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Nos dias 10 e 11 de setembro, aconteceram as oficinas com os alunos, de acordo com a seguinte programação: No dia 10 de setembro, à tarde, alunos do oitavo e nono anos, com idade entre treze e quatorze anos num total de 56 alunos. No mesmo dia, à noite, alunos do EJA, com idades variadas em um total de 60 alunos. No dia 11, pela manhã, alunos do segundo e quarto anos, com idades entre oito e nove anos, totalizando 60 alunos; e, no mesmo dia, à tarde, alunos do sexto e sétimos anos, com idades entre onze e doze anos, com um total de 60 alunos.

O nome definido para a oficina foi “Fundamentos dos projetos de Zona 30, repensando conjuntamente as ruas do entorno da escola”. As atividades envolviam a apresentação de conceitos relativos à segurança viária e, em seguida, os alunos eram divididos em grupos para discussão e concepção conjunta do projeto.

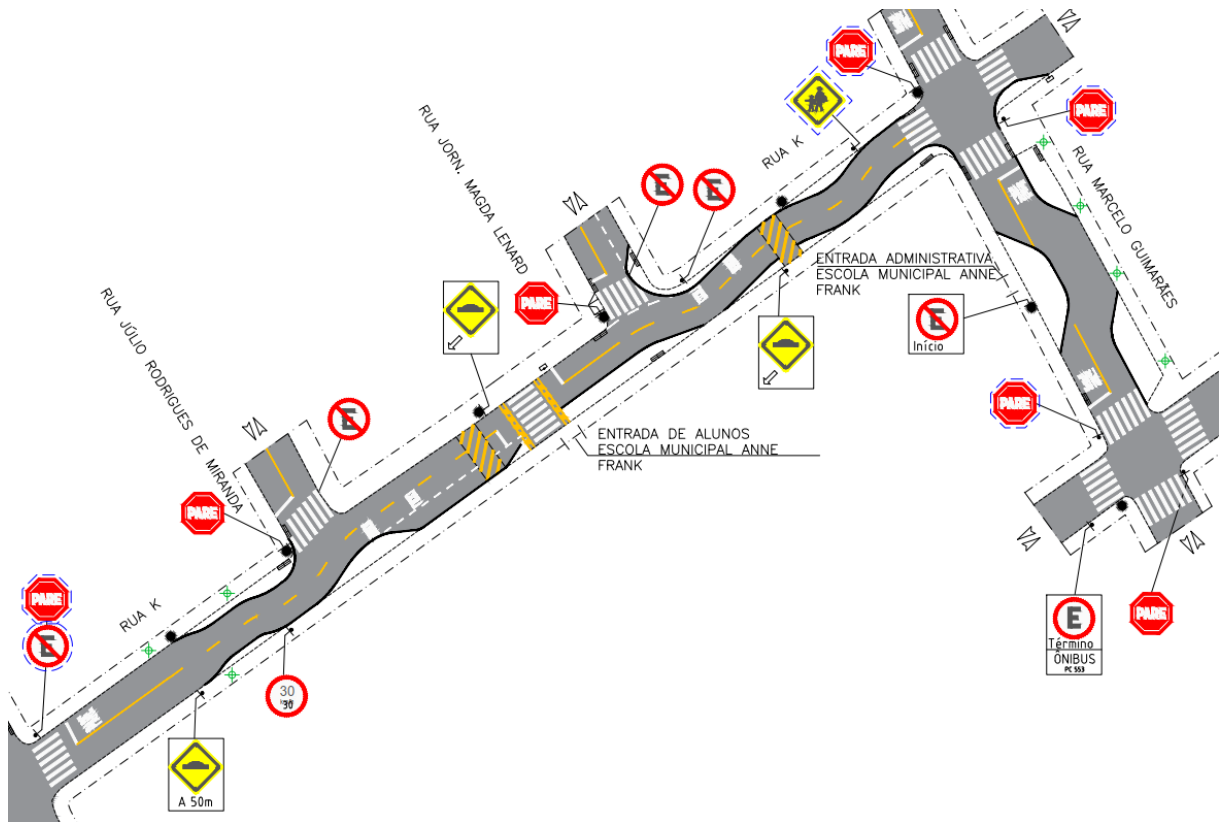
Essa atividade foi coordenada pelos técnicos da BHTRANS e, teve a participação direta de duas organizações da sociedade civil: BH em Ciclo e Movimento Nossa BH, numa parceria direta entre poder público e sociedade civil.

Figura 51 - Oficina com alunos da Escola Municipal Anne Frank. Fundamentos para um trânsito seguro



Fonte: Foto Amanda Corradi. Setembro, 2019.

Figura 52 - Projeto elaborado para discussão em grupo



Fonte: Projeto elaborado por Janaína Amorim. Setembro, 2019.

“Os alunos estão curtindo muito participar desse projeto. Não é fácil pra gente porque exige uma mobilização né? Geralmente a gente já tem atividade demais, mas eles estão gostando. Eu queria agradecer por termos sido escolhidos.”. (Diretora da Escola Anne Frank no primeiro dia de oficinas. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2019.).

“Eu sempre quis fazer algo assim, sendo professor de geografia, sabe? E eu já acompanho as atividades que a SLU faz na escola, então vou adorar trabalhar com os alunos nesse projeto e vou chamar o professor de educação física que vai gostar disso também.”. (Professor de geografia da Escola Anne Frank, durante reunião para apresentação do projeto no primeiro dia de oficinas. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2019.).”

É importante destacar que, mesmo com articulações realizadas junto à comunidade escolar que resultaram em uma boa aceitação e receptividade por parte da diretoria e corpo de professores da escola, houve também resistências no processo. A fala de uma das professoras, que se recusou a participar dos trabalhos em grupos com os alunos, registrada pela pesquisadora, reflete essa situação:

“Eu não estou entendendo nada do que vocês estão querendo. Vão tirar vaga das ruas da escola? Porque? Que diferença isso vai fazer? Eu não vou participar, não vou

ajudar. Alguém que pegue minhas turmas porque eu não vou acompanhar nada!”. (Professora do segundo e quarto anos, da Escola Municipal Anne Frank, no primeiro dia de oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro de 2019.).

Figura 53 - Trabalhos em grupo com os alunos da Escola Municipal Anne Frank. Discussão do projeto



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

A experiência de trabalho com crianças menores participando ativamente da discussão do projeto foi bastante rica. Na Escola Mariano de Abreu, no Bairro Cachoeirinha, optou-se por trabalhar apenas com apresentação dos conceitos de ruas seguras. Porém, no caso dos alunos de mesma idade da Escola Municipal Anne Frank, houve uma decisão de convidá-los a participar das discussões de concepção do projeto e sua atuação foi muito efetiva, indicando pontos de fragilidade nas ruas e contribuindo significativamente com o projeto.

“Sabe o que que eu queria? Pintar a rua toda de azul e branco. Pode, moça? Eu sou zeroo!”. (Aluno do segundo ano da Escola Anne Frank durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2019.).

“Professora, aqui não tá dando certo não! Eu queria colocar uns brinquedos na rua e plantar umas árvores também, mas eles estão falando que não vai caber.”. (Aluna do quarto ano da Escola Anne Frank durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2019.).

Eu venho sozinho. Mas é difícil de atravessar ali na frente do sacolão, o ônibus passa rápido demais. (Aluno do segundo ano da Escola Anne Frank durante a oficina. Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2019.).

Figura 54 - Crianças durante a oficina de discussão do projeto



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

A oficina com os alunos da EJA também foi marcante. A grande maioria dos alunos vai caminhado para a escola e, suas contribuições expandiram os limites definidos para o projeto em direção a outras ruas do bairro. Todos encararam com muita seriedade o trabalho a ser feito. E ao final, apresentaram, com orgulho, o resultado de cada grupo para os demais.

Figura 55 - Oficina com alunos da EJA. Discussão do projeto



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Figura 56 - Oficina com alunos da EJA. Discussão do projeto



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Foram feitas pelos alunos, na base do projeto indicado na Figura 52, as seguintes recomendações: passagem elevada de pedestre, calçada da escola com faixas coloridas para chamar atenção, melhoria de iluminação.

No dia 11 de setembro, trinta alunas do EJA participaram de uma auditoria de segurança para mulheres, coordenada por uma representante da UN – SDSN. A auditoria consistiu em uma roda de conversa inicial, onde organizadoras explicaram às participantes a metodologia, suas fases, os trajetos a serem percorridos, bem como os indicadores avaliados pelos grupos focais durante a caminhada. No final dessa fase, as participantes foram divididas em grupos focais de três a cinco mulheres, com presença de uma mediadora por grupo. Essa fase correspondeu à caminhada ou pedalada pelo espaço público. Os grupos focais fizeram diferentes trajetos dentro da área de estudo, avaliando-a com maior precisão.

Durante o trajeto, as mulheres permaneciam juntas, para que todas pudessem se expressar e serem ouvidas. Nessa fase, as mediadoras anotaram os relatos das participantes, fazendo perguntas pertinentes que aprofundavam a discussão.

Após o trajeto, as participantes e mediadoras retornaram ao local inicial da roda de conversa. O final dessa fase foi marcado pelo preenchimento de um questionário sobre o espaço percorrido. As respostas ao questionário complementaram os relatos das mulheres, servindo como base de dados para análise posterior.

A roda de conversa final foi o momento em que a equipe, mediadoras e participantes discutiram tudo que foi analisado, compartilhando suas descobertas, pontos positivos e negativos, formulando ao final recomendações para a área de estudo. O conjunto de recomendações foi elaborado com base nas percepções e experiências das mulheres, de modo a garantir um processo participativo e inclusivo.

Agregar uma auditoria de gênero ao trabalho foi extremamente relevante e determinante para que houvesse uma decisão de incorporar essa metodologia em todo e qualquer projeto de Zona 30 a partir de então.

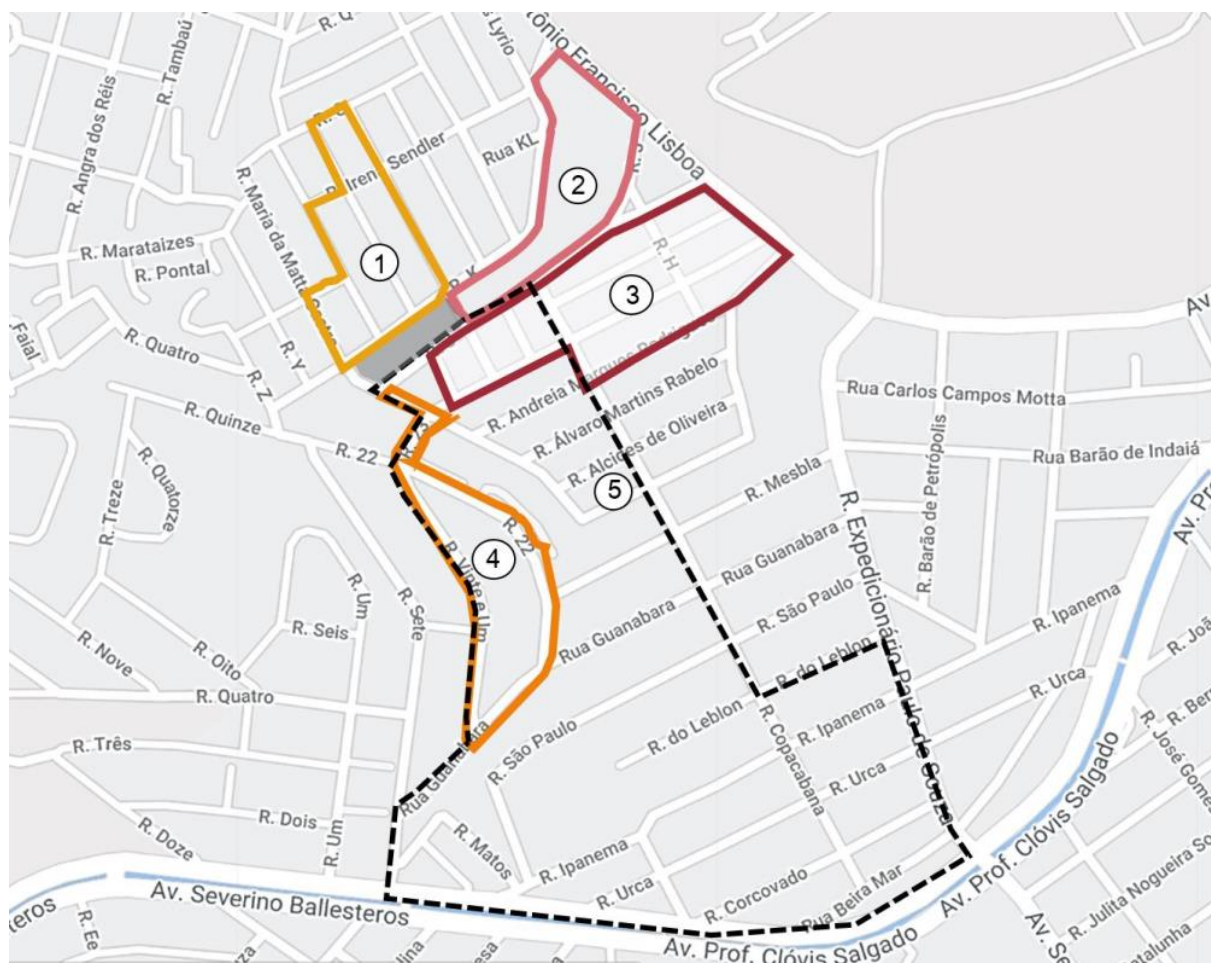
Incluir o planejamento urbano com recorte de gênero é fundamental quando se está discutindo o direito e o acesso à cidade. Simony Cesar, responsável pela criação e desenvolvimento da

tecnologia “Nina”, importante ferramenta de recolhimento de dados para embasamento do planejamento das cidades com foco nas mulheres e para denúncia de assédio nos transportes públicos, relatou ao *Podcast* Cidades Possíveis a motivação principal do seu trabalho:

“(…) foi também por causa de um caso de estupro que ocorreu dentro do campus UFPE. A UFPE tem um campus que passam 17 linhas, são 75 mil usuários que rodam por dia, não no cenário de pandemia, obviamente. E um dia desses eu estava saindo do estágio, chegando na universidade e estava uma confusão no campus porque uma aluna tinha saído do ônibus circular, e ela tinha andado para a casa do estudante e neste caminho o assediador foi lá e arrastou ela para dentro do mato no campus e estupro. E aquilo ali se tornou uma onda dentro da universidade, uma onda de meninas desistirem daquele período. Eu fui uma das meninas que peguei menos disciplinas naquele período, eu só me matriculei em duas. Várias meninas começaram a se reunir para que a gente pudesse transitar dentro do campus em grupos. E naquela época eu estava lendo um livro chamado *Convergência digital* do Henry Jenkins. O Henry Jenkins chama o celular de eletrônico do canivete suíço. E dentre estas reuniões que eu ia com as meninas para a gente pensar estratégias de como ficar dentro do campus, isto é um absurdo. Tinha menina que ia com um canivete. E eu como estudante, na época de comunicação e design, cara, a gente tem um celular, tem um canivete, então como a gente pode transformar isto que a gente está no bolso como um elemento, um artifício de segurança para gerar inteligência para que a gente possa, de fato, promover este lugar mais seguro. Foi quando eu comecei a querer entender como a violência de gênero, no aspecto da mobilidade urbana, era um fator impeditivo para o acesso e manutenção dessas mulheres no ensino superior. Esta foi minha pergunta de partida para início da pesquisa.”. (Simony César⁵² para o *Podcast* Cidades Possíveis. Setembro, 2020.).

⁵² Simony Cesar é publicitária formada pela Universidade Federal de Pernambuco, fundadora e CEO da NINA, startup e consultoria que oferece tecnologia integrada a diversos aplicativos para padronizar, centralizar e rastrear denúncias de assédio e violência de gênero com base de dados para influenciar a criação de políticas públicas.

Figura 57 - Percursos percorridos durante a auditoria de segurança de mulheres



Fonte: Desenho elaborado por Letícia Riziero. Setembro, 2019.

Para cada percurso, o relatório da auditoria indicou problemas e soluções elencados pelas mulheres participantes. De forma sintética, os principais pontos abordados foram:

“Dentre os principais fatores que geram insegurança:

Acessibilidade comprometida: Todos os grupos encontraram problemas graves nas calçadas do bairro. Desníveis, buracos, pedras soltas, raízes de árvores e obstáculos são um entrave aos pedestres, principalmente crianças e idosos.

Ausência de pessoas: À noite muitos dos estabelecimentos comerciais do bairro Confisco encontram-se fechados. Poucas pessoas são atraídas a ficar no espaço público pela falta de iluminação e pelo medo, gerando um ciclo vicioso.

Iluminação deficitária: Maior fator que gera insegurança para mulheres. Não apenas falta manutenção da iluminação pública existente, mas também falta pensá-la para o pedestre e para o ciclista.

Principais propostas feitas pelas mulheres:

Infraestrutura para o pedestre: O mínimo que as mulheres exigem é que as calçadas, rampas e faixas de pedestre recebam manutenção adequada.

Rondas noturnas: As participantes se sentiriam mais seguras se vigiais ou guardas municipais fizessem rondas a pé pelo bairro, contemplando principalmente os lotes vazios mencionados nesse relatório e a Avenida do Jardim Zoológico.

Iluminação em escala humana: A instalação de postes de iluminação mais baixos, com lâmpadas de vapor metálico (brancas) e posicionadas em lugares estratégicos, como praças, pontos de ônibus e lotes vagos é crucial para que mulheres se apropriem do espaço.” (Auditoria de segurança para mulheres. UN-SDSN. Novembro, 2019.).

Figura 58 - Reunião inicial auditoria de segurança de mulheres no entorno da Escola Municipal Anne Frank



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019

Figura 59 - Grupo de mulheres percorrendo o entorno da escola de bicicleta. Auditoria de segurança



Fonte: Foto Amanda Corradi. Setembro, 2019

Figura 60 - Grupo de mulheres percorrendo o entorno da escola caminhando. Auditoria de segurança



Fonte: Foto Amanda Corradi. Setembro, 2019

“Tenho medo que alguém esteja escondido na rua atrás dos carros quando eu passo na rua.”. (Dilma Barbosa da Silva Mota. Relatório de Auditoria de segurança para mulheres. UN-SDSN. Novembro, 2019).

“Perto de ônibus, mercearia, igreja é ótimo. Mas de noite está deserto. Tenho medo de esperar ônibus sozinha.”. (Ludmila Germano. Relatório de Auditoria de segurança para mulheres. UN-SDSN. Novembro, 2019).

“No meu bairro, eu corro. Não ando porque tenho medo. Antônia Batista da Costa.”. (Relatório de Auditoria de segurança para mulheres. UN-SDSN. Novembro, 2019).

Em relação ao recolhimento de dados para planejamento final da intervenção, no dia 12 de setembro, antes do projeto ser implantado e no dia 3 de outubro, após sua implantação, foram realizadas pesquisas de percepção ambiental e contagens volumétricas de pedestres e veículos. A entrevista realizada no dia 12 de setembro teve 103 respostas, e no dia 03 de outubro foram 110 pessoas entrevistadas.

Figura 61 - Levantamento de dados



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019

Figura 62 - Pesquisa de percepção ambiental



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

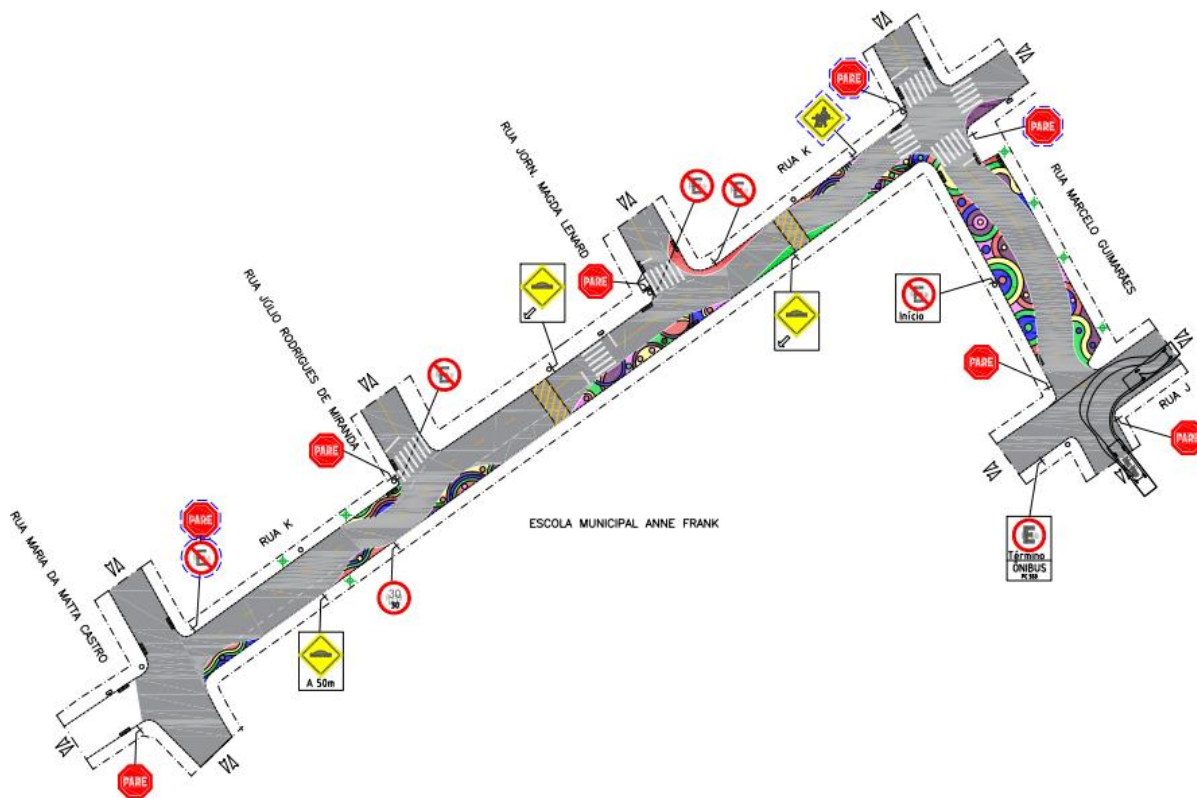
O projeto, discutido exaustivamente com os alunos da escola, foi compatibilizado e o início da instalação da intervenção se deu no dia 16 de setembro, com a interdição das ruas do entorno realizada pela área operacional da BHTRANS. A informação, para a população do entorno imediato, se deu por meio da apresentação do projeto em cada um dos estabelecimentos comerciais e duas reuniões foram realizadas no Centro de Saúde, localizado na mesma quadra da escola.

Figura 63 - Convite afixado no entorno da escola



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Figura 64 - Projeto compatibilizado. Zona 30 Confisco



Fonte: Projeto elaborado por Janaína Amorim. Setembro, 2019.

Os alunos da Educação Infantil também foram envolvidos no processo por meio de uma atividade recreativa desenvolvida, em sala de aula, pela equipe da Gerência de Educação para Mobilidade da BHTRANS, que tinha por objetivo levar conhecimento sobre o projeto e seus objetivos. Após a atividade em sala de aula, as crianças percorreram as ruas do entorno da escola para acompanharem o primeiro dia de implantação da intervenção.

Figura 65 - Crianças da Educação Infantil da Escola Anne Frank em atividade com equipe de Gerência de Educação para Mobilidade da BHTRANS



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Figura 66 - Crianças da Educação Infantil da Escola Anne Frank acompanhando o primeiro dia de implantação da intervenção



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

3.3.1 A implantação

A partir da interdição das ruas, iniciou-se o processo de implantação. Além da equipe de coordenação do projeto, alunos da escola, moradores do bairro e voluntários estudantes de arquitetura e interessados no tema, a intervenção Zona 30 Confisco contou com a participação de dezesseis empregados da própria BHTRANS, que puderam se inscrever como voluntários.

A possibilidade de participação dos empregados da BHTRANS, autorizada pela diretoria da empresa, representou um marco importante para o projeto. Era um sinal de que muitas das resistências existentes no passado estavam, de fato, sendo rompidas.

O processo iniciou-se, a exemplo do projeto Zona 30 Cachoeirinha, pela demarcação da nova geometria nas ruas do entorno da escola. O novo traçado foi feito com corda, giz e tinta spray e os novos espaços criados foram sendo preenchidos com tinta colorida.

Figura 67 - Início da implantação Zona 30 Confisco



Fonte: Foto André Guilherme. Setembro, 2019.

Figura 68 - Início da implantação Zona 30 Confisco



Fonte: Foto André Guilherme. Setembro, 2019.

Figura 69 - Implantação Zona 30 Confisco



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Figura 70 - Implantação Zona 30 Confisco. Envolvimento das crianças da escola



Fonte: Foto Octopus filmes. Setembro, 2019.

“Tia, a gente pode ficar pintando direto ou precisa ir almoçar? Você conversa com minha mãe e pede pra eu ficar?” (Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2020.).

“Aqui, ó, nesse lugar onde vocês tão pondo esses pneus vai criar tipo uma pracinha que vai ser bom demais pra gente ficar esperando o portão abrir, porque a gente fica meio na rua mesmo. Não tem lugar pra nós se a gente chega mais cedo.”. (Caderno de registro da pesquisadora. Setembro, 2020.).

A exemplo do que ocorreu na implantação do Projeto Zona 30 Cachoeirinha, as crianças também foram chamadas a participar da viabilização do projeto Zona 30 Confisco. Sobre a importância da educação da criança na cidade onde vive, para além da escola, Samy Lansk deu o seguinte depoimento:

“É preciso pelo menos fazer um contraponto com esta visão adulta e a visão infantil. Não dá para pensar uma educação cidadã dentro da escola. É preciso criar oportunidades para que a criança viva a cidade, senão ela não se forma como uma cidadã. A experiência na cidade é fundamental para que se crie uma empatia e uma noção de sociedade. Conhecer o seu outro eu acho que é fundamental para que a gente possa pensar na cidade mais democrática. Aí eu penso também a cidade toda como este espaço educativo, não só a escola. A escola é um dos espaços educativos sim,

fundamentais, no entanto, toda a cidade tem esta função de aprendizado social.”. (Samy Lansk⁵³ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Abril, 2020).

Para ampliação do conceito de sustentabilidade para o projeto, além da coordenação da gincana para recolhimento de garrafas *PET*, a SLU doou pneus que foram reciclados em formato de vasos e que receberam plantas doadas pela Fundação Zoobotânica de Belo Horizonte. Os vasos de pneus foram utilizados como forma de manutenção e proteção da nova geometria proposta para as vias.

Figura 71 - Implantação Zona 30 Confisco. Preparação dos vasos de pneus



Fonte: Foto Octopus filmes. Setembro, 2019.

Com o objetivo de promover a redução de velocidade foram implantadas as seguintes medidas:

- Implantação de chicana - Um trajeto sinuoso para a circulação dos veículos foi criado, obrigando os condutores a reduzirem a velocidade de circulação.
- Instalação de vasos como forma de garantir o novo traçado.

⁵³ Samy Lansk arquiteto urbanista, mestre e doutor em educação pela UFMG, especialista em projetos de arquitetura escolar e parques infantis.

- Alargamento de calçada - A calçada mais larga, combinada com a criação da chicana, proporcionou maior segurança e conforto para os pedestres criando, inclusive, áreas de convivência.
- As ruas receberam sinalização especial, indicando a Existência de Zona 30.

A inauguração da intervenção, que promoveu uma Rua Aberta, nos dias 20, 21 e 22 de setembro, contou com uma série de atividades propostas pela coordenação do projeto, pela escola e pelas organizações da sociedade civil, envolvidas no processo.

No dia 20 de setembro, as organizações BH em Ciclo e Movimento Nossa BH promoveram uma sessão de cinema na rua. Na Rua Aberta foram instalados equipamentos de lazer para crianças e adolescentes. No dia 21 de setembro, aconteceu o Show “Devagar, devagarinho”, com a cantora Ana Cristina, com músicas que remetem à importância da redução de velocidade na cidade.

As garrafas PET recolhidas, foram transformadas em uma instalação sobre a Rua Aberta.

Figura 72 - Sinalização de Zona 30 Confisco



Fonte: Foto Octopus filmes. Setembro, 2019

Figura 73 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta



Fonte: Foto Octopus filmes. Setembro, 2019

Figura 74 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta



Fonte: Foto da Pesquisadora. Setembro de 2019.

Figura 75 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta



Fonte: Foto da Pesquisadora. Setembro de 2019.

Figura 76 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta. Instalação feita com garrafas PET recolhidas na gincana



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro de 2019.

Figura 77 - Zona 30 Confisco. Rua Aberta. Show Devagar, devagarinho



Fonte: Foto Octopus filmes. Setembro de 2019.

No dia 04 de outubro, em comemoração ao Dia de Caminhar e Pedalar para a escola, foi proposta, pela equipe de coordenação do projeto, uma atividade que envolveu os alunos da Escola Integrada, com idades entre oito e dez anos.

A proposta foi de realização de uma oficina de placas de trânsito, onde as crianças podiam criar suas próprias placas, com os dizerem que escolhessem. Para essa atividade, foi dada uma aula sobre a importância da comunicação contida nas placas de sinalização de trânsito, com exemplos de placas existentes e, em seguida, foi distribuído material para que as crianças pudessem criar livremente suas placas.

A coordenadora do Programa Escola Integrada da Escola Municipal Anne Frank foi extremamente receptiva à proposta e importante parceira no processo.

As oficinas para confecção de placas de trânsito em comemoração ao Dia de Pedalar e Caminhar para a escola foram previamente preparadas pela equipe da BHTRANS, coordenadora do projeto. Círculos de papel dos tamanhos das bases metálicas de placas de sinalização foram cortados e distribuídos aos alunos juntamente com material de desenho.

Figura 78 - Oficina para confecção de placas de trânsito



Fonte: Foto da pesquisadora. Outubro de 2019.

Após a confecção das placas, as mesmas foram afixadas nas ruas do entorno da escola com a participação das crianças que indicaram seus percursos principais e os locais mais inseguros.

Figura 79 - Fixação das placas de trânsito nas ruas do entorno da escola



Fonte: Foto Octopus filmes. Outubro, 2019.

Figura 80 - Fixação das placas de trânsito nas ruas do entorno da escola



Fonte: Foto da pesquisadora. Outubro, 2019.

3.3.2 Coleta, análise de dados e desdobramentos

Foram realizadas 110 entrevistas de avaliação dos resultados da intervenção e os pontos que merecem destaque são:

A maioria das pessoas entrevistadas foram mulheres, correspondendo a 64,5%. 79,1% 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.

Além das perguntas objetivas, também foram registrados comentários feitos pelos pedestres durante as entrevistas.

Antes da intervenção, foram registrados 11 comentários, contendo relatos sobre a alta velocidade praticada pelos veículos, dificuldade para atravessar a rua, falta de sinalização e visibilidade, relatos de acidentes na interseção e necessidade de implantar faixas de pedestres.

Durante a intervenção, foram registrados 70 comentários, com avaliações positivas a respeito da redução da velocidade e o aumento de segurança para os pedestres (principalmente crianças), com motoristas prestando mais atenção ao passar.

Também houve avaliação positiva sobre a retirada do estacionamento, que antes atrapalhava o fluxo da via. As pessoas se sentiram mais à vontade, citaram a possibilidade da escola usar a via para fazer atividades e eventos. Também houve uma boa aceitação com relação à nova aparência da área da intervenção.

Os pedestres acharam mais bonito, disseram “que a pintura destaca bastante”, e as cores e plantas foram elogiadas. A sensação de mais alegria, mais liberdade também foi relatada. Pontos negativos também foram apontados, como a reclamação da retirada do estacionamento e estreitamento da via e a dificuldade do escolar para estacionar para o embarque e desembarque de alunos. Como sugestão, foram citadas a implantação de quebra-molas e passar a circulação para mão única.

Sobre o novo desenho da rua, 88,2% declararam que gostaram e aprovaram a mudança e, 87,3% gostariam que as mudanças fossem permanentes.

Declaração de Maria Rosa Muñoz sobre a importância simbólica de se viabilizar projetos dessa natureza nas cidades com o objetivo de promover uma mudança cultural a médio e longo prazo:

“Temos, sem dúvida, um caminho muito longo e difícil pela frente. Não é apenas infraestrutura orientada para o carro, mas também o que eu chamo de mentalidade orientada para o carro, que precisa mudar. É por isto que projetos como a Zona 30 no bairro Confisco ou na Cachoeirinha são cruciais para conscientizarmos sobre os impactos na segurança rodoviária e na poluição do ar, mas também sobre o fato de que existem outros estilos de vida e estruturas urbanas possíveis que não dependem do automóvel e que são mais sustentáveis, inclusivos e amigáveis. Além disto o trabalho com as crianças, com as novas gerações é fundamental, não só porque podem influenciar suas escolhas futuras de mobilidade, mas também porque elas podem influenciar a forma como seus pais pensam. Assim, estes projetos que parecem pequenos podem ter um enorme impacto na mente e na vida das pessoas que participam deles. Então, como não podemos transformar nossas cidades de uma só vez, vamos transformá-las peça por peça, rua por rua, bairro por bairro. E como acho que tem sido a experiência para todos nós, você encontra pessoas que acreditam no mesmo que você no caminho.”. Rosa Maria Muñoz para o *Podcast Cidades Possíveis.*)

Figura 81 - Zona 30 Confisco. Painéis de apresentação do projeto e coleta de críticas e sugestões



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Destaques para falas espontâneas durante as entrevistas:

“Deveria fazer em todas as ruas, principalmente de praça.”.

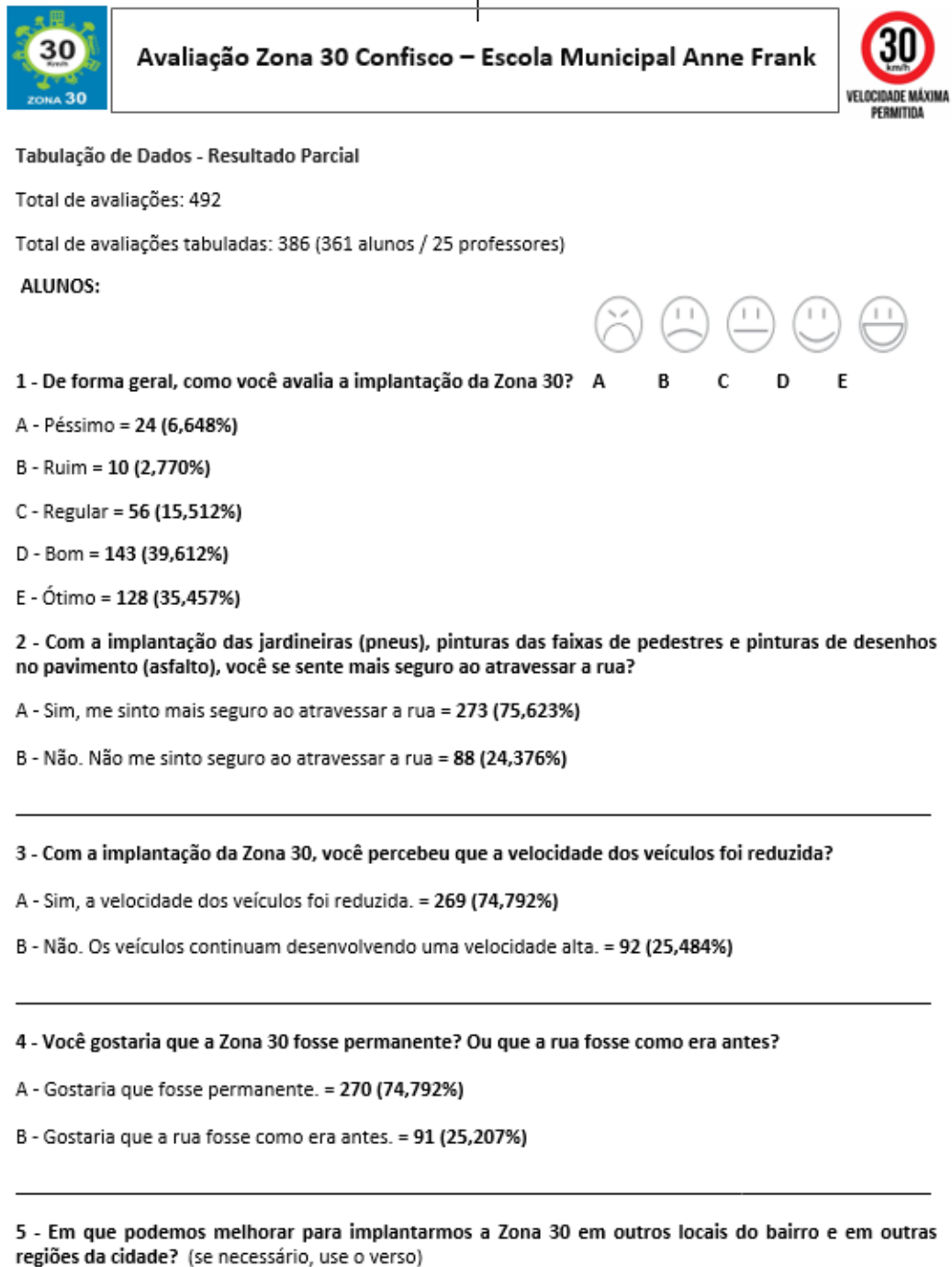
“Ficou bonito, ficou ótimo com as plantas, gostei do verde porém acho estreito, não passam dois carros.”.

“Mais segurança, antes passavam direto correndo.”.

Após a finalização da implantação, a equipe de coordenação do projeto decidiu por ampliar o processo de avaliação junto à comunidade escolar da Escola Municipal Anne Frank. Para isso, foi elaborada uma ficha que foi distribuída para alunos, professores, coordenadores e funcionários da escola.

A avaliação da intervenção foi extremamente positiva, como pode ser observado na tabulação dos resultados, na Figura 82. A equipe de funcionários da Escola Municipal Anne Frank decidiu por manter a intervenção, assumindo toda a manutenção dos vasos, pintura e limpeza da área. A intervenção Zona 30 Confisco, passava então a ser considerada definitiva.

Figura 82 - Avaliação da intervenção Zona 30 Confisco



Fonte: Ficha elaborada por André Guilherme. Novembro, 2019.

Essa situação permaneceu até março de 2020, quando, em função da pandemia, a escola teve que ser fechada por um longo período, deixando de dar manutenção na intervenção. Em outubro de 2020, com a chegada das chuvas e o risco de contaminação por dengue, a intervenção foi desmontada e aguarda o funcionamento pleno da escola para que seja reinstalada.

Figura 83 - Zona 30 Confisco. Vista geral da intervenção



Fonte: Foto: Octopus. Setembro de 2019.

“O projeto Zona 30 realizado em nossa escola foi um momento de aprendizagem muito rico e dinâmico para toda a nossa comunidade. Nossa escola atende desde os alunos da educação infantil à educação de jovens e adultos. E o Zona 30 conseguiu envolver, de alguma forma, todas estas etapas do ensino. Durante a realização das etapas do projeto, os estudantes foram se envolvendo nas atividades, as famílias também passaram a compreender a dinâmica dos trabalhos no entorno da escola e no dia da rua aberta a comunidade pode ver e estar no resultado dos trabalhos.

Os estudantes estiveram ativos nas gincanas, na ornamentação dos espaços e nas rodas de conversas e aprendizagem, onde eles passaram a compreender que o trânsito não são apenas os veículos nas ruas, mas toda esta dinâmica de pedestres, ciclistas e carros diversos que se dá neste espaço chamado rua. E que por isto devemos buscar formas seguras de mobilidades para todos. Para fechar com chave de ouro os estudantes confeccionaram suas próprias placas de trânsito com frases e lembretes importantes a todos que transitam pelo bairro. Eles se sentiram envolvidos e coautores do processo e muito orgulhosos dos seus trabalhos.” (Patrícia Neves Tupinã⁵⁴ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Agosto, 2020.).

3.3.3 Zona 30 Diamantina

Em 2019, após a implantação do projeto Zona 30 Cachoeirinha, a BHTRANS foi informada da intenção do *Wuppertal Institut* de apoiar mais uma intervenção de Zona 30 na cidade, conforme já relatado. Foi assim que a intervenção Zona 30 Confisco foi planejada para ser implementada

⁵⁴ Patrícia Neves Tupinã é professora da rede municipal de ensino em Belo Horizonte desde 2001 e que atualmente trabalha na Escola Municipal Anne Frank como coordenadora do programa Escola Integrada que atende crianças e adolescentes no contra turno das aulas regulares.

durante a Semana da Mobilidade, que acontece entre os dias 16 e 22 de setembro, o que, de fato, ocorreu.

Porém, em meados de agosto de 2019, a equipe de coordenação dos projetos de Zona 30 na BHTRANS, foi procurada por uma das criadoras do CURA - Festival Circuito Urbano de Arte⁵⁵, relatando que, em 2019, o Festival aconteceria no Bairro Lagoinha, tendo a Rua Diamantina como mirante principal do Festival.

O Bairro Lagoinha é um bairro tradicional de Belo Horizonte, localizado na região central da cidade. Nascido fora dos limites planejados, o bairro foi um dos primeiros de origem operária, e suas casas foram construídas em torno de uma pequena lagoa, onde hoje está erguido o Complexo Viário da Lagoinha. O bairro foi alvo de várias intervenções do poder público em função da reestruturação da malha viária e do sistema de transporte na área central e, com o passar dos anos, passou por um processo de decadência, estando, atualmente, em recuperação, em função da mobilização de seus moradores.

A proposta de realização de uma edição do Festival no Bairro Lagoinha em Belo Horizonte partiu do coordenador do Movimento Viva Lagoinha, e do responsável pelo projeto Casas da Lagoinha com o objetivo de requalificar a região, trazendo à tona seus talentos e sua cultura.

O CURA aderiu à proposta que previa a instalação de um mirante para observação das pinturas na Rua Diamantina, localizada estrategicamente a uma altura que permitia a visualização dos edifícios e muros que receberiam os trabalhos dos artistas.

A rua, paralela a uma das avenidas mais movimentadas da região, a Avenida Presidente Antônio Carlos, recebia tráfego excedente da avenida, fazendo com que a rua tivesse, intensa movimentação de veículos e em velocidade incompatível com o interior de um bairro que, apesar de localizado na área central, ainda mantém, muitas residências.

⁵⁵ O CURA é um dos maiores festivais de arte pública do Brasil e, em 2017, presenteou Belo Horizonte com seu primeiro circuito de pintura em empenas, criando o primeiro mirante de arte urbana do mundo. Da rua Sapucaí, é possível contemplar todas as obras realizadas no hipercentro, incluindo os murais mais altos pintados por mulheres na América Latina e a maior obra de arte pública realizada por uma artista indígena. Em 2021, o CURA propõe outros percursos e mapas de cidade. Em sua 6ª edição, segue em direção a um novo ambiente de imersão em arte pública: a Praça Raul Soares.

A intervenção Zona 30 Diamantina foi proposta, então, pelas organizadoras do CURA em parceria como Movimento Viva Lagoinha, diretamente à pesquisadora, que relatou esse contato em um dos episódios do *Podcast Cidades Possíveis*:

“No ano passado a Ju me telefonou, nós ainda não nos conhecíamos pessoalmente e ela me disse que haveria uma nova edição do Cura, desta vez no bairro Lagoinha, que é um bairro histórico no, centro de Belo Horizonte. A Lagoinha passou por um processo muito difícil de ruptura no seu território em função de uma grande obra de mobilidade urbana. Em 2013 foi instalado um corredor rápido de ônibus na Avenida Antônio Carlos, o MOVE e para sua instalação ocorreram várias desapropriações ao longo dessa avenida que corta o bairro. E este processo atingiu a Lagoinha em cheio. Quando a Ju me ligou ela disse que tinha conhecido o processo de implantação de Zona 30 do bairro Cachoeirinha e nos convidou a implantar um projeto parecido na rua Diamantina, aí no bairro Lagoinha para receber o mirante do Cura, que foi feito em setembro de 2019. No episódio 4 do Cidades Possíveis a gente conversa um pouco sobre os processos de Zona 30 em Belo Horizonte.”. (Eveline Trevisan para o *Podcast Cidades Possíveis*. Julho, 2020.).

Assim, a proposta da equipe de realização do Festival consistia em viabilizar um projeto de Zona 30 na rua, para, não só receber o mirante, durante os dias de realização do Festival, previsto para acontecer de 5 a 15 de setembro, mas também, para incorporá-la em definitivo ao bairro.

A equipe do CURA informou que tomou conhecimento do projeto implantado no Bairro Cachoeirinha, e queria propor que algo semelhante fosse viabilizado na Rua Diamantina. A solicitação de implementação de um projeto de Zona 30, partindo da sociedade civil, foi muito emblemática para a equipe de coordenação dos projetos de Zona 30 na BHTRANS, que se mobilizou rapidamente para viabilizar o projeto.

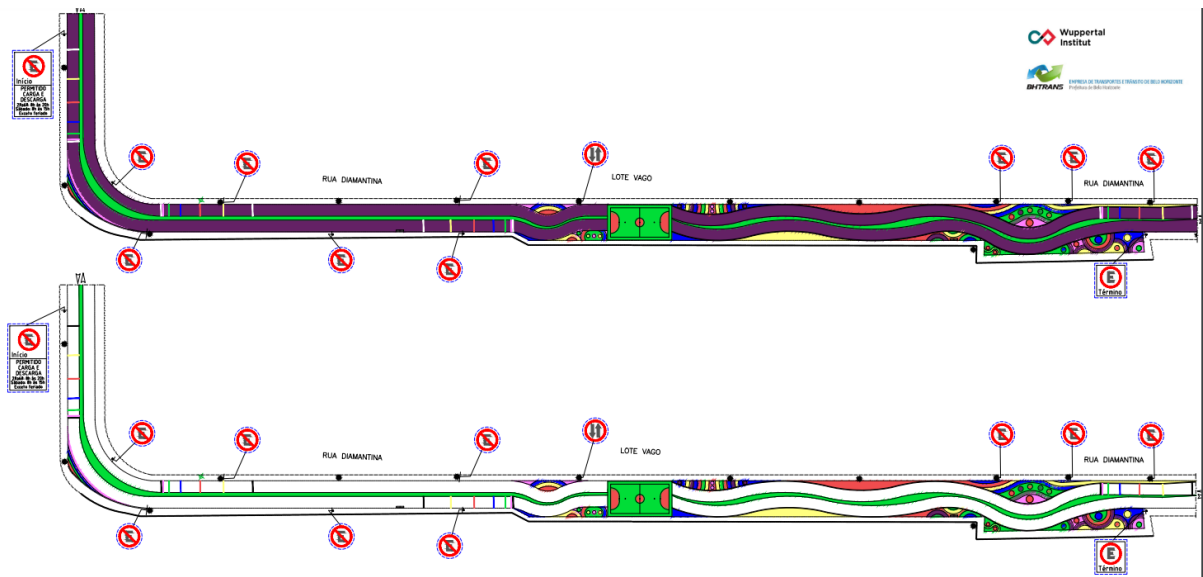
Em função da ausência de orçamento previsto para esse fim, foram utilizadas sobras de material de pintura da intervenção no Bairro Cachoeirinha e o restante do material foi adquirido pela organização do Festival.

“Oi Eveline, oi Ju, oi Binho. É uma satisfação estar aqui com vocês. Esta conexão com o Cura que a gente conseguiu realizar uma edição especial ano passado vem como uma estratégia nossa em mostrar para a população e mostrar principalmente para o morador da Lagoinha que a gente mora em um bairro bonito, que a gente mora em um bairro que precisa ser preservado e quem tem que preservar somos nós. E este processo ele parte do seguinte: 2007 eu venho morar na Lagoinha e logo que eu venho morar eu já consigo sentir na pele o que é ser um morador da Lagoinha. Meus amigos param de vir na minha casa, eu começo a entender toda esta dinâmica, mas quando eu começo a conhecer as pessoas da Lagoinha, as iniciativas, o território, a pedreira, o IAPI, eu vejo que eu estou num lugar mágico e a partir daí eu decido ficar aqui. E é muito por inquietação mesmo. Em 2010 eu fundo o Viva Lagoinha e começo a

trabalhar com comunicação aqui dentro do território com este objetivo de mostrar os potenciais e a beleza da Lagoinha. A gente tem uma base de problemática que o Viva Lagoinha tenta mitigar que é a falta de vida noturna, o alto índice de pessoas em situação de rua e o pior de todos, para mim, que é a baixa estima do morador. Isto tem muito a ver com a estética do território. E 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 para encontros. 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 para esta turma ficar e se relacionar. Na Rua Diamantina a gente tem um espaço de um mirante, a gente tem um projeto de um mirante. E aí eu fiquei na cola da Ju quando eu vi o Cura, falando com ela que aqui tinha um mirante, dava para fazer uma edição do Cura e etcetera. E a gente conseguiu fazer o ano passado. E o objetivo de fazer o Cura ali na Rua Diamantina era mostrar para a população que a Lagoinha está mudando. Mas o morador mesmo, ele precisa de ver para crer. E nada melhor que um prédio pintado, lindo e maravilhoso para as pessoas enxergarem que a mudança está acontecendo na Lagoinha. A partir do Cura veio vários outros projetos grandes, o Giro veio para 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 está vendo uma crescente muito grande. Hoje, inclusive, nós temos até cerveja com o nome Copo Lagoinha. E o morador está realmente começando a levantar a cabeça e com orgulho e dizendo que sou morador da Lagoinha. Agora a gente se prepara para a segunda etapa do Zona 30 e a gente vai continuar fazendo na Rua Diamantina. E é isto. Se puder, fique em casa, mas depois da quarentena, depois que passar esta loucura toda aí vem para a Lagoinha.” (Filipe Thales⁵⁶ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Maio, 2020.).

O projeto foi desenvolvido pela equipe de coordenação dos projetos de Zona 30 da BHTRANS e, apresentado para discussão junto aos moradores do bairro, no domingo, dia 25 de agosto de 2019.

Figura 84 - Zona 30 Diamantina. Desenho intervenção proposta



Fonte: Desenho elaborado por Janaína Amorim. Agosto, 2019.

⁵⁶ Filipe Thales é morador da Lagoinha e um dos fundadores do Movimento Viva Lagoinha.

Uma das solicitações dos moradores foi que o projeto previsse a pintura de uma quadra de esportes na rua, para que, nos dias em que a mesma estivesse fechada à circulação de veículos e aberta às pessoas, pudesse ser incorporada como um espaço de lazer para o bairro.

O processo de implantação do projeto contou com a participação de técnicos e voluntários da BHTRANS, membros do GT Pedala, moradores do bairro, integrantes do Movimento Viva Lagoinha e organizadores do CURA.

A implantação total do projeto foi realizada em dois dias (entre os dias 2 e 4 de setembro) e a rua foi aberta às pessoas no dia 05 de setembro de 2019, dia de inauguração do Festival e início dos trabalhos dos artistas que realizaram pinturas em prédios do bairro. O festival teve duração de dez dias.

Figura 85 - Início de implantação do projeto Zona 30 Diamantina



Fonte: Foto André Guilherme. Setembro, 2019.

Figura 86 - Início de implantação do projeto Zona 30 Diamantina



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Figura 87 - Projeto Zona 30 Diamantina concluído



Fonte: Foto Felipe Thales. Setembro, 2019.

Figura 88 - Projeto Zona 30 Diamantina concluído



Fonte: Foto Felipe Thales. Setembro, 2019.

Durante os dez dias de realização do Festival a população, não só do bairro, mas de Belo Horizonte, usufruiu da rua Diamantina como um local de estar e encontro. Na rua, foram instalados mobiliários urbanos que permitiam a permanência das pessoas interessadas em acompanhar, durante os dias, a pintura dos painéis. As noites eram festivas e várias atividades aconteceram na rua durante esse período, propostas, não só pela organização do Festival, mas também por organizações da sociedade civil ligadas à mobilidade urbana sustentável.

Binho Barreto, artista plástico, sobre a importância simbólica de estar na rua pintando:

“E tem uma coisa que é recorrente desde o meu início lá em 95, mais ou menos, até hoje que é uma relação com o sentimento de humanidade. Eu acho que no meu caso ir para a rua pintar tem a ver com este sentimento de humanidade porque eu sempre achei a cidade muito dura, ela tende a embrutecer as pessoas. Eu acho a rotina das cidades muito pesadas, eu acho que tem um fluxo que acaba levando a gente esquecendo um pouco das coisas que no fundo são mais importantes. Então para mim desenhar na rua tem este lado de buscar minha própria humanidade e de lembrar as pessoas da humanidade delas. E acaba que neste sentido muitas vezes a gente acaba esquecendo do mais importante que é do contato, do tempo que está passando, do

nosso tempo de vida. Então ir para a rua pintar, ter troca com outras pessoas, viver experiências na rua, sentir a rua tão intimamente me ajuda a me lembrar da minha humanidade porque a vida passa muito rápido, o tempo passa muito rápido. E o ritmo da cidade faz a gente esquecer um pouco deste tempo.”. (Binho Barreto⁵⁷ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Junho, 2020.).

Figura 89 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o festival CURA



Fonte: Foto da pesquisadora. Setembro, 2019.

Uma das atividades, proposta pelo coletivo “AmBHulantes⁵⁸”, foi a realização de uma pedalada pela cidade, chegando ao mirante da Rua Diamantina, reforçando, uma vez mais, que a pauta de uma cidade que incorpora a bicicleta como modo de deslocamento e a apropriação da cidade pelas suas ruas, caminham juntas. O convite trazia as seguintes informações:

Hoje vamos receber a 4ª edição do projeto @ambhulantes aqui no nosso Mirante pra somar com a nossa programação. Em cada edição, o projeto se propõe a visitar uma regional diferente e agora chegou a vez da zona noroeste onde fica a Lagoinha. Um evento que transporta toda a sua estrutura de bicicleta e convida o público a pedalar

⁵⁷ Binho é desenhista, pintor, muralista, professor e escritor. Ele atua nas ruas com grafite desde 1995, estudou artes plásticas na escola Guignard, da UEMG e atualmente é doutorando em arquitetura e urbanista pela UFMG.

⁵⁸ O AmBHulantes é um convite ao público para reimaginar as formas de se relacionar com a cidade através da bicicleta. 100% móvel, itinerante, sustentável, cultural e amBHulante! (Informação disponível: www.faceboor.com/ambhulantes.)

por ruas de Belo Horizonte, reimaginando a forma de se relacionar com a cidade. O ponto de encontro para o ciclocortejo será às 9h no galpão da @fosforocenografia >> Rua Belém, 220 - Esplanada ☼ e sai às 10h30 rumo ao nosso mirante >> Rua Diamantina, 720. Saca só o que vai rolar. 📍

🏆 Mundialito de totó >> Inscrições no perfil do @mundialito.de.toto

🖌️ □ Live painting de grafitti com @museuderuabh

🎤 Show @hoteoreia

🎧 Djs Vinil é Arte NGS >> @ngs4000 >> Tuta @tutavinil >> Pedro Paiva @pedropaivadiscotecario >> Luiz Valente @autosoundsystem. (Disponível em: <https://www.facebook.com/media/set/?vanity=ambhulantes&set=a.2404987949577533>. Setembro, 2019.).

Figura 90 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA



Fonte: <https://www.facebook.com/ambhulantes/photos/>. Setembro, 2019.

Figura 91 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o festival CURA



Fonte: <https://www.facebook.com/ambulantes/photos/>. Setembro, 2019.

Figura 92 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA



Fonte: <https://www.facebook.com/ambulantes/photos/>. Setembro, 2019.

Figura 93 - Projeto Zona 30 Diamantina. Ocupação da rua durante o Festival CURA



Fonte: <https://www.facebook.com/curafestival/photos/2359815577469279>. Setembro, 2019.

Após a realização do Festival, o Movimento Viva Lagoinha protocolou solicitação na BHTRANS para que as medidas implementadas de forma temporária pudessem ser convertidas em permanentes, conforme figura 94.

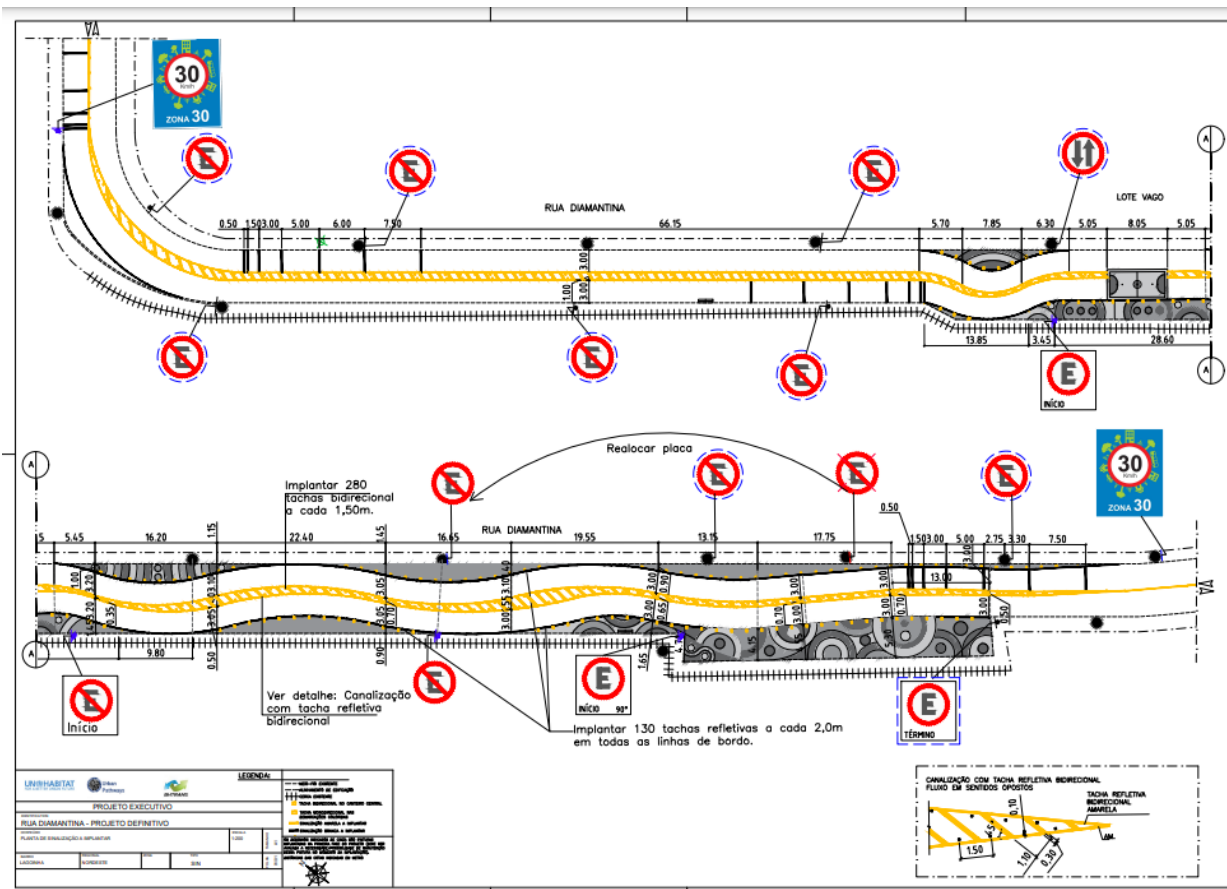
Figura 94 - Correspondência encaminhada pelo Movimento Viva Lagoinha à BHTRANS



Fonte: Registro da pesquisadora. Setembro, 2020.

Em setembro de 2021, houve um direcionamento da BHTRANS no sentido de viabilizar a intervenção Zona 30 Diamantina como definitiva. O projeto inicial foi adaptado e desenvolvido como projeto executivo e sua implantação está prevista para ser iniciada em novembro de 2021.

Figura 95 - Projeto Executivo Zona 30 Diamantina



Fonte: Projeto elaborado por Janaína Amorim. Setembro, 2021.

O processo de viabilização do Projeto Zona 30 Diamantina em parceria com a sociedade civil abriu possibilidades de desenvolvimento de novos projetos de Zona 30, motivados pelo Festival CURA. As equipes seguem em diálogo.

Juliana Flores, organizadora do Festival, sobre o desafio para a viabilização do Projeto Zona 30 Diamantina e sua importância para o CURA:

“E porque é exatamente por isto, a prefeitura historicamente é parceira do Cura. Na Lagoinha especificamente ela chegou ainda mais junto porque precisava de algumas melhorias ali para a região para a gente conseguir realizar com segurança, fazer com que pessoas e carros convivessem ali. Porque foi justamente na área do mirante, mas teve aquele guarda corpo que foi completamente reconstruído que ele já tinha sido todo arrancado, um processo de iluminação que já estava acontecendo e foi acelerado ali no bairro Lagoinha, enfim, a gente percebe que para ocupar artisticamente os espaços, para a gente conseguir ter gente na rua, que é o sonho de todos nós, que tenha mais pessoas nas ruas, a gente precisa desta infra básica. 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 para a gente trazer segurança para aquela área porque se a gente queria trazer pessoas para a rua não adiantava nada

uma via de carros acelerados ali. Então segurança também é fundamental.”. (Juliana Flores, uma das criadoras do Festival Cura Circuito Urbano de Arte.).

3.3.4 Ecozona Santa Tereza

O projeto Ecozona Santa Tereza representou um retorno direto ao início de todo esse processo que envolveu os ciclistas no centro das discussões para viabilização de projetos de Zona 30. Para contextualização das etapas que envolveram a viabilização desse projeto, é importante destacar que, no final de 2019, após a implantação do Projeto Zona 30 Confisco, abriu-se nova chamada internacional (Ministério do Meio Ambiente e do Clima da Alemanha) para apoio financeiro a projetos com foco em sustentabilidade em cidades latino-americanas: as “Ecozonas”.

Dessa vez, as condicionantes da chamada definiam que o projeto deveria ser proposto em parceria entre poder público e organizações da sociedade civil, vinculadas aos temas de mobilidade urbana sustentável e tratamento de resíduos.

O conceito de “Ecozonas” ainda está sendo aprimorado pela equipe alemã, mas, basicamente, remete a pequenos projetos intersetoriais, de baixo custo, que se concentram em bairros residenciais, abordando simultaneamente questões de mobilidade sustentável e tratamento de resíduos por meio de uma série de atividades que incluem urbanismo tático, conscientização, participação da comunidade e avaliação de impacto. Assim, o objetivo dos projetos, para além da intervenção urbana, é a capacitação das comunidades locais, aumentando a consciência e promovendo coesão social.

Dessa forma, o projeto de Ecozonas proposto a Belo Horizonte foi totalmente ao encontro da metodologia de participação popular (com foco em usuários mais vulneráveis na via), já utilizada nos processos de implementação de Zonas 30 na cidade.

As primeiras movimentações para elaboração de uma proposta de enquadramento para obtenção dos recursos foram feitas por duas organizações da sociedade civil: Movimento Nossa BH e Rede Lixo Zero Santa Tereza⁵⁹. Como a área de atuação da Rede Lixo Zero está restrita

⁵⁹ A Rede Lixo Zero Santa Tereza é uma organização da sociedade civil que promove coleta seletiva solidária no bairro Santa Tereza, de forma autogestionada e comunitária, desde outubro de 2017.

ao Bairro Santa Tereza, na Regional Leste de Belo Horizonte, essa foi uma condicionante territorial para a BHTRANS, que, integrou-se à equipe posteriormente.

A proposta, então, era a de conceber um projeto de sustentabilidade para o Bairro Santa Tereza que agregasse ações de reciclagem de lixo e de mobilidade ativa. A equipe de coordenação de projetos de Zona 30 da BHTRANS iniciou, então, em fevereiro de 2020, a identificação de uma área no bairro que, estrategicamente, pudesse se beneficiar com a intervenção. Um dos objetivos era de, a exemplo das intervenções Cachoeirinha e Confisco, incluir uma escola no processo.

Porém, um fato de proporções mundiais interferiu diretamente no planejamento inicial, alterando os rumos do que estava previsto: a caracterização como pandemia da infecção pelo SARSCoV-2, em 11 de março de 2020, pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

Antes de passar à descrição do processo de viabilização do projeto Ecozona Santa Tereza, faz-se necessário, para sua contextualização, abordar as consequências e desdobramentos da pandemia para o sistema de mobilidade urbana em Belo Horizonte.

Diante da ausência de vacina a curto prazo e da incapacidade dos sistemas de saúde de atender a alta demanda concentrada nos hospitais, o distanciamento físico foi a principal ação de enfrentamento para conter a contaminação pela Covid-19.

Estudos sobre a disseminação do vírus encontraram uma forte associação negativa entre o nível de exposição das pessoas e a taxa de crescimento da doença. Quanto maior o distanciamento físico e social, em tempos de pandemia, menor é a taxa de reprodução da Covid-19, ou seja, o número médio de pessoas que um indivíduo doente será capaz de infectar. (LEIVA; SARTLE; FILHO, 2020; OMS, 2020).

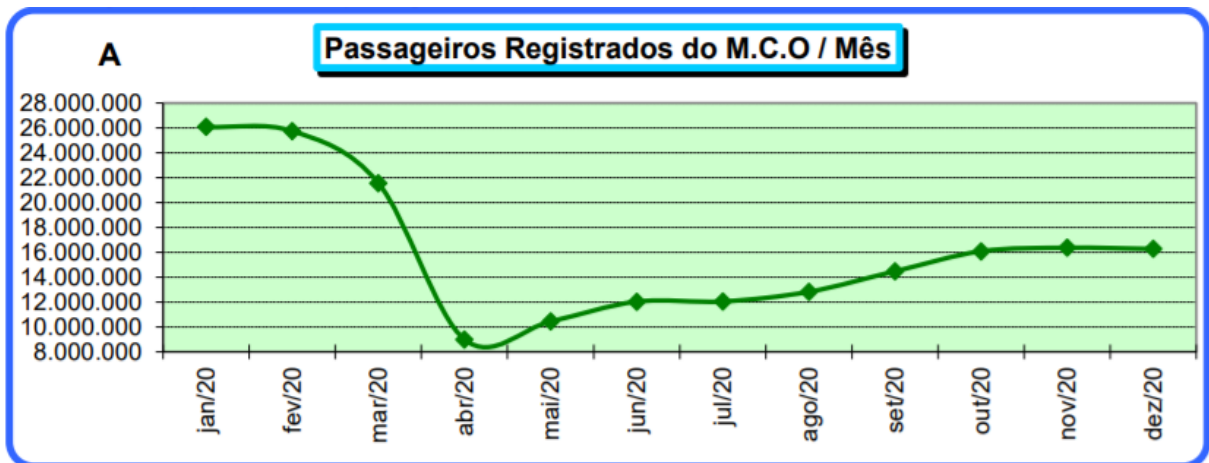
A pandemia da Covid-19, com o conseqüente isolamento social e restrição nos deslocamentos da população, impactou diretamente os sistemas de mobilidade das cidades. No caso das cidades brasileiras contribuiu, assim, para acentuar a crise, já em curso, dos sistemas de transporte público.

O estudo desenvolvido pelo IPEA, que apresenta o diagnóstico de como o uso do transporte individual motorizado e do transporte coletivo tem evoluído desde o início dos anos 2000 nas

idades brasileiras, destaca que, em 2020, em função da crise econômica e de saúde pública gerada pela pandemia da Covid-19, houve um profundo impacto na redução dos níveis de mobilidade urbana e, em particular, na intensificação da queda do número de passageiros do transporte público ao longo do ano. A crise do novo coronavírus aprofundou o já citado ciclo vicioso de perda de passageiros e elevação de tarifas no transporte público. (IPEA, 2021).

No caso de Belo Horizonte, que já vinha sofrendo historicamente a perda de passageiros, houve uma queda de aproximadamente 70% do número de passageiros transportados entre janeiro e abril de 2020 (Figura XX). Ainda que esteja havendo uma recuperação do sistema de transporte público na cidade, atualmente (junho de 2021), o número de passageiros no sistema de transporte público ainda está 35% menor em relação a janeiro de 2020.

Gráfico 2 - Evolução do número de passageiros transportados em Belo Horizonte



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte. Disponível em:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transparencia/transparencia-no-transporte-coletivo/numeros-transporte-coletivo>. Consulta em junho, 2021.

A saída em massa de passageiros do transporte público em função da pandemia levou a Prefeitura de Belo Horizonte a estudar alternativas de mobilidade para aqueles que precisavam se deslocar e para a manutenção dos serviços essenciais.

O risco de migração de uma parcela dos passageiros do transporte público para os modos individuais motorizados de deslocamento (automóveis e motocicletas) tornou-se iminente. Como alternativa, alguns estudos recentes apontavam para a bicicleta como estratégica naquele momento.

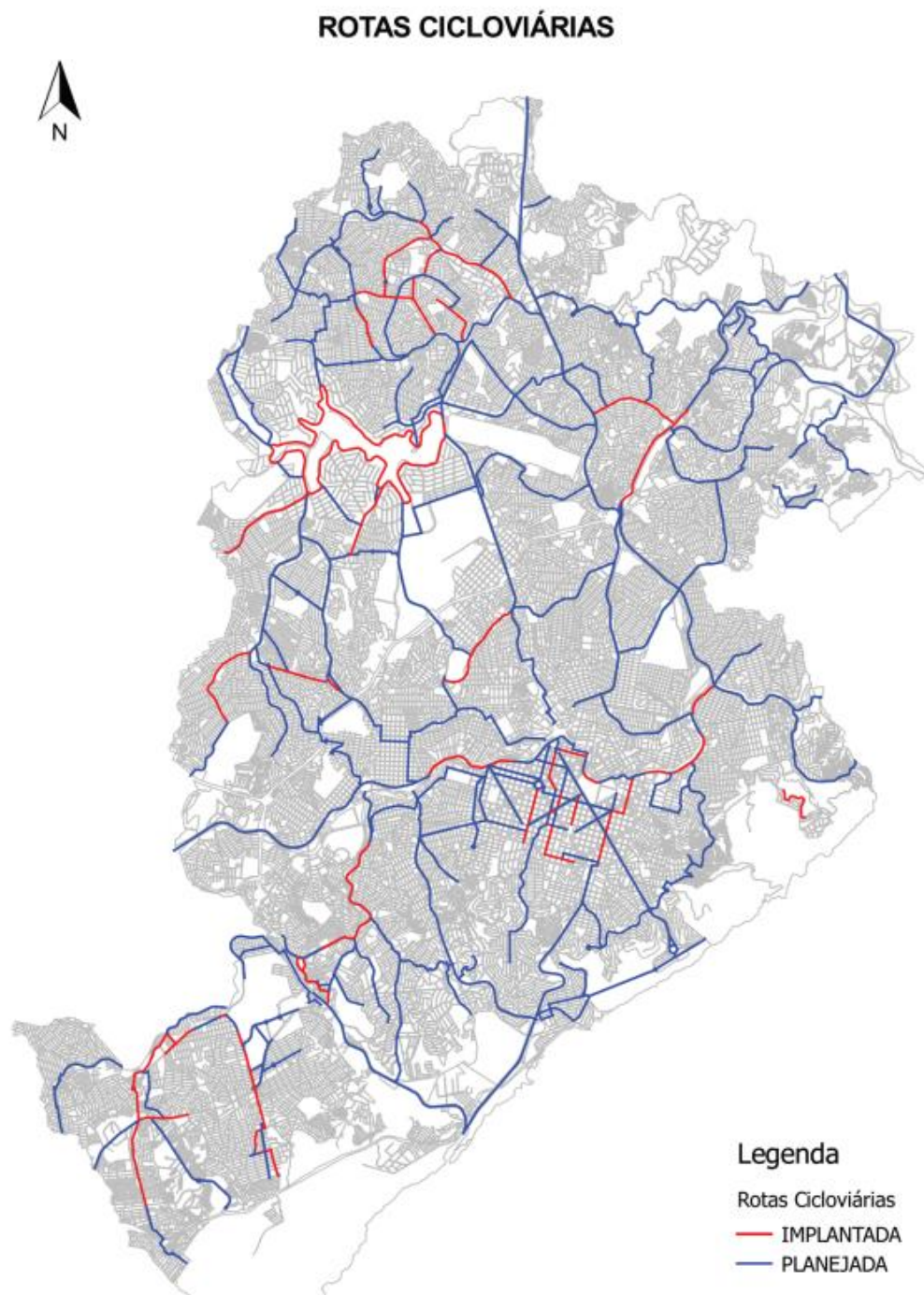
Estudo do ITDP, de 2020, indicava que as políticas de mobilidade, durante e a partir da pandemia, deveriam priorizar formas mais seguras de deslocamento, reduzindo as possibilidades de transmissão do vírus. O estudo apontava que diversas cidades já vinham apostando na bicicleta como um dos modos estratégicos de deslocamento, implantando ciclovias temporárias, acelerando a construção de infraestrutura definitiva ou adotando políticas de incentivo. (ITDP, 2020).

“Na Europa a gente tem visto algo muito interessante neste sentido onde diversas cidades têm publicado medidas em prol da bicicleta, do uso da bicicleta e da caminhada neste período de saída do isolamento social. A principal delas é Paris que está propondo reduzir 72% ou 60 mil vagas de estacionamento para carros, que é uma medida importante também que a gente não fala muito no Brasil, a questão de você não tomar como garantido o direito de estacionar na rua porque a rua é um espaço público. Mas eles estão propondo esta redução de estacionamento e a criação de um RER ciclável, que seria uma estrutura cicloviária metropolitana, para que as pessoas pudessem de fato terem acesso a toda a extensão da grande metrópole Parisiense através do uso da bicicleta, que seria 650 quilômetros, auxílios para concertos de bicicletas agora neste período de abertura de até 200 euros e incentivos para trabalhadores irem de bicicleta ao trabalho de 400 euros. Aqui também a gente tem umas iniciativas neste aspecto, por exemplo, acho que no Ministério Público de Pernambuco você não ganha dinheiro, mas ganha direito a mais dias de férias se você for de bicicleta ao trabalho. Este tipo de incentivo é muito benéfico. E em Paris ainda eles fizeram a Rue du Rivoli, que é a rua principal que dá acesso ao Louvre, vai ser apenas para uso de transporte público bicicleta. Estas medidas são muito importantes. Outras cidades que também estão incentivando, mesmo que de maneira temporária, a bicicleta com ciclo faixa, é importante citá-las, pois trata, em muitos casos, de cidades da América Latina, é Lima, cidade do México, Guadalajara. São cidades que fizeram isto já, algo que eu não tenho visto em nenhuma cidade brasileira fazer, a gente está só incrementando o uso do carro. E também Milão e Oakland que também estão trabalhando neste sentido.”. (Jéssica Lima⁶⁰ para o *Podcast* Cidades Possíveis. Abri, 2020).

No entanto, o cenário da mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte permanecia estagnado desde 2016, como já abordado anteriormente. Em 2020, o mapa de implantação de infraestrutura cicloviária estava muito aquém do planejado, conforme mostra a Figura 96.

⁶⁰ Jessica Lima é professora da Universidade Federal de Alagoas e Doutora em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal de Pernambuco. Possui um projeto de divulgação científica no *Instagram* e em formato *Podcast*: @atransportista.

Figura 96 - Mapa Infraestrutura Cicloviária implantada até 2020



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte. Disponível em: Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/mapas>. Consulta em setembro de 2021.

A meta definida no PlanMob-BH era de 400km de ciclovias implantadas até 2020, porém a quilometragem até então, era de apenas 93km e, em trechos segmentados, não contribuindo para a conformação de uma rede.

“Fazer avançar as ações de políticas dedicadas a bicicleta no Brasil ainda é um desafio. As nossas cidades ainda são bastante carrocêntricas ou, no máximo, conseguem enxergar o transporte público como algo necessário para transporte de mão de obra para o trabalho. O olhar sobre a bicicleta e sobre a caminhada ainda é muito insipiente nas nossas cidades. Então eu acredito que para que a gente consiga estabelecer uma governança capaz de transformar as nossas cidades em favor dos modos ativos é importante, eu acho, que em primeiro lugar, conseguir entender que todas as vozes governamentais ou não governamentais que querem participar deste debate são legítimas e que muitas vezes têm o potencial de alguma forma transformar esta realidade.”. (Thiago Benicchio⁶¹ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Julho, 2020.).

Porém, após, um cenário de vários anos sem investimento, iniciou-se um estudo interno à BHTRANS, motivado pelas restrições impostas pela pandemia e, pela necessidade de viabilização de alternativas seguras de deslocamento, para identificação de vias passíveis de receberem infraestrutura temporária destinadas à mobilidade por bicicleta.

Assim, no início de junho de 2020, em uma reunião extraordinária do GT Pedala BH, a BHTRANS convidou os ciclistas da cidade a percorrerem em bicicleta algumas vias que poderiam receber a referida infraestrutura e que viabilizassem a interligação em rede de trechos estratégicos da cidade.

⁶¹ Thiago Benicchio é jornalista, pesquisador em cidades e mobilidade urbana. Participou da bicicletada de São Paulo de 2004 a 2009 e teve um blog sobre o tema na mesma época. Foi diretor da Ciclocidade, Associação de ciclistas de São Paulo entre 2009 e 2013 e de 2013 a 2018 trabalhou no ITDP como gerente de transportes ativos.

Figura 97 - Primeiro encontro entre poder público e ciclistas para definição de rotas de infraestrutura cicloviária temporária



Fonte: Foto Marconi Gomes. Junho, 2020.

Figura 98 - Primeiro encontro entre poder público e ciclistas para definição de rotas de infraestrutura cicloviária temporária



Fonte: Foto Marconi Gomes. Junho, 2020.

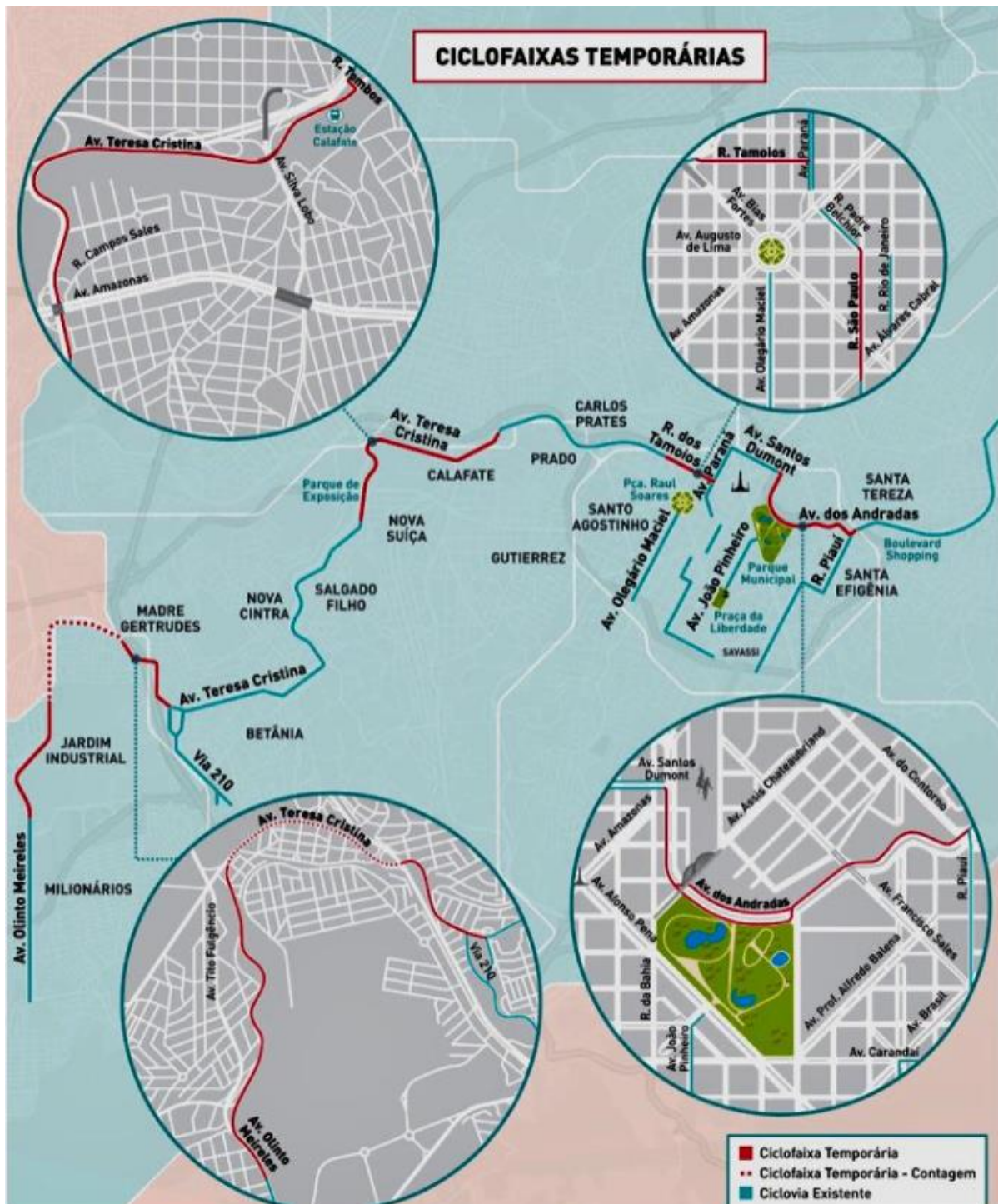
Foi identificada, nesse processo, a possibilidade de interligação de cerca de 30km de vias planas. Alguns trechos das vias identificadas já possuíam infraestrutura cicloviária instalada, porém, de forma descontinuada. A implantação de ciclofaixas temporárias permitiria a ligação continua nessas vias.

Desse modo, foi possível viabilizar recursos para a conexão dos 30km identificados e, de forma muito ágil, em 13 de julho de 2020, esse trecho foi inaugurado e aberto à população, permitindo a ligação, por infraestrutura cicloviária, entre as regiões leste e oeste da cidade e, dessas, com a área central e o sistema rápido por ônibus implementado na cidade – o Sistema BRT⁶² MOVE.

Nos meses seguintes, a rede foi expandida, em direção ao interior da área central da cidade, permitindo uma maior capilaridade.

⁶² BRT – *Bus Rapid Transit* – Sistema que conta com corredores exclusivos destinados ao transporte público.

Figura 99 - Mapa de ciclofaixas temporárias implantadas em função da pandemia



Fonte: BHTRANS. Julho, 2020.

As novas ciclofaixas foram rapidamente apropriadas pela população e por meio de um totem, contador de ciclistas, localizado na área de abrangência da intervenção, foi possível constatar um aumento de 41% no número de ciclistas que passaram pelo contador em janeiro de 2021, em relação a janeiro de 2020.

Sobre a importância da implantação de infraestrutura segregada para bicicletas, em especial para as mulheres:

“Eu já voltei para casa chorando tantas vezes com a bicicleta. E eu falo que não vou mais andar, mas eu volto. Eu não quero desanimar as pessoas não, eu tenho uma relação de amor e ódio. Andar de bicicleta me faz descobrir lugares porque a velocidade é mais lenta. Não tem aquela caixa do carro ao seu redor, então você enxerga a cidade no alto, na lateral, na diagonal. Eu acho a visão linda, parece que está em câmera lenta, eu acho romântico, lindo. Ver a cidade de bicicleta não tem preço. E é uma sensação de liberdade e você ainda está fazendo exercício físico. Este é o lado romântico da coisa. O lado ruim é que você tem que prestar atenção para você e para os outros em triplo senão você será atropelada. Eu já fui atropelada duas vezes, graças a Deus nada grave.”. (Maíra Lemos para o *Podcast Cidades Possíveis*. Abril, 2020).

A infraestrutura cicloviária instalada, e a boa receptividade por parte da população, acabaram por viabilizar a antecipação de uma primeira etapa do projeto Ecozona Santa Tereza. O *Wuppertal Institut*, instituto alemão que apoia projetos de mobilidade sustentável em Belo Horizonte há vários anos, como já mencionado, enquadrou junto ao *Transformative Urban Mobility Initiative* - TUMI⁶³, uma proposta de financiamento para projetos de requalificação de espaços públicos como medida mitigadora dos efeitos da Covid-19, tendo Belo Horizonte como uma das cidades aptas a receber os recursos.

Assim, em dezembro de 2020, a BHTRANS foi comunicada de que Belo Horizonte havia sido aprovada na proposta encaminhada pelo *Wuppertal Institut*, em parceria com o WRI Brasil e com a Agência Alemã de Cooperação Internacional – GIZ.

Nessa primeira etapa do projeto, não havia possibilidade de envolvimento de escolas no processo, uma vez que as mesmas permaneciam fechadas em função da pandemia. Dessa forma, a intervenção deveria ficar restrita a projetos de mobilidade ativa (para pedestres e ciclistas), e a projetos de requalificação de espaços públicos.

As diretrizes dos institutos alemães para a proposta previam a instalação de infraestrutura para bicicleta, a requalificação de espaços públicos, a inclusão do tema do tratamento de resíduos com separação do lixo e a adoção de metodologias participativas com envolvimento e

⁶³A Iniciativa TUMI apoia projetos de mobilidade urbana sustentável em países em desenvolvimento oferecendo suporte técnico e financeiro para ideias inovadoras, por meio do Ministério Federal Alemão de Cooperação e Desenvolvimento Econômico (BMZ).

capacitação da comunidade local, de modo a ampliar a conscientização e aumentar o conhecimento coletivo sobre o desenvolvimento urbano sustentável e as questões ambientais.

O Bairro Santa Tereza, escolhido para receber a intervenção, está localizado na região centro-leste da cidade e é um bairro importante na história de Belo Horizonte fazendo parte de sua construção na década de 1890 e advindo de uma ocupação urbana irregular. Possui cerca de 15 mil moradores e grande presença de restaurantes, bares e centros culturais, sendo conhecido por sua agitada vida noturna, e por possuir uma comunidade bastante engajada.

3.3.4.1 A concepção da proposta

Considerando que a infraestrutura cicloviária, viabilizada em 2020 em função da pandemia, incluiu a Avenida dos Andradas, importante avenida de Belo Horizonte de acesso ao bairro, uma das primeiras definições do projeto foi a interligação da infraestrutura existente na Avenida dos Andradas, ao Bairro Santa Tereza, por meio da implantação de uma nova infraestrutura para bicicleta a ser instalada na principal alça de acesso ao bairro.

Figura 100 - Proposta de ligação da ciclovia existente na Avenida dos Andradas ao Bairro Santa Tereza

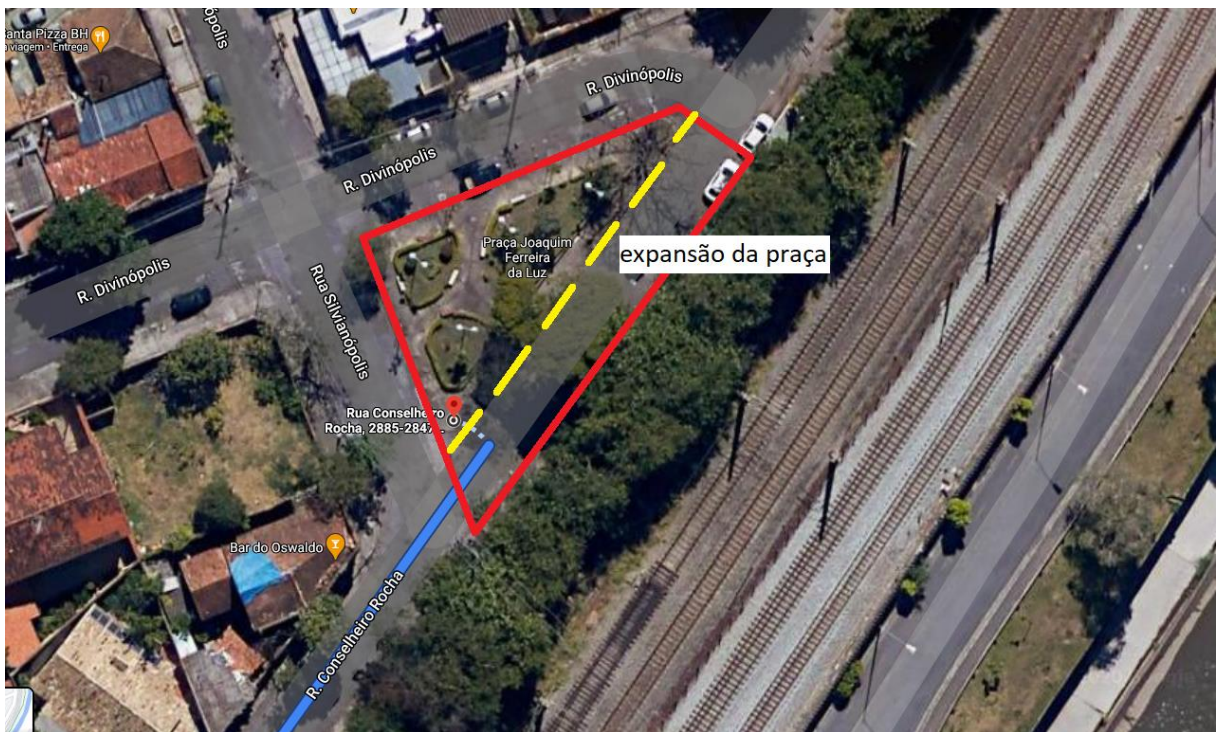


Fonte: Desenho elaborado por Janaína Amorim. Fevereiro, 2021.

A Figura 100 indica a intervenção proposta: em vermelho, a ciclovia existente e, em azul, a implantação de ciclofaixa para acesso ao bairro. Na Avenida dos Andradas foi prevista a inclusão de travessia para que os ciclistas pudessem cruzar a avenida em segurança.

A proposta previu também a implantação de tratamento de redução de velocidade no interior do bairro de modo a permitir o acesso à Praça Joaquim Ferreira da Luz, indicada para receber projeto de requalificação e ampliação de seu entorno.

Figura 101 - Proposta de ampliação da Praça Joaquim Ferreira da Luz, no Bairro Santa Tereza



Fonte: Desenho elaborado por Janaína Amorim. Fevereiro, 2021.

A proposta de intervenção na Praça Joaquim Ferreira da Luz incluía a ampliação de sua área com a incorporação de um trecho da Rua Conselheiro Rocha à praça. A ideia é que o espaço pudesse receber os moradores do bairro em segurança para uma série de atividades organizadas pela comunidade local.

“E quando eu falo as pessoas penso em todas aquelas pessoas que naturalmente não conseguem necessariamente andar. Eu penso em uma cidade em que as crianças possam andar, em que os idosos possam andar, em que as pessoas negras possam andar, em que as pessoas que tem alguma deficiência possam andar e que elas possam se apropriar desses espaços. A gente sabe hoje que os espaços são muito restritos e esta questão de circular também é muito restrita. E não são só barreiras físicas que a

gente tem no território, mas são barreiras, muitas vezes, sociais. Para mim a cidade dos sonhos é uma cidade bastante utópica, mas que eu confesso que eu acredito que ela é possível se as pessoas começarem a pensar um pouquinho mais além dos seus limites. Então eu acho que a gente consegue pensar um pouco mais amplo. Esta cidade dos sonhos é uma cidade de pessoas, antes de qualquer outra coisa. O restante da cidade ela se compõe pelo desejo das pessoas, pela convivência e pela forma que a gente consegue de articulação entre elas. Eu acho que não é fácil, é um processo muito longo, mas é o caminho que eu acredito para a gente ter uma cidade que eu chamo de cidade dos sonhos em que as pessoas consigam se ver, se respeitar, se entender e se articular um pouco melhor.” (Suzana Nogueira⁶⁴ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Julho, 2020.).

Figura 102 - Trecho da Rua Conselheiro Rocha a ser incorporado à praça



Fonte: Foto da pesquisadora. Fevereiro, 2021.

A partir da primeira proposta elaborada, iniciou-se a mobilização da comunidade do bairro para discussão e concepção da proposta e projeto finais. Em função da pandemia, todo o processo participativo se deu por meio de reuniões virtuais e com intensa participação da comunidade.

Ao todo, foram três reuniões, ocorridas nos dias 03 e 31 de março e 05 de maio. A primeira reunião tinha como objetivo apresentar, de forma geral, a proposta para a comunidade, recolher

⁶⁴ Susana Nogueira é mãe, ciclista, arquiteta e pedagoga. Atuante há 20 anos na mobilidade urbana, com experiência em diversos órgãos executivos para o planejamento da mobilidade em várias cidades.




sugestões quanto às necessidades e demandas do bairro e captar as percepções da comunidade sobre a área, levando-se em conta que, em função da pandemia, não foi possível a realização de pesquisa de percepção ambiental, como nas demais áreas.

“Seria legal que tivesse um palco. O bairro é cheio de músicos e quando a gente puder ter evento com público seria legal ter o palco pra programarmos uns shows.”. (Participante do bairro durante reunião para discussão da proposta. Caderno de registro da pesquisadora. Março, 2021.).

“Espaço pra criança. A praça não tem nada específico pra criança e a rua fica tomada pelas autoescolas o dia todo. Seria bom se tivesse algum brinquedo pras crianças.”. (Participante do bairro durante reunião para discussão da proposta. Caderno de registro da pesquisadora. Março, 2021.).

“Eu quero um banco pra ver o trem passar. É o que eu mais gosto de fazer aqui, ficar perto do portão pra ver o trem.”. Criança do bairro durante reunião para discussão da proposta. Caderno de registro da pesquisadora. Março, 2021.).

Figura 103 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão da proposta


Chamado à comunidade para debater a EcoZona Santa Tereza   

A BHTRANS, em parceria com o Movimento Nossa BH, a WRI Brasil e os parceiros alemães: Instituto Wuppertal, GIZ e TUMI, está iniciando **o planejamento de uma intervenção no espaço público com o objetivo de mitigar os efeitos do isolamento social** imposto pela pandemia de Covid 19.

A intervenção que está sendo planejada neste momento corresponde à primeira etapa de um projeto denominado “Ecozona” que tem por objetivo incentivar os deslocamentos em modos ativos (a pé e bicicleta), tratar espaços públicos que favoreçam o encontro e o lazer em segurança e incluir o tema do tratamento de resíduos neste processo.

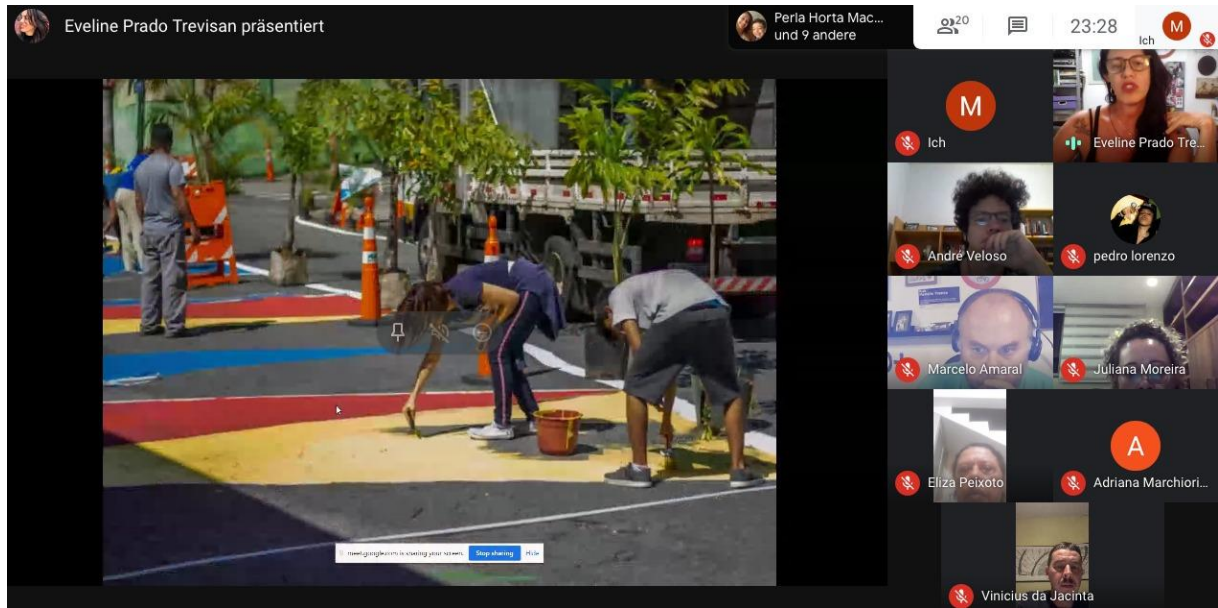
O bairro de Belo Horizonte escolhido para receber esta intervenção é o Bairro de Santa Tereza e a **primeira intervenção proposta é a implantação de uma ciclofaixa ligando a praça Joaquim Ferreira da Luz à ciclovia da Av. Andradas, passando pelo viaduto da Paraisópolis, além da reforma e ampliação da mesma praça.**

Queremos **engajar a comunidade** no processo, para abarcar sugestões e pensar formas de tornar essa intervenção mais potente para novas políticas públicas na região.

 Chamamos a comunidade para uma primeira reunião de troca de ideias, **essa quarta, dia 03/03**, às 19h no link <https://meet.google.com/yiq-gfkk-gyp> 17:00

Fonte: Arquivo da pesquisadora. Março, 2021.

Figura 104 - Imagem da primeira reunião virtual para a comunidade do Bairro Santa Tereza para apresentação inicial da proposta, dos conceitos norteadores do projeto e de projeto semelhante implantado no Bairro Cachoeirinha



Fonte: Arquivo da pesquisadora. Março, 2021.

Após o recolhimento das propostas, a equipe de coordenação da intervenção trabalhou com o objetivo de tentar incorporar o maior número de sugestões possível ao projeto. Com uma proposta de setorização dos equipamentos na área, nova reunião com a comunidade foi agendada para ajustes e novas sugestões.

Figura 105 - Primeiro desenho elaborado incorporando propostas da comunidade para a praça



Fonte: Desenho elaborado por Janaína Amorim. Março, 2021.

Figura 106 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão da proposta

Chamado à comunidade para a 2ª Reunião para debater a EcoZona Santa Tereza



QUARTA-FEIRA, 31/03, 19h, pelo link <https://meet.google.com/XXXXXXXX>

A BHTRANS, em parceria com o Movimento Nossa BH, a WRI Brasil e os parceiros alemães: Instituto Wuppertal, GIZ e TUMI, está iniciando **o planejamento de uma intervenção no espaço público com o objetivo de mitigar os efeitos do isolamento social** imposto pela pandemia de Covid 19.

A intervenção que está sendo planejada neste momento corresponde à primeira etapa de um projeto denominado "Ecozona" que tem por objetivo incentivar os deslocamentos em modos ativos (a pé e bicicleta), tratar espaços públicos que favoreçam o encontro e o lazer em segurança e incluir o tema do tratamento de resíduos neste processo.

O bairro de Belo Horizonte escolhido para receber esta intervenção é o Bairro de Santa Tereza e a **primeira intervenção proposta é a implantação de uma ciclofaixa ligando a praça Joaquim Ferreira da Luz à ciclovia da Av. Andradas, passando pelo viaduto da Paraisópolis, além da reforma e ampliação da mesma praça.**

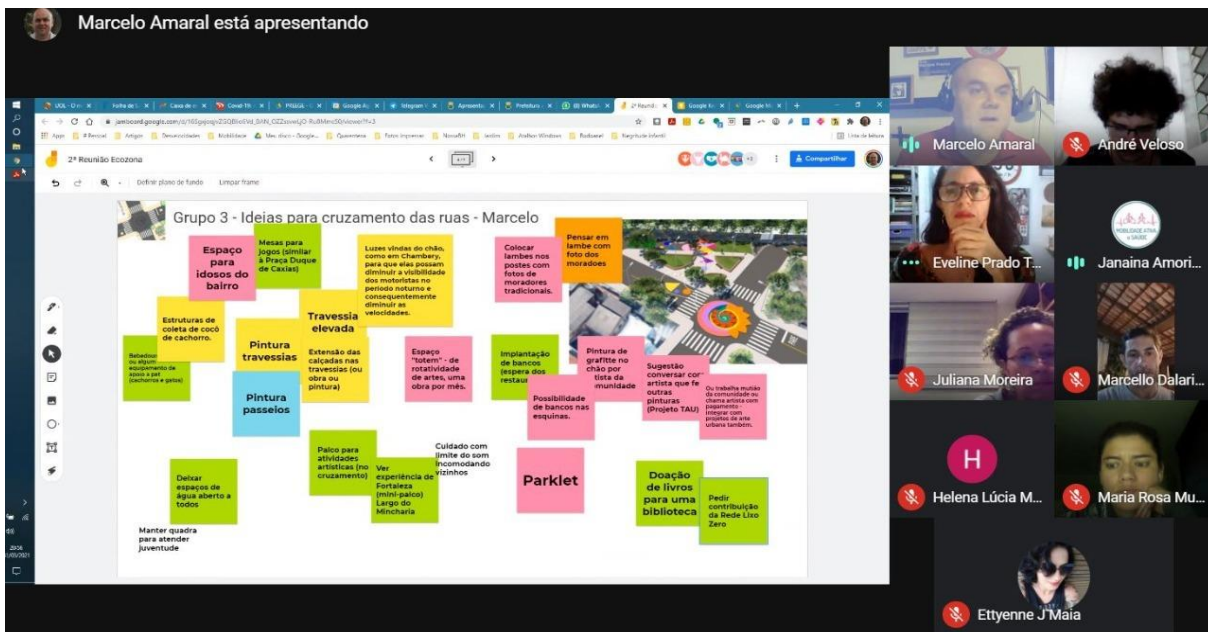
Queremos **engajar a comunidade** no processo, para abarcar sugestões e pensar formas de tornar essa intervenção mais potente para novas políticas públicas na região. Venha para a reunião construir juntas e juntos o projeto para a praça!

16:41

Fonte: Arquivo da pesquisadora. Março, 2021.

A segunda reunião com a comunidade do bairro teve uma dinâmica diferente da primeira. Os participantes foram divididos em grupo e puderam interferir diretamente no projeto por meio de ferramentas virtuais. A concepção e discussão do projeto, de forma virtual, teve ampla participação da comunidade do bairro.

Figura 107 - Registro reunião virtual com comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão do Projeto Ecozona Santa Tereza, trabalho em grupo



Fonte: Registro da pesquisadora. Marco, 2021.

Figura 108 - Registro reunião virtual com comunidade do Bairro Santa Tereza para discussão do projeto Ecozona Santa Tereza, trabalho em grupo



Fonte: Registro da pesquisadora. Marco, 2021.

Ao final da reunião, chegou-se a um consenso sobre o projeto a ser implementado e a proposta contemplava a maior parte de sugestões da comunidade. Após o detalhamento do projeto, nova reunião foi agendada, dessa vez, para apresentação do projeto executivo e informação das datas acordadas para sua implementação.

Figura 109 - Convite à comunidade do Bairro Santa Tereza para apresentação do projeto final



3ª Reunião para debater a EcoZona Santa Tereza 
QUARTA-FEIRA, 05/05/21, 19h, pelo link meet.google.com/wam-vfms-ggp

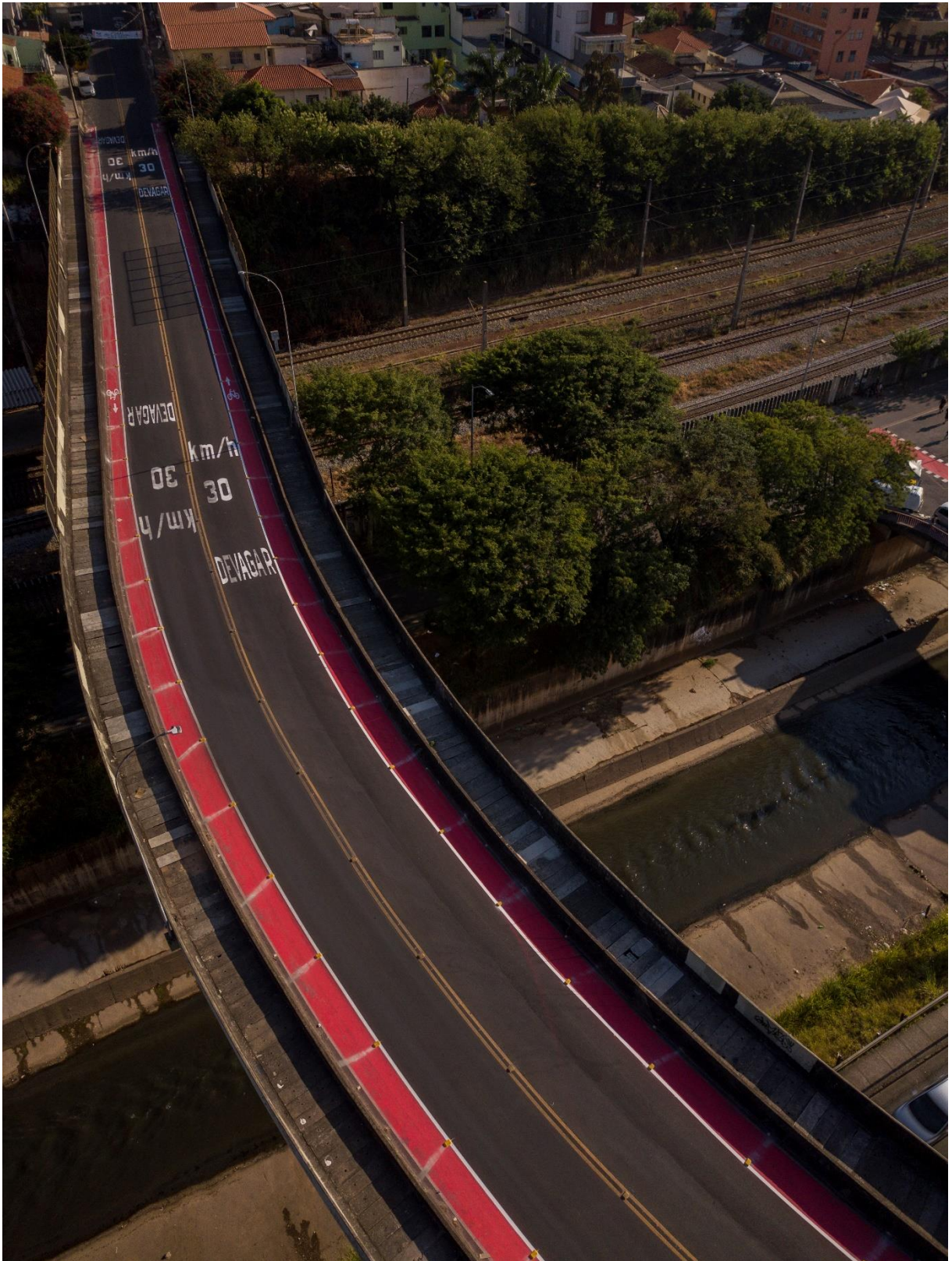
Fonte: Registro da pesquisadora. Marco, 2021.

3.3.4.2 A implantação

A implantação da ciclofaixa, ligando a ciclovia da Avenida dos Andradas ao Bairro Santa Tereza, ocorreu entre os dias 06 e 10 de maio e foi viabilizada com recursos e equipe da BHTRANS. Foram implementados 1,1 km de ciclofaixas, sobre a alça do viaduto de acesso ao bairro.

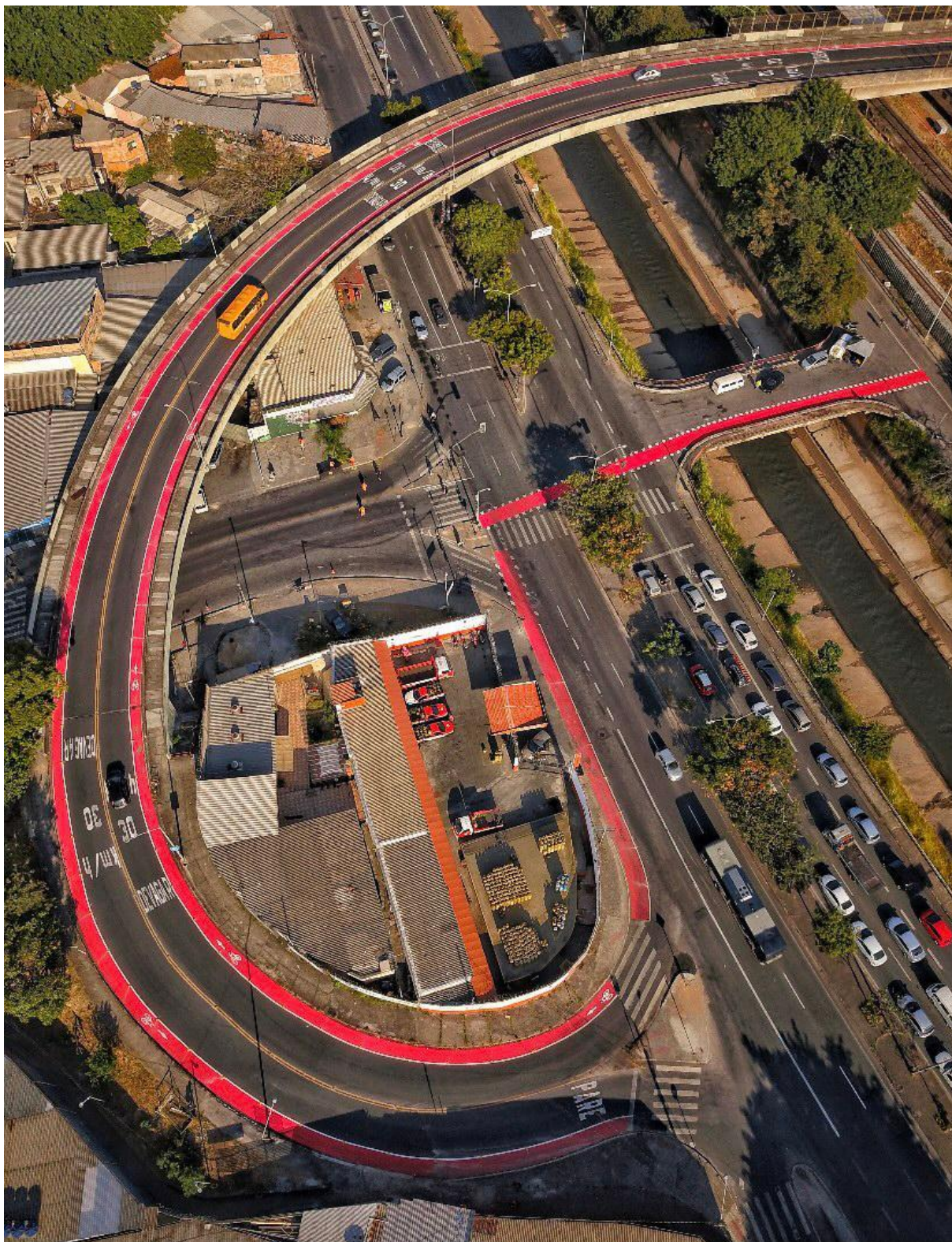
Este trecho já era bastante utilizado pelos ciclistas que compartilhavam a via com os automóveis, em geral, em alta velocidade. Dessa forma, a primeira implantação de infraestrutura cicloviária sobre viaduto tornou-se emblemática. As vias de acesso à Praça Joaquim Ferreira da Luz, a partir do Viaduto, receberam sinalização horizontal e vertical com indicação de Zona 30 e compartilhamento da via entre automóveis e bicicletas.

Figura 110 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta



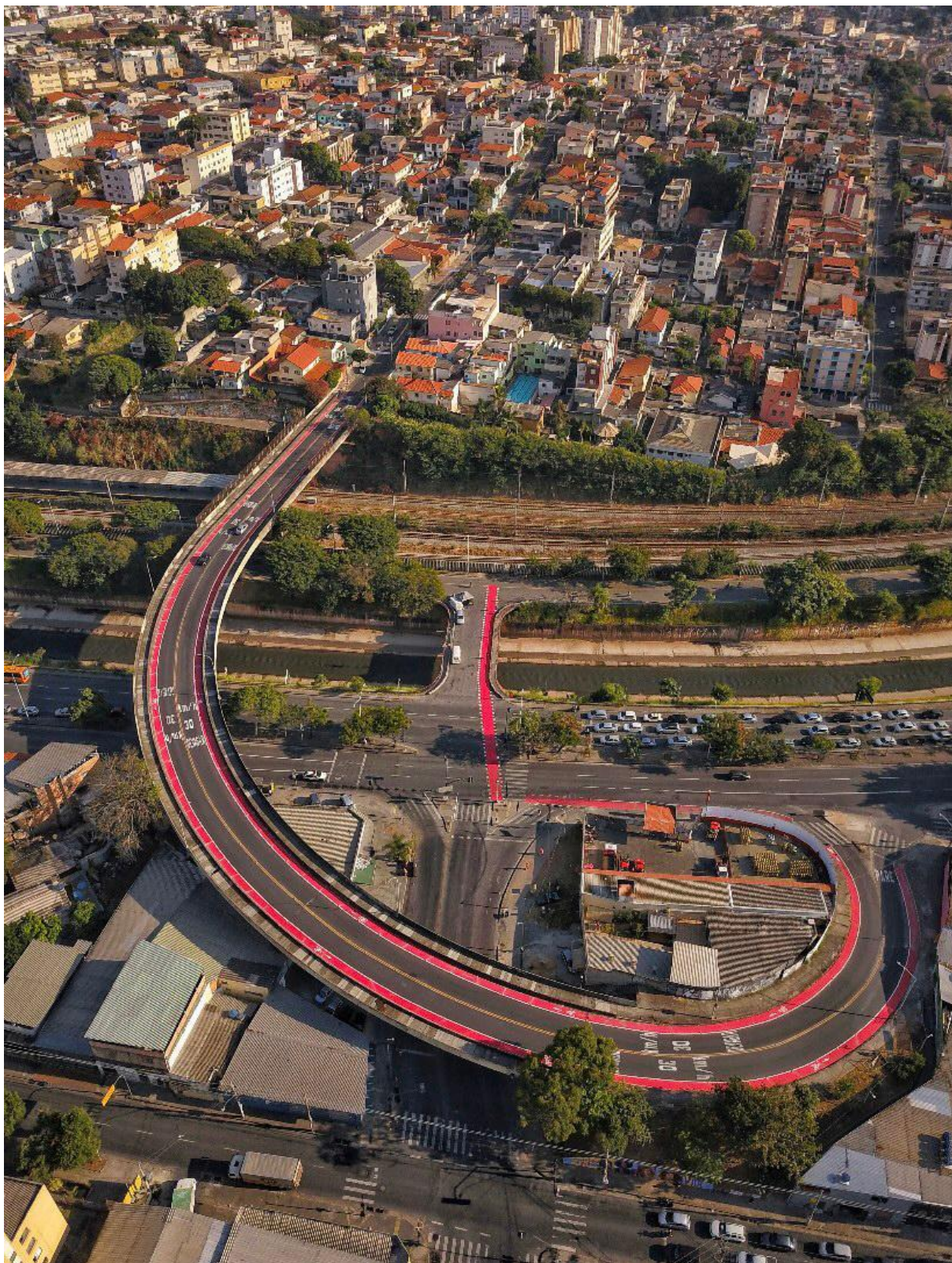
Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 111 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 112 - Implantação de ciclofaixa sobre viaduto para acesso ao Bairro Santa Tereza por bicicleta



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 113 - Tratamento das ruas de acesso à Praça Joaquim Ferreira da Luz



Fonte: Foto da pesquisadora. Maio, 2021.

A intervenção na Praça Joaquim Ferreira da Luz ocorreu entre os dias 12 e 16 de maio de 2021 e contou com a equipe de coordenação do projeto, equipe da área de manutenção da BHTRANS e voluntários.

A área foi sinalizada, a imprensa foi informada e o trabalho foi iniciado em duas frentes simultâneas: a demarcação das intervenções no trecho de rua incorporado à praça; e a pintura da interseção das ruas Silvanópolis e Paraisópolis, realizada pela artista plástica Clara Valente.

Figura 114 - Início da demarcação do projeto na rua



Fonte: Foto da pesquisadora. Maio, 2021.

Figura 115 - Início da pintura na interseção das ruas Silvanópolis e Paraisópolis



Fonte: Foto da pesquisadora. Maio, 2021.

A intervenção no trecho da rua, para incorporação à praça, consistiu na instalação de meio fios para demarcação da nova geometria e da área ampliada. Como importantes delimitadores visuais junto aos meio fios foram instalados vasos com plantas no início e no fim da nova área. Conforme sugestão da comunidade, foram instalados um palco aberto, uma quadra poliesportiva e uma série de bancos e mesas executados com a técnica de taipa de pilão⁶⁵.

O desenvolvimento dos projetos dos mobiliários de taipa foi de responsabilidade de dois laboratórios do Centro Universitário Newton Paiva, parceiro do projeto Ecozona Santa Tereza: o Studio N, escritório de arquitetura; e o FabLab, laboratório com equipamentos de fabricação digital para elaboração de protótipos e projetos dos alunos da instituição de ensino.

Assim, coordenados pela professora Jaqueline Vale, especialista em arquitetura de terra, o Studio N projetou os mobiliários e o FabLab fabricou as formas para sua execução.

⁶⁵ Técnica de construção milenar que utiliza terra como principal matéria prima, compactada com um pilão.

Figura 116 - Início da instalação da intervenção na área da rua incorporada à praça



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 117 - Início da instalação da intervenção na área da rua incorporada à praça



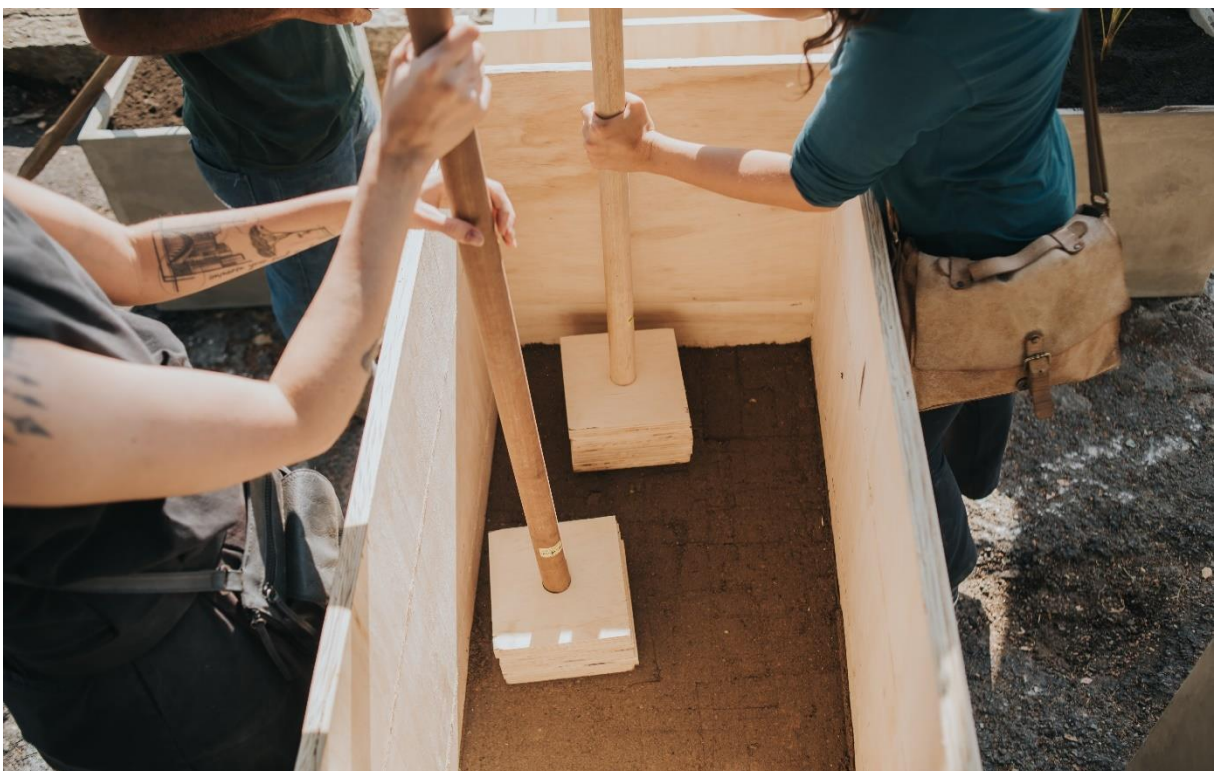
Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 118 - Montagem das formas para execução dos mobiliários



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 119 - Compactação do mobiliário



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Figura 120 - Mobiliário em taipa de pilão



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Figura 121 - Mobiliário em taipa de pilão



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Figura 122 - Vasos delimitando a área



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Figura 123 - Pintura na interseção das ruas Silvanópolis com Paraisópolis

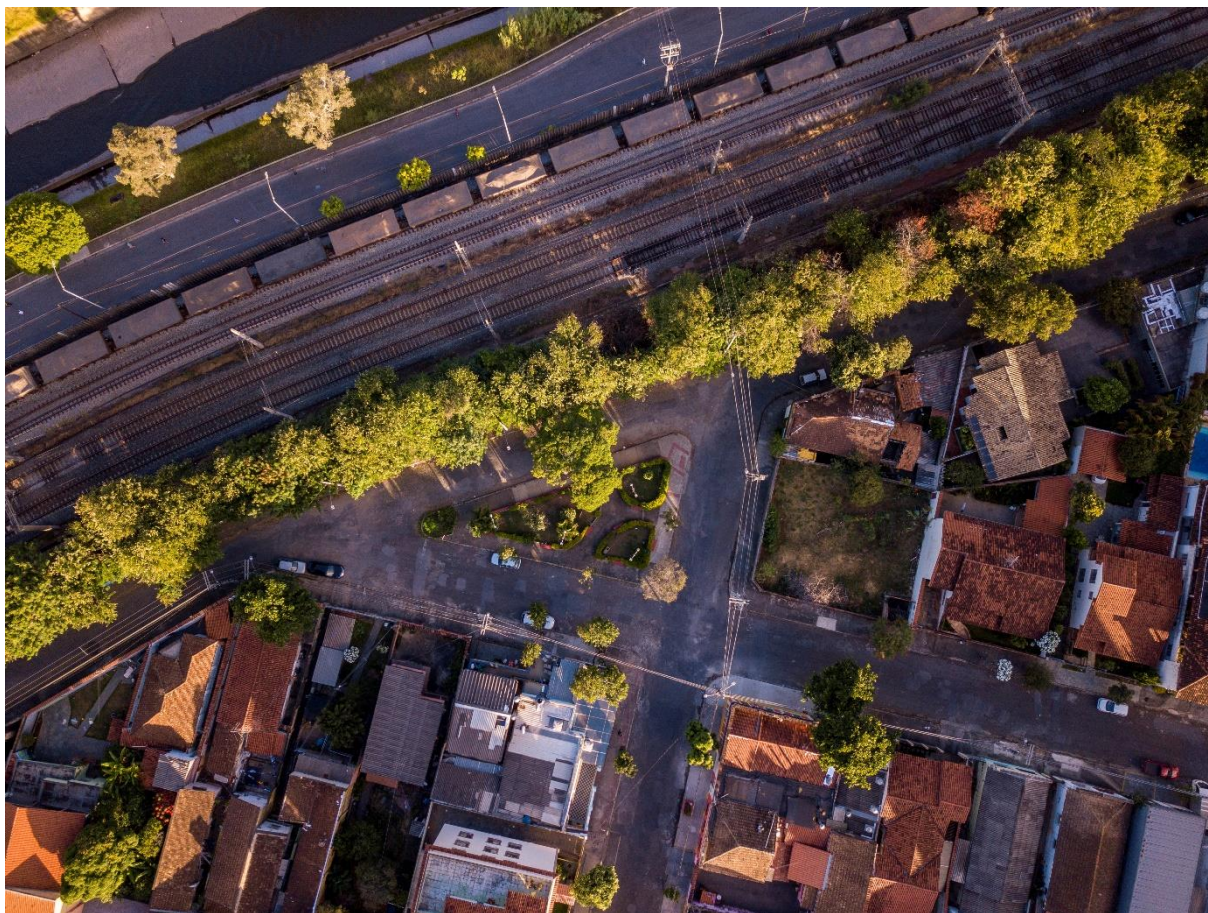


Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

“Eu te confesso, Eveline, que eu não sou exatamente um entusiasta da revolução da cidade porque eu acho que a cidade é uma estrutura de reprodução do capital, então na essência mesmo eu não consigo perceber um modelo de cidade como eu idealizaria, um lugar harmônico, de convivência igualitária, de espaço de diálogo, isto que a gente deseja do fundo do coração, mas eu confesso que na minha experiência prática eu não enxergo muito esta transformação radical da cidade, pelo menos num médio prazo. Não percebo muito esta tendência. Mas é a minha casa, né. A cidade também é minha casa e eu acho que cabe a mim, a revolução que eu posso oferecer é cuidar da minha casa o melhor possível, então eu acho que dentro disto, poder praticar a cidadania nas suas mais variadas formas e poder estar intervindo com o meu trabalho, a minha arte, o que eu faço, o que eu posso oferecer para a sociedade é a melhor forma de revolucionar este espaço. Eu acredito que a arte urbana, as intervenções mais variadas que a gente pode fazer neste espaço, é a contribuição que eu posso dar para uma cidade possível. Não sei se uma cidade ideal, mas uma cidade possível, pelo menos, um pouco mais próxima desse ideal aí que a gente almeja.”. (Comum⁶⁶ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Junho, 2020.).

⁶⁶ Comum, artista visual formado em artes gráficas pela Escola de Belas Artes da UFMG. Seu trabalho está em constante diálogo com a rua, ativando linguagens como o grafite, o estêncil, a pichação, o lambe-lambe e o muralismo. Em 2018 pintou para o festival Cura a obra “O Voo” com 65 metros de altura onde retratou o imenso Jequerê, a torre humana utilizada como estratégia para alcançar lugares altos na pichação.

Figura 124 - Área antes da intervenção



Fonte: Foto Octopus Filmes. Abril, 2021

Figura 125 - Área depois da intervenção implantada



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Uma vez implementada, a comunidade local rapidamente ocupou a área da intervenção. Não só como usuários, mas como agentes de sua manutenção. O processo de monitoramento e avaliação da intervenção tem sido permanente e a própria comunidade tem implementado melhorias no local.

Um mês após a primeira entrega, o projeto foi complementado, com a implantação de uma área destinada às crianças, com a instalação de brinquedos e piso emborrachado, demanda da comunidade.

“O ITDP tem discutido muito recentemente, a gente está numa fase de fato de explorar a questão da importância da cidade e da mobilidade urbana para o desenvolvimento da primeira infância. Primeira infância sendo este período que vai desde o nascimento até os seis anos, que é fundamental para a formação das crianças. É uma fase que o cérebro tem uma maior plasticidade, têm milhões de circuitos sendo estabelecidos neste momento que é o que possibilita a construção de linguagem, o desenvolvimento das capacidades sensoriais e das funções cognitivas superiores. E a gente tem tentado entender qual é o impacto da rua, o impacto do espaço público, o impacto da infraestrutura de transporte tanto para o desenvolvimento da criança que precisa de ter uma possibilidade de explorar o seu entorno, de explorar com segurança, com conforto também. E o impacto também no cuidador ou na cuidadora. Muitas vezes são mães, mas podem também ser mães, pais, avós e outras pessoas que têm este papel de cuidar da criança e que precisam ter um entorno que lhes dê segurança, que lhes dê conforto, que lhes dê confiança, que lhes dê o suporte e o apoio necessário para que ela possa cuidar dessa criança. A gente tem feito um trabalho bem interessante exploratório sobre isto olhando para o sistema de ônibus, por exemplo, no Recife e temos observado uma série de questões que limitam esta qualidade do cuidado na primeira infância. Então não só no que diz respeito ao sistema de ônibus em si, ao dentro dos veículos, a operação, as estações ou terminais, mas no acesso a esta estação, qual é a qualidade da calçada, a qualidade da rua, quanto de fato até a questão do custo também.” (Clarisse Link⁶⁷ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Maio, 2020.).

Na área atrás do palco, foram instalados paraciclos pela BHTRANS e alguns bancos que haviam sido danificados, receberam revestimento de madeira, instalado por um morador vizinho à praça (Sr. Antônio) que, desde sua implantação vem realizando manutenções sistemáticas na área de forma espontânea.

⁶⁷ Clarisse Link é Diretora Executiva do ITDP Brasil.

Figura 126 - Crianças ocupando a área



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021

Figura 127 - Crianças ocupando a área



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

Figura 128 - Ocupação da área pela comunidade do bairro



Fonte: Foto Octopus Filmes. Maio, 2021.

“Com relação a esta questão de mudança, se a gente pode mudar uma rua, a gente pode mudar o mundo. A mudança ela começa logo na gente, ela tem que partir de nós, desta inquietação, dessa negação da gente concordar sempre com o que está posto, que é o que a Ana faz com o projeto dela junto às escolas e é o que a gente tenta fazer aqui em Manaus também com a nossa associação.”. (Nádia Aguiar⁶⁸ para o *Podcast Cidades Possíveis*. Agosto, 2020.).

⁶⁸ Nádia Aguiar é advogada, esposa, ciclista, ativista e Coordenadora da Associação Ciclística Pedala Manaus desde 2011.

Figura 129 - Ocupação da área pela comunidade do bairro



Fonte: Foto da pesquisadora. Junho, 2021.

Figura 130 - Instalação da área para crianças



Fonte: Foto da pesquisadora. Junho, 2021.

Figura 131 - Instalação dos paraciclos



Fonte: Foto da pesquisadora. Junho, 2021.

Figura 132 - Crianças na rua



Fonte: Foto da pesquisadora. Julho, 2021.

Figura 133 - Crianças na quadra



Fonte: Foto Marcelo Cintra. Julho, 2021.

O monitoramento da área, logo após sua implementação, tem sido permanente. Foram realizadas pesquisas de avaliação com a comunidade do bairro.

Os desdobramentos do projeto e os resultados das pesquisas serão apresentados de forma detalhada no Capítulo 4.

4 EDUCAÇÃO, INFORMAÇÃO E PROCESSO

A cidade é o lugar em que o mundo se move mais; e os homens também. A co-presença ensina aos homens a diferença. Por isso a cidade é o lugar da educação e da reeducação. Quanto maior a cidade, mais numeroso e significativo o movimento, mais vasta e densa a co-presença e também maiores as lições e o aprendizado. SANTOS, 1994, p. 93.).

4.1 Educação e cidade

Aqueles que se dispõem a trabalhar na e com a cidade percebem muito rapidamente o imenso desafio a ser enfrentado. Esse desafio envolve diretamente um aprender e desaprender cíclicos que coloca técnicos, políticos e governantes em situação de constante instabilidade. Não há nada mais dinâmico do que a vida urbana e é fundamental estar aberto a esse processo que além de muito desafiador, é ao mesmo tempo, pleno de possibilidades.

As intervenções urbanas que estão no centro desta investigação são pontuais e, relativamente pequenas, considerando a escala das cidades e mesmo a dos bairros nas quais estão inseridas. Elas, muitas vezes, não têm mais do que um ou dois quarteirões e, poderiam ser tratadas apenas como mais uma dentre tantas pequenas obras que acontecem diariamente nas cidades. Porém, apesar de aparentemente singelas, cada uma destas pequenas intervenções está carregada de simbologia. Não só pelo tema que trazem à pauta, mas pelos processos que envolveram sua viabilização.

Esses processos demonstraram a relevância da relação que envolve a educação e a cidade. Não por acaso, a pesquisadora, já habituada a procurar por outros caminhos, para além do urbanismo, meios de tentar ler a cidade, se envolveu com bibliografias e autores que abordam a educação e os processos pedagógicos em suas obras. A relação dessa abordagem com a cidade é o tema da reflexão trazida neste capítulo.

Há que ser considerado, por quem planeja a cidade, que existe uma estreita relação entre o planejamento urbano e a vida cotidiana dos cidadãos. Diferentemente do que possa parecer, planos diretores e de ocupação dos solos, apesar de pensarem a cidade em um nível macro, interferem direta e pontualmente na vida de quem habita, trabalha, circula, em outras palavras, de quem usufrui a cidade.

Essa compreensão é fundamental para que se possa estabelecer uma nova relação entre aqueles que pensam a cidade e a forma com a qual executam esta tarefa, redirecionando sua ação. E, se se chega a um entendimento de que a gestão pública deve ser exercida juntamente com os cidadãos, é justamente aí que reside o maior dos desafios dos gestores públicos.

Souza (2006) já levantava a questão relativa ao planejamento das cidades extrapolando sua abrangência: planejar e gerir uma cidade envolve, diretamente, a vida de uma coletividade, o que significa planejar e gerir relações sociais. No compromisso de democratizar a gestão, as perguntas que se colocam são: quem planeja? Quem gere?

Ainda segundo o autor, e aqui talvez resida um dos principais questionamentos a serem feitos pelos planejadores urbanos, nas democracias representativas contemporâneas, o papel de planejar e de orientar técnico-cientificamente a gestão cabe a profissionais especializados, empregados normalmente pelo Estado. Um planejador dessa linhagem não só tenderá a presumir que está de posse de um saber intrínseca e totalmente superior ao senso comum como, igualmente, inclinar-se-á a achar desnecessário investir na informação do “cidadão comum” a respeito dos conteúdos e princípios do planejamento e da gestão. (SOUZA, 2006).

É justamente aí que está o equívoco. O saber técnico-científico precisa se tornar mais acessível e democratizado, com a disseminação das informações relevantes, de modo a estimular a participação consciente dos cidadãos. Somente com conhecimento de causa, terá a população condições de opinar e interferir nos processos de planejamento das cidades.

Isso não se dá de outra forma que não seja por meio de processos educativos. O acesso à informação, estabelecido através da disseminação de conhecimento, capacitará não só cidadãos, como também os próprios técnicos e gestores públicos.

Essa prática amplia o conhecimento e a compreensão de diversos aspectos relacionados à dinâmica urbana, e colabora para que os cidadãos caminhem rumo à sua própria autonomia, tomada aqui, não só no sentido *castoriano*, de construção de uma sociedade autônoma, como também no sentido *freiriano*, de transformação do próprio indivíduo. (CASTORIADIS, 1987; FREIRE, 1996; SOUZA, 2006).

Castoriadis (1987) compreende a construção da autonomia em duas faces complementares. A primeira refere-se à psique do indivíduo, onde se localizam as pulsões, o inconsciente, e é travestida de lucidez e reflexividade. Assim, a autonomia, nessa primeira face:

(...) é estabelecida entre a instância reflexiva e as outras instâncias psíquicas, como também entre seu presente e a história graças à qual ele se fez tal qual ele é, e pode escapar à servidão da repetição, refletir sobre ele mesmo, sobre as razões de seus pensamentos e sobre os motivos de seus atos, guiado pela intenção do certo e elucidação do seu desejo (CASTORIADIS, 1987b, p. 140).

A segunda face situa-se no plano social-histórico que condiciona a vivência da liberdade como experiência coletiva, visto que para o autor não há separação entre indivíduo e sociedade. Isso se dá porque o homem só existe na e pela sociedade e, assim, há um processo de “interiorização da instituição social sem o que não há indivíduo. Para investir a liberdade e a verdade, é preciso que elas já tenham aparecido como significações imaginárias sociais.” (CASTORIADIS, 1987b, p. 142).

Em Paulo Freire (1967; 1970; 1996) o termo autonomia perpassa toda a obra. Constituir-se autonomamente, para o autor, significa tornar-se capaz de criticar o próprio pensamento; capaz de criticar a própria realidade na qual o ser humano vive; capaz de transformar a realidade social, econômica, política, cultural. Autonomia, nesse sentido, é um processo de conscientização, que busca a tomada de consciência de si, sobre si e, da própria realidade na qual vive, tornando-se capaz de atuar sobre ela, reconhecendo suas contradições, para, de forma organizada, transformá-la.

Como professor, se minha opção é progressista e venho sendo coerente com ela, se não me posso permitir a ingenuidade de pensar-me igual ao educando, de conhecer a especificidade da tarefa do professor, não posso, por outro lado, negar que o meu papel fundamental é contribuir positivamente para que o educando vá sendo o artífice de sua formação com a ajuda necessária do educador. Se trabalho com crianças, devo estar atento à difícil passagem ou caminhada da **heteronomia** para a **autonomia**, atento à responsabilidade de minha presença que tanto pode ser auxiliadora como pode virar perturbadora da busca inquieta dos educandos. (...). (FREIRE, 1996, p. 28. Grifos do autor.).

Assim, avançando no entendimento da importância da construção de processos educativos que possam atuar no sentido de contribuir para a autonomia dos indivíduos e da sociedade e, compreendendo que a transição para um desenvolvimento urbano sustentável não envolve apenas infraestrutura, mas, fundamentalmente uma mudança cultural, é fundamental que

agentes públicos responsáveis por conduzir esses processos atuem estrategicamente facilitando o envolvimento da população em todas as suas etapas.

É importante destacar que toda e qualquer ação de técnicos e agentes públicos pode e deve ser exercida no sentido de levar conhecimento independentemente, da amplitude da ação e do público a ser afetado.

Souza (2006) defende, por exemplo, a criação de células de planejamento, pontuais e territorializadas que, ainda que possam parecer tímidas e limitadas, são válidas como campos de testes para que os próprios técnicos compreendam sua relevância pedagógica dentro do espírito *learning by doing*⁶⁹.

Apesar de envolverem um número relativamente pequeno de pessoas, elas são extremamente importantes numa escala de bairro, especialmente pelo efeito multiplicador e pelo seu poder de incentivar outros indivíduos a quererem se informar mais e melhor num claro exercício de “pedagogia urbana”, conforme defendido pelo autor:

A “pedagogia urbana” advogada pelo autor pode compreender diversas atividades e frentes de ação. O objetivo central é, sempre, o de ajudar a organizar e preparar a sociedade para uma participação lúcida e com conhecimento de causa, informando e colaborando para ampliar a consciência de direitos, das crianças e adolescentes aos adultos (SOUZA, 2006, p. 267).

Em contrapartida, a partir dessa mesma abordagem, instituições de ensino de todo o mundo têm buscado abrir a escola para a cidade como recurso educacional, impactando, inclusive, os currículos escolares e construindo reflexões sobre o futuro das cidades.

Portanto, a pedagogia urbana está presente, também, como campo de conhecimento da educação. Para Paramo (2009), a abordagem da pedagogia urbana implica pensar a educação, o sistema educacional, a escola, a comunicação e a cidade como cenário de formação. Sob essa ótica, é fundamental aceitar que a educação formal, centrada no sistema educacional e expressa a partir da escola, é limitada e não inclui todas as possibilidades educacionais de uma sociedade.

⁶⁹Aprender fazendo.

O autor propõe uma sistematização do campo de conhecimento da pedagogia urbana contextualizando-a a partir do sistema educacional, que começou a entrar em crise a partir do final dos anos 1960, levando a uma reflexão sobre os limites e possibilidades da educação centrada na escola, fazendo com que organismos internacionais reconhecessem a necessidade de repensar a educação, a pedagogia e o sistema educacional até então.

Nesse contexto, surgiu a necessidade de se promover meios de educação não formais que aproximassem a escola da própria vida, de uma educação mais globalizada e permanente, promovendo o autodidatismo, reconhecendo os limites educacionais da escola e a possibilidade de se recorrer a múltiplas formas extracurriculares de aprendizagem. Há, também, um entendimento de que grande parte do ensino ocorre fora da escola, ao mesmo tempo que a escola se mostra com grande potencial para a formação de cidadãos. É o início da aproximação entre educação e cidade, criando um novo campo de interesse e conhecimento. (PARAMO, 2009).

Para Colom (1991), a pedagogia urbana se propõe a responder a duas questões: "o que a educação pode oferecer para resolver os problemas gerados pela cidade?", e, "o que pode a cidade oferecer para resolver os problemas educacionais que as escolas e a sociedade enfrentam hoje? " A primeira questão conecta as necessidades urbanas passíveis de serem solucionadas por meio da ação pedagógica. Já a segunda, coloca a cidade como meio didático e fonte de conhecimento. É nesse sentido que Colom afirma que a Pedagogia Urbana se constitui a partir de ambas as perspectivas.

No plano didático, Colom distingue duas atividades fundamentais "Aprendendo com a cidade" e "Aprendendo a cidade". Se por um lado, aprender com a cidade é a atividade a partir da qual a cidade é concebida como fonte de informação, por outro, "Aprender a cidade" implica tomar a cidade não como meio de instrução, mas como objeto de aprendizagem. A cidade é concebida em si mesma como um objeto de estudo. (COLOM, 1991).

Paramo (2009) propõe, como contribuição para a construção e delimitação do campo de conhecimento da Pedagogia Urbana, uma sistematização de seus princípios e abordagens principais. Assim, para o autor, a Pedagogia Urbana:

- Concentra sua análise nas interações entre indivíduos e grupos sociais com o ambiente construído: a cidade. A experiência de viver a cidade estabelece relações recíprocas entre as

influências do meio e a formação do indivíduo e do indivíduo como agente que projeta, constrói e transforma a cidade;

- Promove a democracia, a participação cidadã e a convivência entre as pessoas;
- Assume uma perspectiva otimista da vida na cidade, vendo-a como um ambiente que oferece grandes oportunidades de crescimento pessoal;
- Está orientada para a resolução de problemas de relevância social que podem ser abordados numa perspectiva educativa e para a valorização dos recursos de que dispõe a cidade para a formação dos cidadãos e a melhoria da qualidade de vida;
- Possui uma abordagem que considera o indivíduo dentro de seu contexto social e urbano;
- Estuda os processos pedagógicos e educacionais que ocorrem no contexto natural da cidade, tendo como base a educação informal;
- Faz uso de vários métodos qualitativos e quantitativos para capturar experiências subjetivas de aprendizagem e manifestar comportamentos no ambiente urbano por meio de pesquisas;
- Caracteriza-se por uma orientação interdisciplinar (arquitetura, pedagogia, geografia humana, sociologia, psicologia ambiental, comunicação);
- Localiza espacialmente a ação educacional em locais públicos, como espaços públicos e outros locais culturais da cidade.

Em relação aos problemas teóricos que a Pedagogia Urbana busca solucionar, o autor destaca:

- Explorar os processos relacionados à produção e assimilação da gramática espacial da cidade, ou seja, o que está relacionado à leitura dos símbolos, signos, regras e papéis de uma cidade para nela se localizar;

- Identificar, caracterizar e compreender os códigos das cidades que permitem e/ou facilitam o viver na cidade. Ou seja, as formas de se relacionar na cidade especificamente no espaço público, bem como os processos e formas de identificação e apropriação dos espaços;
- Explorar as possibilidades da cidade como ambiente de aprendizagem individual e social;
- Aprimorar as interações que facilitam e promovem uma maior e melhor convivência no espaço público;
- Identificar, caracterizar e compreender as formas de construção do habitat humano frente aos papéis e regras explícitas ou implícitas que derivam do uso compartilhado dos lugares;
- Caracterizar e compreender as relações e tensões entre cidade; cidadania e democracia, manifestadas no quotidiano da experiência urbana;
- Promover o conhecimento dos mecanismos e possibilidades da democracia participativa, relacionados com o desenho, uso e apropriação da cidade.
- Identificar e caracterizar os aspectos básicos de uma pedagogia para conviver com diferentes, dentro de parâmetros de equidade e convivência. (PARAMO, 2009).

Compreendendo o papel estratégico das cidades nos processos educativos da população, no início da década de 1990, consolida-se o termo “Cidade Educadora”, em Barcelona, na Espanha, durante o primeiro Congresso Internacional das Cidades Educadoras.

4.2 O papel das Cidades Educadoras

Quem ensina aprende ao ensinar e quem aprende ensina ao aprender (FREIRE, 1996, p. 12).

Durante o Congresso, foi elaborada, pela representação dos municípios participantes, a “Carta das Cidades Educadoras” contendo os princípios básicos pelos quais se deve reger o impulso educacional nas cidades. A Carta foi revista no II Congresso Internacional (Bolonha, 1994), no VIII Congresso (Génova, 2004) e em 2020, para adaptar as suas perspectivas aos novos desafios

e necessidades sociais. Os municípios que aderiram aos princípios estabelecidos pela Carta compõem a Associação Internacional de Cidades Educadoras – AICE.

A Carta⁷⁰ aponta como diretrizes básicas, os seguintes aspectos:

- A educação transcende as paredes da escola para impregnar toda a cidade;
- A necessidade de aprender e desenvolver a consciência da comunidade e as competências necessárias para organizar a vida em comum em condições de igualdade e justiça;
- Os municípios de todos os países, desde a sua dimensão local, deverão agir como plataformas de experimentação e consolidação de uma plena cidadania democrática;
- A educação em valores e direitos humanos é mais urgente do que nunca, para dar sentido, incentivar, traçar um rumo democrático;
- As Cidades Educadoras sentem-se portadoras do ideal de inclusão, acolhendo cada pessoa como ela é e convidando-a a participar num projeto comum de cidade;
- O direito à Cidade Educadora deve afirmar-se como uma extensão do direito à educação.

E define como princípios:

1. O direito à Cidade Educadora

Educação inclusiva ao longo da vida;
Política educativa ampla;
Diversidade e não discriminação;
Acesso à cultura;
Diálogo intergeracional.

2. O compromisso da cidade

⁷⁰ Disponível em: https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2020/11/PT_Carta.pdf

Conhecimento do território;
 Acesso à informação;
 Governança e participação dos cidadãos;
 Acompanhamento e melhoria contínua;
 Identidade da cidade;
 Espaço público habitável;
 Adequação dos equipamentos e serviços municipais;
 Sustentabilidade.

3. O serviço integral das pessoas

Promoção da saúde;
 Formação de agentes educativos;
 Orientação e inserção laboral inclusiva;
 Inclusão e coesão social;
 Corresponsabilidade contra as desigualdades;
 Promoção do associativismo e do voluntariado;
 Educação para uma cidadania democrática e global.

De acordo com a Associação Internacional das Cidades Educadoras - AICE, 491 cidades de 37 países integram a Associação. No Brasil, são 14 municípios e a data de 30 de novembro, foi adotada para celebrar o Dia Internacional da Cidade Educadora, dia em que, em 1990, se proclamou a Carta das Cidades Educadoras.

Segundo Gadotti (2006), uma cidade pode educar quando, além de suas funções tradicionais (econômica, social, política e de prestação de serviços), exerce uma nova função, cujo objetivo é a formação para e pela cidadania. Assim, para a cidade ser considerada educadora é preciso que ela promova e desenvolva o protagonismo de todos (crianças, jovens, adultos, idosos).

Para o autor, a cidade enquanto educadora é também educanda. Afirmção que tem um diálogo direto com Freire (1996), quando este afirma que nas condições de verdadeira aprendizagem, os educandos vão se transformando em reais sujeitos da construção e da reconstrução do saber ensinado, ao lado do educador, igualmente sujeito do processo.

Se estivesse claro para nós que foi aprendendo que percebemos ser possível ensinar, teríamos entendido com facilidade a importância das experiências informais nas ruas, nas praças, no trabalho, nas salas de aula das escolas, nos pátios dos recreios em que variados gestos de alunos, de pessoal administrativo, de pessoal docente se cruzam cheios de significação. (FREIRE, 1996, p. 20.).

Essa tem sido uma prática, sobretudo no nível do poder local, que tem ajudado na construção de uma democracia participativa, superando os estreitos limites da democracia puramente representativa.

Gadotti (2006) agrega o conceito de Escola Cidadã, representada pelo momento em que a comunidade educadora “reconquista” a escola, integrando-a a cidade. A escola deixa de ser um lugar abstrato para inserir-se definitivamente na vida da cidade e ganhar, com isso, nova vida. Ela se transforma num novo território de construção da cidadania.

Temos uma Escola Cidadã e uma Cidade Educadora quando existe diálogo entre a escola e a cidade. Não se pode falar de Escola Cidadã sem compreendê-la como escola participativa, escola apropriada pela população como parte da apropriação da cidade a que pertence. Nesse sentido, Escola Cidadã, em maior ou menor grau, supõe a existência de uma Cidade Educadora. (GADOTTI, 2006).

O “cenário” da cidade que educa possibilita qualificar o entendimento *freireano* tanto da leitura da palavra escrita quanto da leitura do mundo. A cidade que educa não aponta para soluções imediatas, mas para uma compreensão mais analítica e reflexiva, seja em relação aos problemas do cotidiano ou aos desafios do mundo contemporâneo. Para Freire (2005), só numa compreensão dialética da relação escola-sociedade é possível não só entender, mas trabalhar o papel fundamental da escola na transformação da sociedade. (FREIRE, 2005; GADOTTI, 2006).

Em suma, podemos falar em cidade que educa quando ela busca instaurar a cidadania plena e ativa; quando são estabelecidos canais permanentes de participação da população e quando há incentivo para que as comunidades se organizem a favor do controle social.

4.2.1 A Cidade Educadora em Belo Horizonte

Belo Horizonte passou a ser reconhecida formalmente como uma cidade educadora ao se tornar signatária na Associação Internacional das Cidades Educadoras – AICE, em 2000. Dessa forma, assumiu o compromisso de destinar um montante mínimo de seu orçamento para respaldar a criação de diferentes programas e ações educativas em diálogo com a cidade, cujo principal compromisso pautou-se pela qualificação da educação pública na capital. (CAMPOS, *et al.*, 2021).

Um dos programas de grande impacto incorporado nesse processo foi o Programa Escola Plural, que, na década de 1990, gerou significativas mudanças nos processos escolares, trazendo, em sua concepção, a promoção dos direitos, a formação integral e o diálogo com as famílias e a comunidade escolar. O desafio do Município foi, a partir de então, seguindo essa linha de atuação, construir uma gestão de acordo com os compromissos assumidos como Cidade Educadora. (CAMPOS, *et al.*, 2021).

Estabelecendo uma relação direta da escola com seu território, Belo Horizonte desenvolveu o Programa Escola Integrada, pautado na ressignificação de territórios educativos, resultando no redimensionamento da prática educativa, orientada para o direito à memória e ao usufruto da cultura e da cidade. Aliada à concepção de territorialidade, somou-se a dimensão da corporeidade, expressa no protagonismo dos corpos/sujeitos que, ao transitarem pela cidade, constroem seu pertencimento. O Programa Escola Integrada foi implantado em 2006 e transformou o município numa grande sala de aula, criando possibilidades para que as crianças tivessem acesso aos espaços culturais e de lazer nos próprios bairros e em locais mais distantes. (CAMPOS, *et al.*, 2021).

O Programa tem uma relação direta com a mobilidade urbana e a apropriação de espaços públicos fazendo com que, muitas vezes, a Secretaria Municipal de Educação trabalhe em parceria com a BHTRANS proporcionando experiências de deslocamentos na cidade. Os percursos propostos nesses caminhamentos, em geral, recebem intervenções de sinalização por parte da BHTRANS como forma de demarcação desses espaços, que em muitos locais, num primeiro momento apresentam-se como hostis à presença de crianças.

Coordenado pelo Programa Escola Integrada, o Projeto Escola Segura vem sendo realizado pelo município desde 2014 e desenvolvido em parceria com a Gerência de Educação para a Mobilidade - GEDUC, da BHTRANS, e a Gerência de Vigilância Epidemiológica da Secretaria Municipal de Saúde - SMSA.

O Programa tem como objetivo a educação para a mobilidade voltada para estudantes da faixa etária de 6 a 14 anos da Rede Municipal de Educação Básica de Belo Horizonte. Porém, o programa envolve toda a comunidade escolar (alunos, professores, pais, transportadores escolares e vizinhança), possibilitando a redução do risco de acidentes de trânsito na região das escolas.

O programa iniciou-se com a participação de nove escolas, chegando atualmente, a 64 escolas das 176 escolas de ensino fundamental do município. Ao todo, 117 escolas já participaram e grande parte delas permaneceu em todos os anos, inclusive, inserindo a educação para a mobilidade no projeto político pedagógico da escola. A metodologia do trabalho consiste em envolver permanentemente a comunidade escolar em discussões relativas à relação entre mobilidade urbana e escola, de modo a promover uma mudança cultural, não só na comunidade escolar, mas também na comunidade do entorno onde a escola está inserida.

Sua metodologia prevê ações permanentes de educação para o trânsito divididas em duas categorias: ações reativas e ações proativas. As ações reativas são aquelas estabelecidas pelo Comitê Gestor para a execução das escolas e constam de: lançamento do programa, participação no programa de educação da BHTRANS, assinatura dos alunos na faixa “Programa Escolas Seguras – Esta escola participa”, que é fixada na entrada da escola, formação e capacitação do corpo docente das escolas.

As ações proativas são atividades diversas de livre iniciativa da escola, elaboradas e executadas pelas escolas participantes ao longo de todo o ano. Para o registro das ações (reativas e proativas) do programa, a escola elabora um portfólio que é enviado mensalmente para a SMED, que vai pontuar a escola com o objetivo de elaborar um ranking daquelas que serão premiadas com placas com selos (ouro, prata, bronze).

Além da descrição das atividades, é necessário o registro fotográfico. Para o encerramento do projeto, no final do ano é organizado um evento onde ocorre a entrega das premiações citadas acima às escolas.

Uma das responsabilidades atribuídas à BHTRANS no programa é a obrigatoriedade de implantar tratamento de segurança no entorno da escola, de forma que o aluno entenda na prática os conceitos que está aprendendo teoricamente na escola. Para isso, o município precisa elaborar e implantar os projetos. Das 176 escolas municipais de ensino fundamental, 72 escolas já receberam intervenções, que precisam ser monitoradas regularmente para eventuais ajustes. As demais escolas (não participantes) precisam, primeiramente, fazer a adesão ao programa para que em seguida, sejam estudadas as melhorias a serem implementadas.

Um pilar de extrema importância no Projeto Vida no Trânsito é a implementação de “Sistemas Dinâmicos de Melhoria Contínua”, metodologia de trabalho com comunidades específicas em que o permanente envolvimento da comunidade com ações de educação para a mobilidade contribui efetivamente para uma mudança cultural daquele grupo, que passa a adotar não só um comportamento mais seguro, como também mais vigilante em relação à sua comunidade.

O Programa conta, ainda, com apoio de outros parceiros como a Guarda Municipal de Belo Horizonte, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU e a Polícia Militar de Minas Gerais - PMMG, que oferecem atividades às escolas.

Os projetos de Zona 30 no entorno de escolas, objetos desta pesquisa, estão totalmente alinhados com o Projeto Escola Segura e propõem um passo a mais nos processos de discussão com a comunidade ao estabelecerem uma metodologia que envolve a comunidade nas discussões e também na implementação dos projetos.

4.3 Processos de educação e apropriação da cidade

Ensinar exige disponibilidade para o diálogo (FREIRE, 1996, p. 50).

As ações educativas que envolvem as discussões sobre a cidade, decorrentes dos processos descritos até esse ponto, localizam-se principalmente nos espaços públicos e têm por objetivo

contribuir para a formação do cidadão, facilitando seu acesso à cidade e apropriando-se de seus espaços com autonomia.

A experiência da atuação direta no espaço público é, por si só, transformadora das relações sociais e das possibilidades de participação do cidadão em processos que envolvem discussão e planejamento das cidades, primeiramente em escala local, mas com possibilidades reais de ampliação de sua abrangência.

Como forma de melhor localizar no território essa discussão, é importante destacar que as práticas sociais não são necessariamente espacializadas, ou seja, o poder não é exercido apenas no espaço, mas também através do espaço e por meio do espaço, isto é, por meio das formas espaciais, das configurações territoriais e das imagens de lugar. No que diz respeito à resistência, essa é muito frequentemente exercida mediante processos de territorialização, ou seja, mediante o controle e a ocupação do espaço. (SOUZA, 2006).

As resistências materializadas por ações de ocupação do espaço público falam diretamente de processos de exclusão de uma parcela da população de determinados áreas e espaços da cidade. Muitas vezes, essa exclusão se dá ainda no nível do planejamento urbano e por isso é preciso compreender como podem se dar processos de reversão desse cenário (espontâneos ou mesmo estimulados) que levem à reapropriação desses espaços.

O conceito de apropriação urbana aqui adotado por Lefebvre (1991) em “O direito à cidade”, é adequado na compreensão desse processo, justamente pelo fato de o autor assumir uma postura crítica em relação ao urbanismo modernista, afirmando que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, muito menos às pranchetas de arquitetos e urbanistas. Em oposição a essa perspectiva administrativista, Lefebvre enfatiza a produção social do espaço: assume a ótica dos cidadãos, assentando o direito à cidade na sua luta pelo direito de criação e plena fruição do espaço social.

Nem o arquiteto, nem o urbanista, nem o sociólogo, nem o economista, nem o filósofo ou o político podem tirar do nada, por decreto novas formas e relações. Se é necessário ser exato, o arquiteto, não mais que o sociólogo não tem os poderes de um dramaturgo. Nem um nem outro cria as relações sociais. Em certas ocasiões favoráveis, auxiliam certas tendências a se formular (a tomar forma). Apenas a vida social (a práxis) na sua capacidade global possui tais poderes (LEFEBVRE, 1991, p. 109).

Freire (2019) corrobora essa perspectiva e coloca no centro dessa discussão a educação como fundamental para que processos de exclusão possam ser revertidos a partir do momento que se lança luz sobre cada um desses processos. Assim, sob a perspectiva do exercício do poder advindo dos processos de educação e conscientização, o autor destaca:

Desta forma, aprofundando a tomada de consciência da situação, os homens se “apropriam” dela como realidade histórica, por isto mesmo, capaz de ser transformada por eles. O fatalismo cede, então, seu lugar ao ímpeto de transformação e de busca, de que os homens se sentem sujeitos (FREIRE, 2019, p. 48).

Sob essa perspectiva, processos de apropriação urbana podem ser definidos como uma prática socioespacial, inscrita no tempo, na qual os grupos sociais não só modificam a natureza e o lugar, mas também os empregam para suas atividades diversas, produzindo tanto um espaço concreto e material como também produzindo fenômenos sensíveis, símbolos, projetos, projeções, imaginário, utopias (SOUZA, 2006).

“Mas para entender bem o que é ser um utopista e eu me penso assim como um utopista eu acho que a gente pode buscar lá no Eduardo Galiano. Ele diz: “A utopia está lá no horizonte. Me aproximo dois passos, ela se afasta dois passos. Caminho dez passos e o horizonte corre dez passos. Por mais que eu caminhe, jamais alcançarei. Para que serve a utopia? Serve para isto, para que eu não deixe de caminhar”. Então para eu responder a sua pergunta, a cidade dos meus sonhos é Belo Horizonte que eu venho ajudando a construir diariamente com o meu trabalho, com as minhas relações sociais. E eu penso que nós três enquanto estamos aqui conversando e gravando este *podcast* também estamos ajudando a constituir a Belo Horizonte que é sonho de muita gente.”. (Marcos Fontoura de Oliveira⁷¹ para o *Podcast* Cidades Possíveis. Agosto, 2020.).

Esses processos, como já abordado anteriormente, podem ser conduzidos e/ou estimulados por especialistas, por agentes públicos. É fundamental, nesses casos, que estes especialistas entendam a si próprios como uma espécie de educadores ou pedagogos, “pedagogos urbanos” (SOUZA, 2006).

Se é a partir desse lugar que a pesquisadora aborda todas as questões pautadas nesta pesquisa, é importante dizer que o papel de “pedagoga urbana” foi incorporado não só durante o período de duração dessa investigação, como antes mesmo que a pesquisadora tomasse conhecimento dessa terminologia, pois era essa a função que ela já havia tomado para si.

⁷¹ Marcos Fontoura de Oliveira é engenheiro civil, urbanista, especialista em percepção ambiental e espaço urbano, pós-graduado em desenvolvimento gerencial, mestre em administração pública e doutor em ciências sociais.

Para levar a cabo os processos de condução e coordenação das intervenções de retomada da rua, através da implementação dos projetos de Zona 30 aqui descritos, durante todas as etapas de planejamento e realização das oficinas com a comunidade e da preparação dos técnicos do poder público que fariam parte do processo, foi fundamental que a equipe de coordenação dos projetos tivesse uma escuta atenta. Talvez resida aí uma das pistas que levaram à viabilização das intervenções após tantos anos de discussões frustradas.

Caminhando na mesma direção de Freire (1996), escutar é, obviamente, algo que vai além da capacidade auditiva de cada um. Escutar, no sentido aqui discutido, significa a disponibilidade permanente por parte do sujeito que escuta para a abertura à fala do outro, ao gesto do outro, às diferenças do outro. E é nesse contexto que é possível estabelecer o diálogo (FREIRE, 1996).

A colaboração, como característica da ação dialógica, que não pode dar-se a não ser entre sujeitos, ainda que tenham níveis distintos de função, portanto, de responsabilidade, somente pode realizar-se na comunicação. O diálogo, que é sempre comunicação, funda a colaboração. Na teoria da ação dialógica, não há lugar para a conquista das massas aos ideais revolucionários, mas para a sua adesão. O diálogo não impõe, não maneja, não doméstica, não *sloganiza*. (FREIRE, 2019. p. 103.).

Baseada na discussão colocada por Freire (1996), deve fazer parte da formação de agentes públicos que assumem o papel de educadores, se indagarem sobre quais são as qualidades indispensáveis (para além da escuta atenta e da abertura para o diálogo) no desempenho desse papel, mesmo sabendo que essas qualidades precisam ser criadas por eles próprios, durante a própria prática, se essa for, claro, uma opção político-pedagógica democrática e progressista.

Ainda assim, e retomando um questionamento desenvolvido no Capítulo 3, sobre a legitimidade de processos de apropriação do espaço público conduzidos pelo Estado, é possível afirmar que nenhuma ação iniciada pelo Estado, mesmo que de criação de instâncias participativas, pode ser considerada insurgente, como bem pontuou Souza (2006). Porém, por meio desses espaços de diálogo criados, é possível que se perceba, nos movimentos sociais inseridos nesse processo, algum conteúdo insurgente e com grande potencial de capilaridade.

Ao agente público que se coloca no papel de educador, detentor do conhecimento teórico, é fundamental compreender a necessidade de buscar na prática o conhecimento que fundamentalmente complementará a teoria. O fazer na cidade, colaborativamente, implica em revisão da teoria, em encontrar novas formas de fazer, em buscar alternativas.

Para Freire (2005) aliás, não se separa teoria de prática; não há, para o autor, como superestimar ou subestimar uma ou outra. Não há como reduzir uma à outra. Uma implica a outra, em necessária, contraditória e processual relação:

Há algo que, do ponto de vista da compreensão que tenho do processo em que vim me tornando um educador, me parece de fundamental importância. Refiro-me ao quase-vício que se apoderou de mim e a que jamais renunciarei – o de pensar a prática. (...). Quanto mais pensava a prática a que me entregava tanto mais e melhor compreendia o que estava fazendo e me preparava para praticar melhor. Foi assim que aprendi a procurar sempre e sempre o auxílio da teoria com a qual pudesse ter melhor prática amanhã. Foi assim também que nunca dicotomizei teoria de prática, percebendo-as jamais isoladas uma da outra, mas em permanente relação contraditória, processual. (FREIRE, 2005, p. 104).

Um dos trabalhos político pedagógicos a serem feitos por educadores verdadeiramente progressistas junto aos movimentos populares é demonstrar praticamente que a teoria é indicotomizável da prática. E que a teoria é indispensável à transformação do mundo (FREIRE, 2005).

O processo pedagógico que leva conhecimento acessível aos indivíduos e pode ser por eles dominado, estimulando sua autonomia em vez de dominá-los, tem grande possibilidade de transformação social. Nesse processo, como foi o caso das intervenções urbanas objeto dessa pesquisa, ganhos de autonomia, aparentemente modestos, de alcance mais tático, podem ter também, de um ponto de vista político-pedagógico, importância estratégica, por servirem para acumular forças e conscientizar (SOUZA, 2006).

É a partir desse saber fundamental: mudar é difícil, mas é possível, que vamos programar nossa ação político-pedagógica, não importa se o projeto com o qual nos comprometemos é de alfabetização de adultos ou de crianças, se de ação sanitária, de evangelização, se de formação de mão de obra técnica (FREIRE, 1996, p. 32).

Ainda assim, é necessário ter consciência de que processos e ganhos em larga escala não são simples e, necessariamente, levam tempo. A experiência local, em pequena escala, tem um papel estratégico nesse processo. Ela pode demonstrar que mudanças são possíveis.

Mudanças tornam-se exponencialmente possíveis a partir do momento que se tem consciência de que o mundo não está posto, não é dado como definitivo. E aqui, a pesquisadora gostaria ainda de citar Paulo Freire, em duas ou três frases, naquilo que ela considera como uma das

mais bonitas abordagens do autor: a de que o tempo verbal que deve ser considerado, ao se olhar para as transformações possíveis do mundo, é o do “gerúndio”.

O futuro é algo que se vai dando, e esse “se vai dando” significa que o futuro existe na medida em que eu ou nós mudamos o presente. E é mudando o presente que a gente fabrica o futuro; por isso, então, a história é possibilidade e não determinação (FREIRE, 2005, p. 90).

É o saber da história como possibilidade e não como determinação. O mundo não é. O mundo está sendo (FREIRE, 1996, p. 30.).

O educador e a educadora críticos não podem pensar que a partir do curso que coordenam, ou do seminário que lideram, podem transformar o país. Mas, podem demonstrar que é possível mudar. E isso reforça nele ou nela a importância de sua tarefa político-pedagógica (FREIRE, 1996, p. 43).

Para concluir, há que se destacar a importância de, para aqueles que se colocam na função de educadores, assumirem uma prática educativa progressista em contraposição a uma postura conservadora. Enquanto esta procura acomodar, adaptar os educandos ao mundo dado, a primeira, (a prática educativa progressista), busca inquietar os educandos, desafiando-os para que percebam que o mundo dado é um mundo dando-se e que, por isso mesmo, pode ser mudado, transformado, reinventado. (FREIRE, 1989).

Devo concluir esta questão dizendo que os educadores progressistas sabem muito bem que a educação não é a alavanca da transformação da sociedade, mas sabem também o papel que ela tem nesse processo. A eficácia da educação está em seus limites. Se ela tudo pudesse ou se ela pudesse nada, não haveria porque falar em seus limites. Falamos deles precisamente porque, não podendo tudo, pode alguma coisa. (FREIRE, 2005, p. 30, em entrevista à Revista Escola Nova, em 26 de fevereiro de 1989).

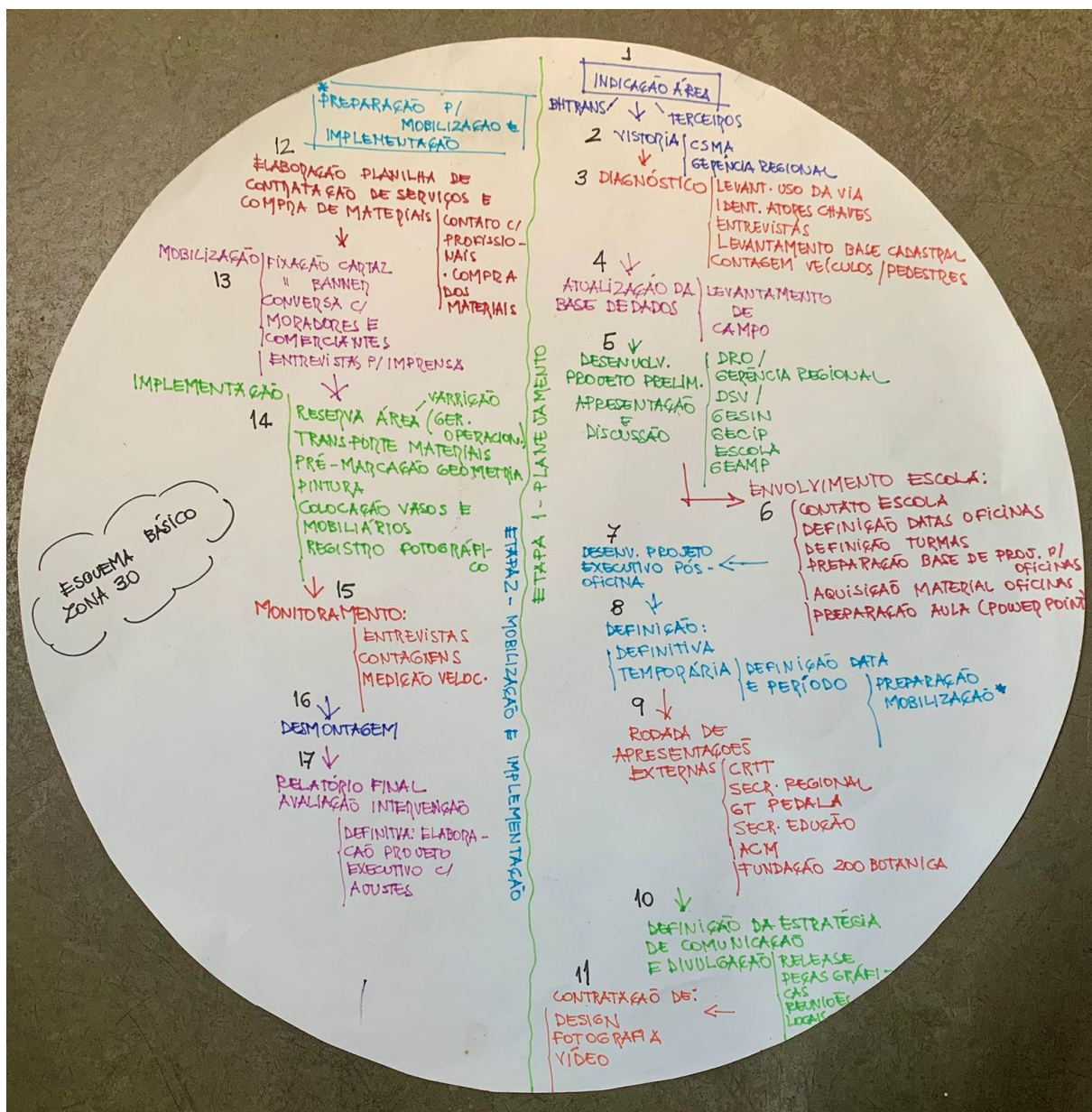
4.4 Notas sobre os processos em Belo Horizonte

Parte das estratégias utilizadas em Belo Horizonte relativas aos processos de educação, informação e comunicação que levaram à viabilização dos projetos aqui descritos, foram já, parcialmente descritas no Capítulo 3, ao serem abordados os processos de implementação de cada uma das intervenções.

Porém, é importante destacar que, uma vez compreendido pela equipe de coordenação dos projetos que sua viabilização só se daria com envolvimento pleno da população envolvida, a definição dos métodos a serem utilizados nesse processo, não estava totalmente clara, nem havia sido previamente definida.

No entanto, a partir da primeira intervenção viabilizada (Zona 30 Cachoeirinha), foi possível estabelecer um “esquema básico” envolvendo todas as principais etapas das intervenções (do planejamento à implementação). A definição do Esquema Básico foi fundamental para que a equipe de coordenação compreendesse em que etapas e com quais ferramentas deveriam se dar os processos de comunicação e envolvimento da população. A Figura 134, apresenta o resultado dessa sistematização.

Figura 134 - Esquema básico para implantação de Projetos de Zona 30



Fonte: Desenho elaborado pela pesquisadora. Maio, 2019.

ESQUEMA BÁSICO PROJETOS DE ZONA 30

ETAPA 1 – PLANEJAMENTO

1. Indicação área

- BHTRANS
- Terceiros



2. Vistoria

- Coordenadoria de Sustentabilidade e Meio Ambiente – CSMA - BHTRANS
- Gerências Regionais - BHTRANS
- Supervisão de Projetos Especiais – Gerência de Sinalização - BHTRANS



3. Diagnóstico

- Levantamento de fonte de recursos
- Levantamento de uso da via
- Identificação dos atores chaves
- Entrevistas
- Levantamento base cadastral
- Contagem de veículos/pedestres



4. Atualização da base de dados

- Levantamento de campo



5. Desenvolvimento do projeto preliminar para apresentação e discussão

- Diretoria de Ação Regional - DRO - BHTRANS
- Gerência Regional – DRO - BHTRANS
- Diretoria de Sistema Viário - DSV - BHTRANS
- Gerência de Sinalização - GESIN - BHTRANS
- Gerência de Projetos - GECIP - BHTRANS
- Gerência de Manutenção - GEAMP

- Escola ou terceiros envolvidos



6. Envolvimento da Escola

- Contato com a Secretaria Municipal de Educação - SMED
- Contato com a Diretoria da escola
- Definição datas das oficinas
- Definição de turmas
- Preparação base de projeto para oficinas
- Aquisição materiais para oficinas
- Preparação aula (Power Point + materiais de desenho)



7. Desenvolvimento Projeto Executivo pós-oficina



8. Definição:

Intervenção definitiva ou temporária

- Intervenção Temporária

Definição data e período

- ✓ Preparação
- ✓ Mobilização



9. Rodada de apresentações externas

- Comissões Regionais de Transporte e Trânsito - CRTT
- Secretária Regional
- Grupo de Trabalho - GT Pedala - BH
- Assessoria de Comunicação – ACM - BHTRANS
- Superintendência de Limpeza Urbana - SLU
- Fundação Zoobotânica



10. Definição da estratégia de comunicação e divulgação

- Release

- Peças gráficas
- Reuniões locais



11. Contratação de equipe de registro do processo de implantação

- Design
- Fotografia
- Vídeo



ETAPA 2 – MOBILIZAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO

Preparação para mobilização e implementação

12. Elaboração planilha de contratação de serviços e compra de materiais

- Contato com profissionais
- Compra dos materiais



13. Mobilização

- Cadastramento de voluntários
- Fixação do convite para a intervenção na área
- Fixação de banners
- Reunião com moradores e comerciantes
- Entrevistas para imprensa



14. Implementação

- Reserva de área (Gerência Operacional)
- Fixação de faixas de pano
- Varrição
- Transporte de materiais
- Pré-marcação de geometria
- Pintura
- Colocação de vasos e mobiliários urbanos

- Registro fotográfico
- ↓
15. Monitoramento
- Entrevistas
 - Contagens
 - Medição de velocidade
- ↓
16. Desmontagem
- ↓
17. Relatório final – Avaliação intervenção
- Intervenção Definitiva: Elaboração projeto executivo com ajustes

Após a escolha da área do projeto, as primeiras definições foram relativas aos dados a serem recolhidos no local da intervenção. Dessa forma, além de dados quantitativos referentes às contagens de veículos e pedestres, velocidade regulamentada e praticada, ocupação da via, dentre outros, foi fundamental, na etapa de planejamento, a realização de pesquisas de percepção ambiental que pudessem revelar como as pessoas percebiam a área do estudo.

As pesquisas de percepção ambiental foram realizadas por meio de entrevistas dirigidas, desenvolvidas a partir de perguntas pré-formuladas e com uma ordem pré-estabelecida. Basicamente, as pesquisas tinham como objetivo compreender o perfil das pessoas, como se deslocavam pela área, e, sua percepção quanto à segurança e problemas pré-existentes.

A partir da etapa de planejamento e coleta de informações, partia-se para o planejamento das oficinas. No caso das intervenções Zona 30 Cachoeirinha e Zona 30 Confisco, que envolviam alunos das escolas da região, a preparação das oficinas e do material de trabalho seguiu caminhos muito parecidos, apesar dos ajustes que dependiam do público envolvido. Esses ajustes, algumas vezes, referiam-se ao material impresso a ser divulgado, outras vezes, ao conteúdo a ser abordado.

No caso das oficinas com adolescentes da Escola Estadual Ilacir Pereira Lima, por exemplo, o material previamente preparado para realização dos trabalhos em grupo, foi rejeitado pelos alunos que, preferiram trabalhar mais livremente na criação de seus projetos.

Rapidamente, foi possível perceber que seria necessário que a equipe de coordenação estivesse aberta e flexível a esses ajustes. Mais ainda, que seria necessário que a equipe fosse sensível e, muitas vezes, intuitiva ao propor uma ou outra solução. Não há aqui, como não recorrer novamente, à sensibilidade de Paulo Freire, ao descrever o educador libertário que, ao apreender o saber local, se abre para o núcleo de bom senso, aguça sua sensibilidade e se dispõe a questionar seu aprendizado.

É esta percepção do homem e da mulher como “seres programados, mas para aprender”, e, portanto, para ensinar, para conhecer, para intervir que me faz compreender a prática educativa como um exercício constante em favor da produção e do desenvolvimento da autonomia de educadores e educandos. Como prática estritamente humana jamais pude entender a educação como uma experiência fria, sem alma, em que os sentimentos e as emoções, os desejos e os sonhos devessem ser reprimidos por uma ditadura reacionarista. Nem tampouco compreendi a prática educativa como uma experiência a que faltasse o rigor em que se gera a necessária disciplina intelectual (FREIRE, 1996, p. 54).

Outra estratégia que se mostrou eficiente e que, foi possível ser adotada nas intervenções em que houve inauguração da implantação com a presença da comunidade (Zonas 30 Cachoeirinha, Diamantina e Confisco), foi a afixação de cartazes e *banners* na área do projeto. A informação veiculada por meio deste material teve três objetivos, previamente definidos: apresentar a intervenção à população, desde seu planejamento inicial; difundir conceitos e mensagens relativas à necessidade de implementação de intervenções com foco em redução de velocidade e colher opiniões, críticas e sugestões em relação à intervenção para possíveis ajustes futuros.

O material foi produzido com o objetivo de ser didático e claro em relação às informações. Na intervenção Zona 30 Cachoeirinha, foram as próprias crianças do bairro que afixaram cartazes nos muros do bairro com informações relativas à importância da redução de velocidade. O mesmo se deu no Bairro Confisco, conforme já abordado no Capítulo 3, quando as crianças da Escola Municipal Anne Frank afixaram as placas de sinalização de trânsito, produzidas por elas, nas ruas do entorno da escola.

Figura 135 - Cartazes com informações sobre segura viária para afixação nas áreas das intervenções

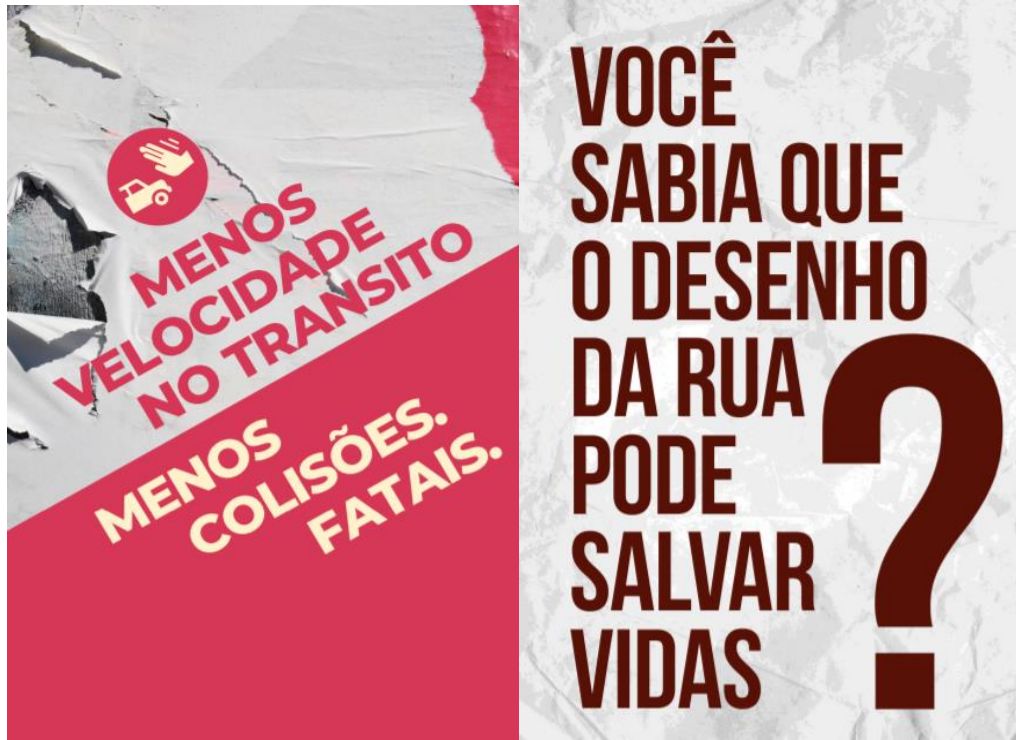


O ESPAÇO DE UM CARRO ESTACIONADO EQUIVALE AO ESPAÇO DE UM DORMITÓRIO OU TRÊS MESAS DE TRABALHO!

EM BH, 35% DOS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS SÃO FEITOS A PÉ, E 32% EM TRANSPORTE DE CARRO. COLETIVO 28%

12 MIL PESSOAS FORAM FERIDAS NO TRÂNSITO DE BH EM 2017.

VOCÊ DEU PREFERÊNCIA PARA O PEDESTRE NA TRAVESSIA?



Fonte: Cartazes produzidos por ITDP Brasil. Abril, 2019

Figura 136 - Crianças afixando cartazes. Zona 30 Cachoeirinha



Fonte: Foto da pesquisadora. Abril, 2019

No caso da intervenção Ecozona Santa Tereza, as restrições ao envolvimento de escolas, bem como as limitações à participação presencial da comunidade do bairro, em função da pandemia da Covid-19, levaram a um planejamento e utilização de recursos tecnológicos diferentemente

das demais, conforme abordado no Capítulo 3, abrindo um campo vasto de possibilidades à equipe de planejamento e coordenação das intervenções.

4.4.1 Agregando novas ferramentas de disseminação de informação

Conforme apresentado no Capítulo 2, uma estratégia de comunicação, relativamente inovadora, foi utilizada nessa investigação com dois propósitos distintos e complementares. A produção do *Podcast* Cidades Possíveis viabilizou a realização de entrevistas em profundidade com atores-chaves envolvidos nos processos das intervenções implementadas. Complementarmente, o produto das entrevistas realizadas, foi disponibilizado via *web*. Esse conteúdo permanece disponível por tempo indeterminado e pode significar um importante instrumento de mudança cultural a médio e longo prazo.

Há que ser destacado que aqui, trata-se de dois universos de alcances bem distintos. As intervenções de Zona 30 são localizadas, foram articuladas e trabalhadas diretamente com a comunidade do bairro mais diretamente afetada pelos projetos. Seu poder de abrangência e disseminação de conhecimento é relativamente pequeno em relação à escala da cidade. Por outro lado, uma informação disponibilizada pela internet tem um alcance amplo e de difícil mensuração, uma vez que não há limites, físicos ou geográficos, para seu acesso.

Não há dúvida, nesse ponto, que a opção pela produção do *podcast* vai ao encontro do que já foi mencionado anteriormente pela pesquisadora quanto ao caráter propositivo dessa pesquisa. Trata-se de um processo de estímulo a uma possível mudança cultural que propõe reconhecer a rua como local de encontro e interação social, em contraposição à sua função básica de permitir o deslocamento de pessoas.

Também não resta dúvida quanto ao posicionamento claro, assumido pela pesquisadora, em relação ao tema da pesquisa. Não há neutralidade na sua abordagem, pelo contrário, há um esforço direcionado de disseminação de informação em todas as etapas do processo, compreendendo seu papel, para além do de pesquisadora, mas também como agente público que tem por obrigação informar, levar conhecimento e aprender no exercício de sua função. Uma vez mais, faz-se coro com Paulo Freire:

A natureza da prática educativa, a sua necessária diretividade, os objetivos, os sonhos que se perseguem na prática não permitem que ela seja neutra, mas política sempre. É a isso que eu chamo de politicidade da educação, isto é, a qualidade que tem a educação de ser política (FREIRE, 2005, p. 28).

Dessa forma, o *podcast* pode contribuir para levar informação crítica em relação ao tema em um período superior à duração dessa pesquisa, ao mesmo tempo em que, durante a fase de investigação, contribuiu significativamente ao possibilitar acesso a atores-chaves não só para viabilização das intervenções, como também para escuta de pessoas afetadas por elas.

O planejamento para produção dos *podcasts* iniciou-se no final de março de 2020, logo após ter sido estabelecido o confinamento em função da Pandemia da Covid-19, com consequente impedimento para realização dos trabalhos de campo previamente estabelecidos.

Foram definidos, na fase de planejamento, os principais temas a serem abordados bem como as primeiras pessoas a serem entrevistadas. Os temas estão diretamente relacionados com a proposta desta pesquisa e, mais uma vez, seu caráter propositivo levou à definição do nome do *podcast*: “Cidades Possíveis”.

Várias das pessoas que tiveram participação direta nas intervenções foram entrevistadas em episódios do *Podcast*, o que proporcionou uma ampliação da visão e do entendimento da pesquisadora sobre este processo.

Para além das pessoas diretamente envolvidas, os demais entrevistados têm relação direta com os temas caros à apropriação da cidade. Nas plataformas de compartilhamento e distribuição de *podcasts*, o texto de apresentação do Cidades Possíveis é o que se segue:

“E não foi acaso ou coincidência. No exato momento em que vivemos uma grave crise que envolve todo o mundo, e que exige um novo padrão da vida em sociedade, é nesse momento que questionar nossos modelos de cidade se faz mais necessário. A pandemia trouxe essa possibilidade e essa oportunidade. O objetivo do *podcast* é colocar em pauta temas que são comuns a toda e qualquer cidade de porte médio a grande para que possamos refletir, conhecer boas iniciativas e nos inspirar para propor mudanças possíveis em nossas cidades. Entendemos que o momento é muito oportuno para essas reflexões. A mobilidade urbana é um tema que está presente em quase todos os episódios, pela sua relevância, e por incluir novas perspectivas de discussão sobre o uso e a apropriação de espaços públicos. Em cidades brasileiras e latino-americanas, o domínio do automóvel nas ruas ainda é muito presente e há muita desinformação em relação à necessidade do engajamento da população para a viabilização de cidades mais sustentáveis. Ao longo do tempo, constatamos que as transformações em direção a uma cidade, mais sustentável, inclusiva, respeitosa e acolhedora, em especial em relação aos mais vulneráveis, só é possível com informação e educação. E esse é o

principal desejo do Cidades Possíveis: colaborar com essa transformação levando informação.”.

Durante o ano de 2020, foram produzidos 16 episódios. Alguns dos temas, foram tratados em mais de um episódio. São eles: A cidade pós pandemia; A cidade e a mobilidade urbana em contexto de pandemia; A cidade e as crianças; Zonas 30 (menos velocidade e mais amor nas cidades); O coração e a cidade; A arte e a cidade; A bicicleta na cidade (Governança); A bicicleta na cidade (integração modal); A bicicleta na cidade (educação, comunicação e mobilização); Acessibilidade na cidade?; Rua de crianças e As mulheres e a cidade.

O formato adotado, que inclui entrevistas semiestruturadas em profundidade, gravadas e difundidas, via plataformas digitais de compartilhamento de arquivos de áudio, vem permitindo grande alcance de audiência com retorno direto à pesquisadora pelos ouvintes.

Parte do conteúdo transcrito dos *podcasts* vem sendo divulgado, como citações, ao longo dessa pesquisa.

4.5 Alguns resultados

Como já mencionado, todas as intervenções foram documentadas em seu processo, incluindo levantamento de dados quantitativos e pesquisas de percepção da população, antes, durante e depois do projeto implementado.

Não serão apresentados aqui, de forma detalhada, os resultados de cada uma dessas pesquisas. Porém, tratando-se de uma investigação que se propõe a repensar o uso da rua, parece importante registrar nesse capítulo, que aborda os processos educativos e de comunicação que envolveram as etapas dessas intervenções, como tem se dado a percepção da população em relação aos projetos implantados e como a população vem se apropriando desses lugares.

4.5.1 Alguns resultados Zona 30 Cachoeirinha

Segundo dados coletados depois da implantação da intervenção, o novo desenho implementado de forma temporária na rua Simão Tamm, entre as ruas Nossa Sra. da Paz e Cônego Santana, resultou numa redução de 31% na velocidade média praticada pelos veículos motorizados. Enquanto nas medições realizadas antes da ação foram registrados picos de até 51 km/h e uma

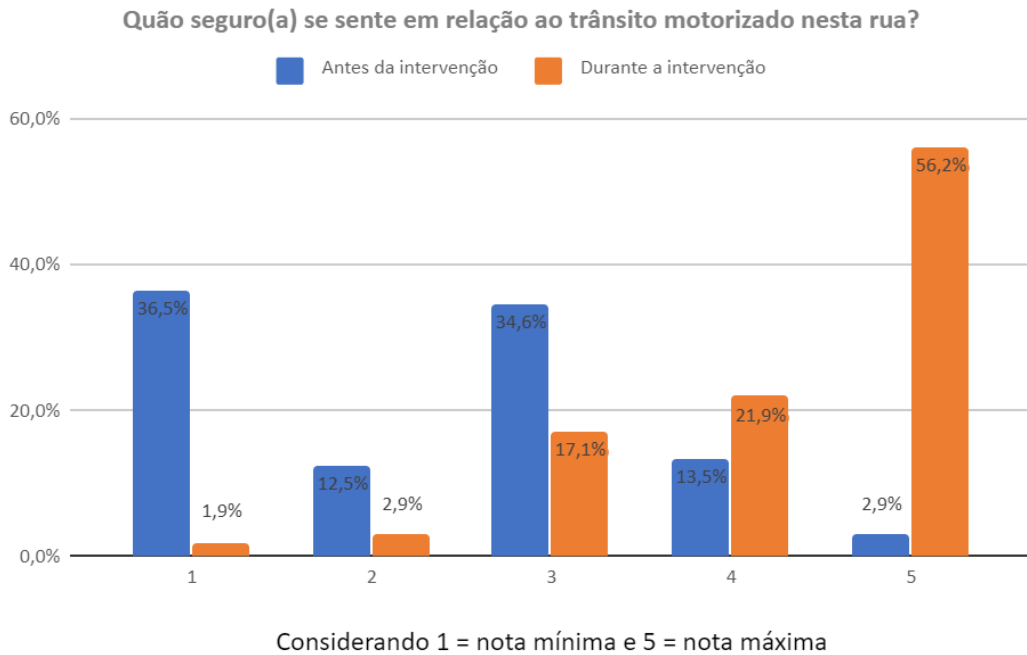
média de 38 km/h, durante a ação temporária, a velocidade máxima registrada foi de 43 km/h e a média, de 29 km/h.

A diferença nominal de 9 km/h pode reduzir de forma significativa a gravidade da lesão no caso de um atropelamento, pois aumenta o tempo disponível para a reação do motorista, reduz a distância de frenagem e, também a velocidade de impacto com a qual o pedestre é atingido pelo veículo.

Em relação à percepção da população, a redução na velocidade praticada pelos veículos se refletiu no aumento da sensação de segurança de quem circula pela área. Quando indagados sobre a sensação de segurança em relação ao trânsito motorizado, 56,2% dos entrevistados deram nota máxima, indicando que se sentiam muito seguros após a ação.

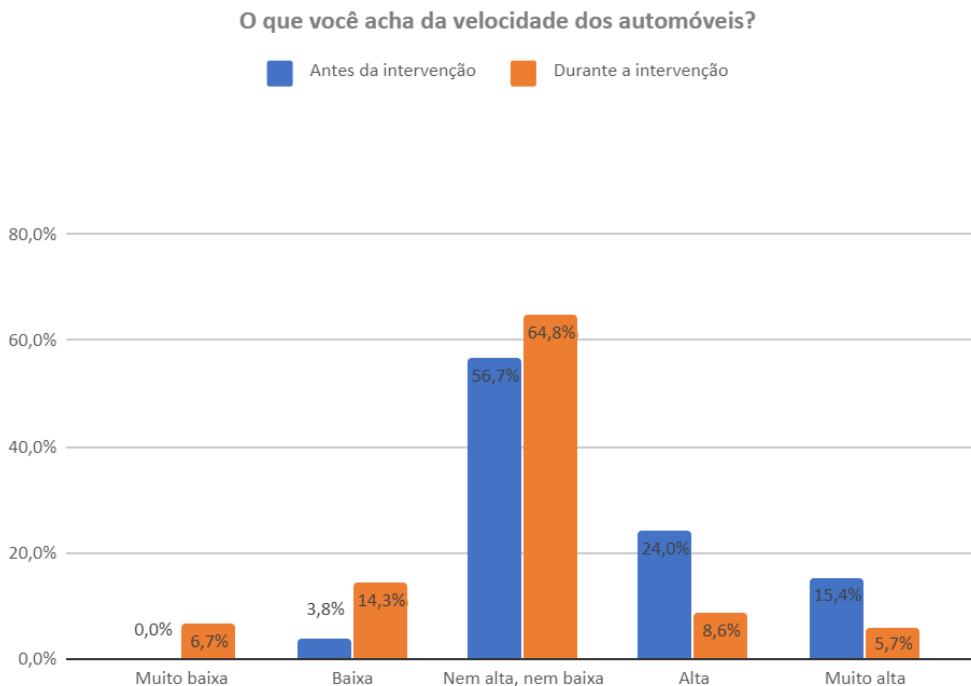
Antes da mudança no desenho da via, somente 2,9% dos entrevistados haviam declarado sentir-se muito seguros. A percepção quanto à velocidade dos veículos também indicou uma mudança positiva durante a ação, como mostram as figuras a seguir.

Gráfico 3 - Sensação de segurança em relação ao trânsito motorizado



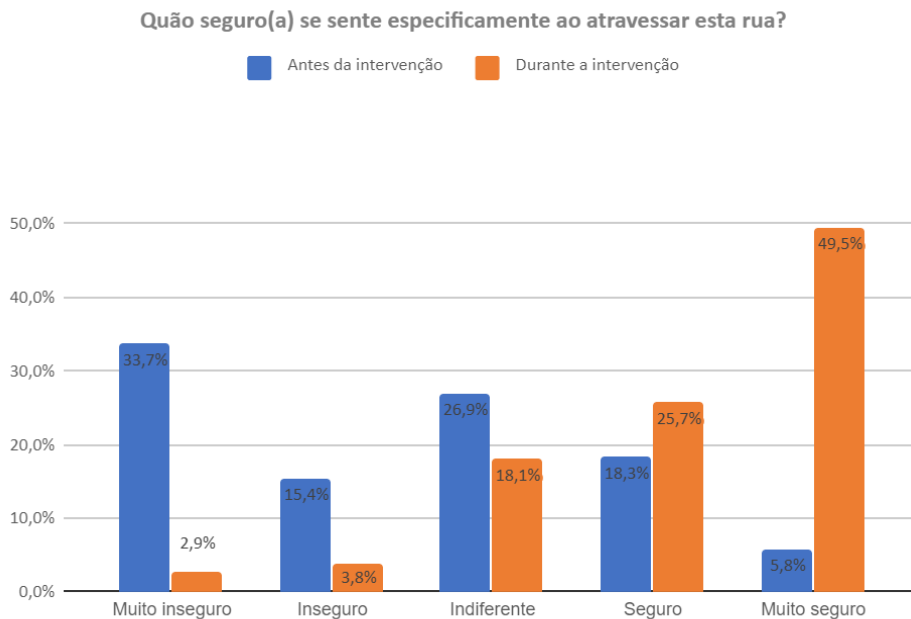
Fonte: ITDP Brasil. Maio, 2019.

Gráfico 4 - Percepção quanto à velocidade dos automóveis



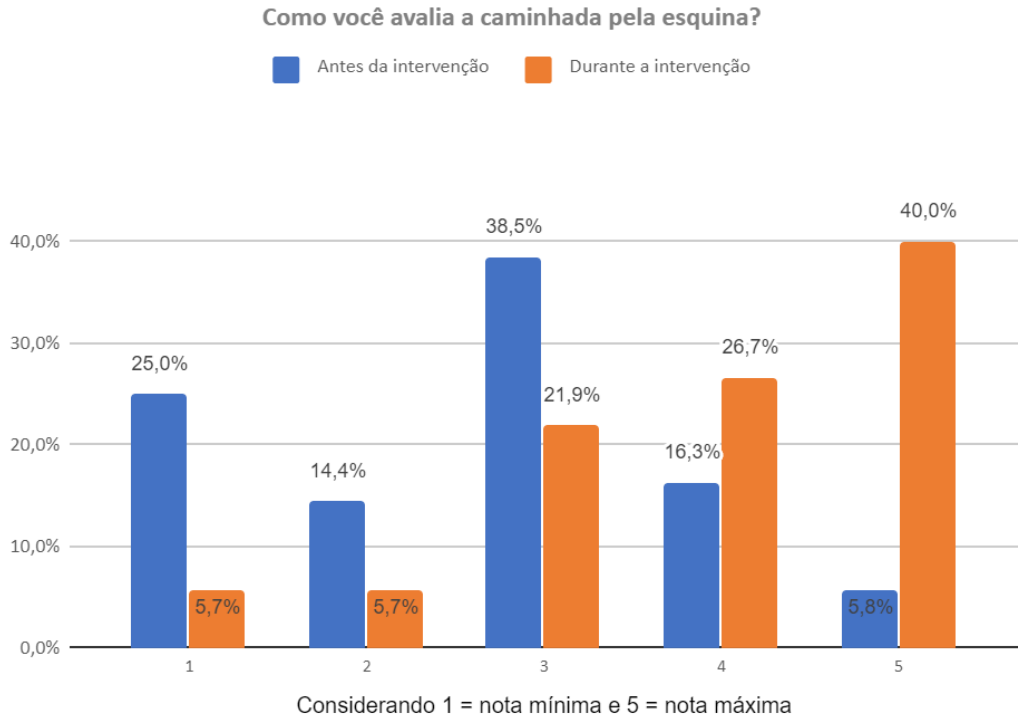
Fonte: ITDP Brasil. Maio, 2019.

Gráfico 5 - Sensação de segurança ao atravessar a rua



Fonte: ITDP Brasil. Maio, 2019.

Gráfico 6 - Sensação de segurança ao caminhar pela esquina



Fonte: ITDP Brasil. Maio, 2019.

Os resultados indicaram que 89% dos entrevistados aprovaram a ação. Além da pesquisa de percepção realizada, foi disponibilizado um painel com espaço para a população deixar seus comentários. 81% dos respondentes indicaram preferir a rua com o novo desenho, mobiliário e paisagismo. Somente dois comentários negativos foram registrados, referindo-se à perda de vagas de estacionamento, à necessidade de manutenção das plantas e à existência de um parque algumas quadras mais adiante, o que dispensaria a necessidade de criação de uma nova área de lazer.

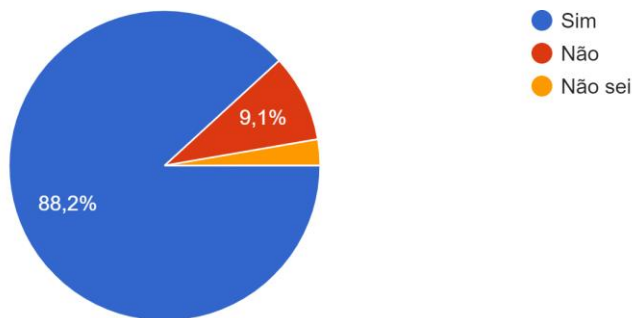
4.5.2 Alguns resultados Zona 30 Confisco

No Bairro Confisco, foram ouvidas 110 pessoas em relação à intervenção implantada. A seguir, são apresentados alguns resultados e comentários registrados.

Gráfico 7 - Opinião relativa ao novo desenho proposto para as ruas do entorno da Escola Municipal Anne Frank

Você gostou do novo desenho da rua?

110 respostas



Fonte: WRI Brasil. Outubro, 2020.

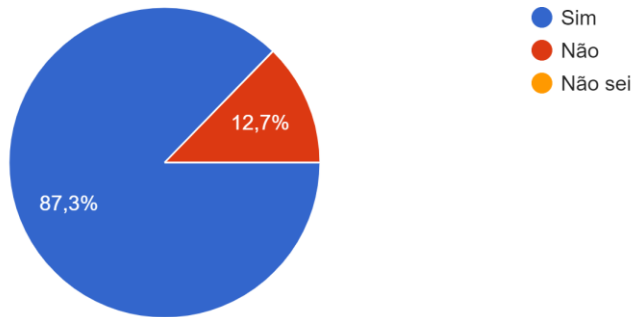
Por que você preferiu a rua assim? Algumas das respostas registradas pelos pesquisadores:

- “Achou bonito, bom para distrair.
- Ficou mais bonito, gostou das plantas.
- Achou muito bonito, diminui velocidade dos carros.
- Alegrou o ambiente.
- Achou bonito, coisa bonita para olhar.
- Ficou chique, interessante, achou diferente.
- Ficou mais alegre, atrativo para trazer mais segurança.
- Ficou mais clara.
- Ficou diferente, interessante.
- Mais segurança, antes passavam direto correndo.
- Deu mais segurança para pedestres, motoristas mais atentos, achou legal.
- Porém achou estreito, não passam dois carros.
- Ficou legal, a pessoa tem que saber reduzir a velocidade
- Ficou bom, diminuiu a velocidade deles.
- Não fez diferença, atrapalhou os carros, nem estão parando para ir ao supermercado.
- Os pneus ajudaram a melhorar, sugeri por grades nos passeios para proteger as crianças, melhorar o respeito.
- Por causa das plantas, precisa colocar água.
- Bonito, mas apertou o trânsito (ônibus), se fosse só um lado.
- Bonitinho
- Bonito, está melhor
- Pintura ok, plantas não foi legal, ficou embolado.
- Visível, chamou atenção, educação para população.
- Pedestre gostou, fácil atravessar, motoristas não gostaram.
- Pouquinho mais de segurança, mas perdeu estacionamento.
- Segurança, mas podia melhorar mais.
- Tirou a velocidade.
- Carros mais devagar.”

Gráfico 8 - Opinião relativa à permanência da intervenção no entorno da Escola Municipal Anne Frank

Você gostaria que isso fosse permanente?

110 respostas



Fonte: WRI Brasil. Outubro, 2020.

Por que você gostaria que a intervenção permanecesse como definitiva?

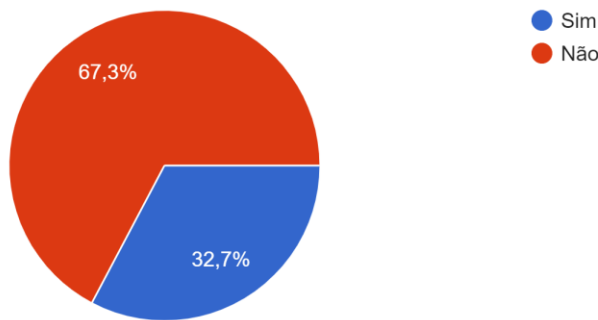
- “Reduziu a velocidade.
- Mais segurança, bonito e diferente.
- Poderia ficar o resto da vida.
- Porque retirou vagas de estacionamento.
- Ficou legal, bonito, os carros prestam mais atenção.
- Ficou melhor, os carros fazem o desvio.
- Para trazer benefícios para sempre.
- Para diminuir os estacionamentos de carro dos dois lados, para não atrapalhar.
- Mais segurança para pedestres.
- Ainda falta muita coisa para melhorar no bairro.
- Ficou estreito, ficou sem estacionamento.
- Pintura destaca bastante.
- Melhorou o trânsito.
- Porque é bom.
- Bonitinho, gostou das cores e das plantas.
- Porque o povo presta atenção, reduz a velocidade.
- Pra ter mais segurança, para pedestres e crianças.
- Mais liberado, mais à vontade para a escola e para eventos.
- Segurança com os pedestres.
- Por causa da retirada do estacionamento.
- Mais alegria, mais liberdade.
- Mais espaço para pedestres.
- Reduziu velocidade.
- Reduziu trânsito.
- Mudou o bairro. Deu vida, cara nova, mais chamativo.
- Se tirar, volta a ser ruim como antes
- Respeito ao trânsito.
- Por causa da escola.
- Os carros correm muito.
- Para evitar acidentes, sugeri mais quebra-molas.
- Facilitou a passagem de veículos e pessoas.
- Porque mudou.

Ficou bonito.
 Reduziu a velocidade, aumentou segurança.

Gráfico 9 - Opinião quanto à permanência na área no entorno da Escola Municipal Anne Frank

Você permaneceu nesta área por mais tempo do que normalmente?

110 respostas



Fonte: WRI Brasil. Outubro, 2020.

Você permaneceu na área por mais tempo?

“Trabalho caminhando, coletando recicláveis.
 Sou vendedora de água de coco na praça, trabalho há 13 anos na esquina.
 Sou dona do supermercado e atrapalhou muito o estacionamento. Vou fazer abaixo assinado contra.
 Trabalho no supermercado e gostei.
 Disse que para cadeirantes e deficientes visuais é muito difícil.
 Falta sinalizar escola, de dia ok, de tarde e de noite é perigoso, tem menos carros estacionados.
 Precisa multar quem está estacionando em local proibido.”

4.5.3 Alguns resultados. Ecozona Santa Tereza


O processo de avaliação do projeto Ecozona foi realizado de forma diferente dos demais. Parte dele foi realizado de forma virtual, a exemplo das etapas de planejamento. A proposta de coleta de informações e registro foi feita pelo Movimento Nossa BH, um dos parceiros do projeto.

O primeiro formulário para coleta de informações e sugestões foi enviado por e-mail para os participantes das reuniões de planejamento das intervenções.

Figura 137 - Formulário de avaliação do Projeto Ecozona Santa Tereza

Avaliação - 1ª etapa da Ecozona de Santa Tereza
 Esse formulário busca levantar aspectos das intervenções realizadas pela Prefeitura de BH, em parceria com o Movimento Nossa BH, a TUMI e a WRI, na praça Joaquim Ferreira da Luz, no Santa forms.gle

Olá, depois de muito trabalho, a **Ecozona Santa Tereza** está com sua 1ª etapa concluída!



Agora, gostaríamos de saber **sua opinião** a respeito das mudanças que aconteceram no bairro e do processo participativo.

É rapidinho, é só responder esse formulário no link:
<https://forms.gle/2VQ3JgJYhK3EoXv37>

Não demora nem 10 minutinhos.
 É só responder com atenção e espalhar pelos grupos e contatos do bairro.

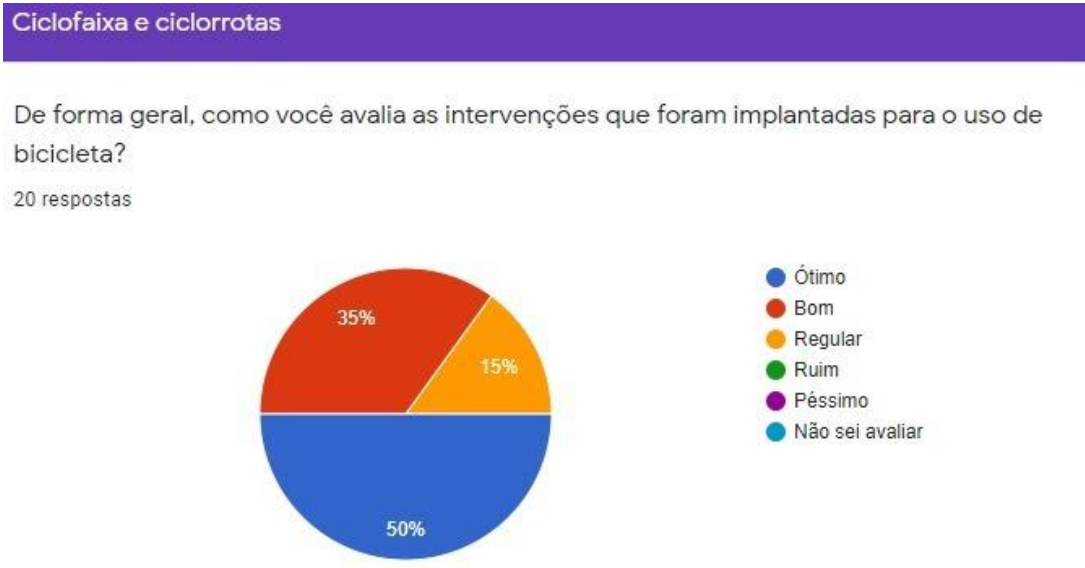
A intervenção da Ecozona de Santa Tereza foi realizada pela Prefeitura de Belo Horizonte em parceria com o Movimento Nossa BH e a WRI Brasil, e com o apoio dos parceiros alemães: Instituto Wuppertal, GIZ e TUMI.

16:

Fonte: Formulário elaborado pela equipe do Movimento Nossa BH. Junho, 2021.

Alguns resultados extraídos do formulário estão representados nas figuras a seguir.

Gráfico 10 - Referente à avaliação da infraestrutura cicloviária implementada



Fonte: Movimento Nossa BH. Junho, 2021.

Gráfico 11 - Referente à sinalização da infraestrutura cicloviária implementada

Especificamente sobre a sinalização de ciclorrota dentro do bairro:

20 respostas

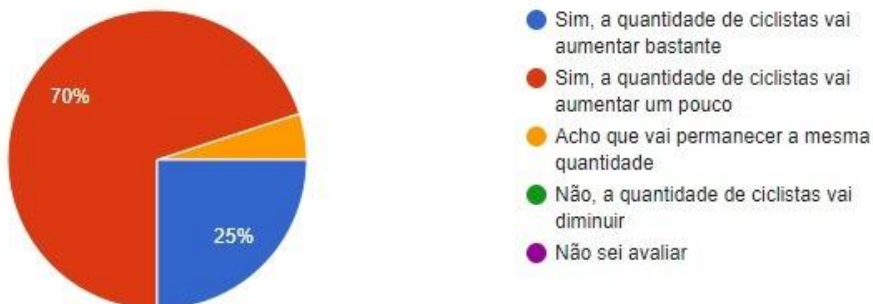


Fonte: Movimento Nossa BH. Junho, 2021.

Gráfico 12 - Referente ao uso da bicicleta após a implementação da infraestrutura cicloviária implementada

Você acredita que mais pessoas passarão a utilizar a bicicleta como modo de transporte no bairro após essa intervenção?

20 respostas



Fonte: Movimento Nossa BH. Junho, 2021.

Registros feitos por Marcelo Cintra, do movimento Nossa BH, ao divulgar o questionário de avaliação (os comentários foram encaminhados a ele por uma integrante da Associação de Moradores):

Marcelo Cintra: Pessoal, ao divulgar o questionário, recebi o seguinte retorno da Associação:
 “Ei, Marcelo, como estou no Cipó ainda não vi... mas vou te mandar alguns comentários de moradores.”
 “Gente vocês já viram a pracinha pertinho do Núcleo, novinho em folha? A Ecozona?”
 “Sim, ficou bem legal!”
 “Eu adorei!”

“Gente, ficou show! Já estive lá com as crias! Adoramos!”
 “Pelas fotos ficou muito bacana. Vou lá pessoalmente com os meninos.”
 “Ficou ótimo 🍷🍷”.
 “Ontem quando passei tinha uma turma de ciclistas e hoje tinha várias pessoas com crianças brincando! Fiquei superfeliz!”
 “Eu notei que ainda tem bastante lixo espalhada na praça e pensei se não podemos fazer uma ação tipo "pracinha lixo zero"? Assim podemos divulgar também o trabalho do Lixo Zero na nossa comunidade...gente só uma ideia.”
 “Excelente ideia.”
 “Achei super legal a ideia também, Miriam!! 😊”
 “Podemos discutir e pensar essa intervenção na nossa próxima reunião de governança ampliada, que tal?”
 “Excelente mesmo! Não adianta estabelecer um projeto lindo como esse sem ações de educação ambiental na comunidade né. Acho ótima ideia!”
 “O espaço ficou bem bacana, ontem passei por lá, é importante mesmo realizar ações! Conte comigo!”

Comentários registrados por André Veloso, também do Movimento Nossa BH, em relação à pergunta do formulário “Você faria mais mudanças na infraestrutura cicloviária da região? Se sim, quais?”

“Sim! Aumentaria a rota da Andradas até a Praça da Estação e continuando na Cristiano Machado até o Shopping Estação.”
 “O bairro Santa Tereza tem o potencial de ter uma interligação de ciclorrota de ponta a ponta, ligando também com a Av. do Contorno e com a Av. Silviano Brandão.”
 “Ciclovias em outras entradas importantes do bairro. Conexão do bairro até o Centro por meio do viaduto Santa Tereza e viaduto da floresta.”
 “Ampliar o "Parque Linear da Andradas" (pista de cooper/bike) para além da Avenida Silviano Brandao.”
 “Melhoraria a ciclovia da Andradas em todos os sentidos, inclusive sugiro plantar árvores para maior sombreamento da ciclovia. Aumentaria ciclovias, implantaria zona 30km nas ruas centrais do bairro.”
 “Sim! O encontro da ciclovia com a Av. Andradas é brusca para o ciclista e mal sinalizada para o motorista, incluindo um trecho em que o ciclista percorre a avenida na contramão. A ciclofaixa deveria ser mais protegida (bloquetes, mureta, etc.).”
 “Sim. Faria a conexão entre a ciclovia da Andradas com a nova ciclovia do Santa Inês no cruzamento entre Andradas e rua Itaituba, com pintura no piso e sinalização. Ali é perigoso, pois a ciclovia termina de maneira repentina e os ciclistas estão na contramão e com pouca visibilidade para os motoristas além da pouca iluminação pública.”
 “Sim, faria a intersecção da saída do viaduto (sentido Andradas) com mais elementos urbanísticos. Da forma como está, o ciclista se depara com o carro ‘do nada’. O risco aumenta mais, caso o carro passe por cima da ciclofaixa. Por ora, é isso.”
 “Sim. Ciclovia na Salinas.”

Apesar do cenário adverso para a implementação do projeto, em função das medidas restritivas importas pela pandemia, a intervenção Ecozona Santa Tereza foi executada totalmente conforme seu planejamento, dentro dos prazos previamente estabelecidos.

Houve ampla repercussão do projeto na imprensa e redes sociais, entre moradores e ciclistas, com alta aceitação da população, indicando o potencial de pequenas intervenções com grande

impacto. O fato do Bairro Santa Tereza contar com uma comunidade muito atuante e engajada fez também uma diferença positiva em relação ao envolvimento da comunidade no processo.

Por necessidade imposta pelo prazo de execução definido pelos agentes financiadores, algumas etapas complementares foram implantadas após sua inauguração e novas melhorias estão previstas para serem viabilizadas até o final do ano.

O Movimento Nossa BH elaborou um novo formulário, dessa vez, com o objetivo de registrar a apropriação do espaço pelas pessoas e monitorar a ocupação da área e possíveis ajustes e melhorias a serem implementadas ao longo do tempo.

Relatos e observações da Praça Joaquim Ferreira da Luz

1. Registre seu nome (para sabermos depois se precisar de mais detalhes)
2. Registre a data (pode ser aproximada) da observação
3. Faça um pequeno registro do que aconteceu ou do que observou.
4. Inclua uma (ou mais fotos); - Se não tiver foto, basta seu nome e um registro, que ajuda.

NOME: Marcelo

DATA: 14/08/2021

REGISTRO: O palco sendo usado para “experiências teatrais” por Nuno. No caso a história da Chapeuzinho Vermelho sendo adaptada para enfrentar o BONECO MAU, o Homem de Ferro Preto.

Figura 138 - Registro ocupação da praça



Fonte: Foto Marcelo Cintra. Junho, 2021.

NOME: Marcelo

DATA: 20/06/2021

REGISTRO: Quadra sendo quadra. Futebol da criançada.

Figura 139 - Registro ocupação da praça



Fonte: Foto Marcelo Cintra. Junho, 2021.

NOME: Marcelo

DATA:20/06/21

REGISTRO DA CENA: Antes da intervenção, a praça já tinha sido palco de churrasquinhos e festas, mas depois da intervenção, o PALCO serviu de mesa para a churrascada... e ao fundo, a peladinha da criançada e uma gostosa pedalada.

Figura 140 - Registro ocupação da praça



Fonte: Foto Marcelo Cintra. Junho, 2021.

NOME: Marcelo

DATA:20/05/21

REGISTRO DA CENA: O banquinho serve para juntar a criançada na hora da história e na hora da “bronca”.

Figura 141 - Registro ocupação da praça



Fonte: Foto Marcelo Cintra. Junho, 2021.

A ocupação do espaço tem sido diária e das formas mais diversas possíveis. Além disso, a comunidade se mobilizou para cuidar da área e se reveza nos serviços de limpeza, paisagismo, varrição, reparo dos mobiliários.

Figura 142 - Aula de Tai Chi na rua



Fonte: Foto arquivo da pesquisadora. Setembro, 2021.

Relato extraído de uma página do *Facebook* sobre a mobilização da comunidade:

Quando eu cheguei com as crianças na praça, 16hs, com lixeira, sacos de lixo, vassoura, pá, balde e panos, a Priscila, mãe do Chico e do Dudu, neta de dona Pida, minha vizinha, que mora em frente à praça e segue a tradição da vó do cuidar e do cuidado, já tinha lavado o escorregador com água e sabão. O combinado era as crianças lavarem o brinquedo, enquanto eu varria a praça. Pra não ficarem frustradas, terminaram de regar as plantas e ajudaram a mãe a recolher com a pá a varrição do pai. Varremos e juntamos 4 sacos de lixo de todo o entorno da área de brincar: Dora, Violeta, Pablo e eu, para o bem de todos. (Sérgio Mitre, morador do Bairro Santa Tereza. Outubro, 2021.).

Figura 143 - Limpeza da área pelos moradores



Fonte: Foto arquivo Sérgio Mitre. Outubro, 2021.

Figura 144 - Limpeza da área pelos moradores



Fonte: Foto arquivo Sérgio Mitre. Outubro, 2021.

Figura 145 - Mensagem enviada à pesquisadora sobre o processo de cuidado e apropriação da praça pela comunidade do Bairro Santa Tereza

Sérgio Mitre
Eveline Trevisan: a Prscila cuida e rega as plantas; o Antônio cuida dos bancos, dos vasos e dá aulas de pintura na praça; a menina do Da Boca dá uma limpeza básica todas as segundas-feiras (vamos ajudar na saída da aula das crianças, já estamos combinados); tem aula de circo, tem crossfit, tem aula de tai chi, tem muita alegria nesse lugar e muito cuidado e muito carinho. 😊

Fonte: Arquivo da pesquisadora. Outubro, 2021.

Os resultados relativos à apropriação da intervenção no Bairro Santa Tereza não deixam dúvidas quanto à eficiência dos processos de comunicação e envolvimento da população local com o projeto.

Um processo de participação que foi se gestando conjuntamente (poder público, organizações da sociedade civil, comunidade local, técnicos de secretarias afins) entre pessoas dispostas a ouvir e aprender, errar, recuar e avançar.

“Ninguém nasce educador ou marcado para ser educador. A gente se faz educador, a gente se forma, como educador, permanentemente, na prática e na reflexão sobre a prática.”. (FREIRE, 2005, p. 58).

No entanto, se há algo sobre o qual é preciso refletir, isso refere-se à instabilidade desses processos. Toda e qualquer mudança de conjuntura interfere diretamente nesse trabalho. Daí a necessidade do aprendizado constante, da abertura para mudanças e da adaptabilidade.

4.6 Reflexões sobre os processos

“Todo projeto pedagógico é político e se acha molhado de ideologia.” (FREIRE, 2005, p. 45).

Roberto Damatta (2006), afirmou que a rua contém os ingredientes fundamentais para o exercício democrático de autonomia e liberdade e esta pesquisa muito se pautou por essa afirmação. No entanto, para que a rua de Damatta (e não só a dele, mas de todos que acreditam no potencial transformador da rua) seja possível, é preciso que se reflita sobre os desafios a serem enfrentados para que a pauta da retomada das ruas pelas pessoas seja viável.

Os processos de mobilização que envolveram as intervenções abordadas por esta pesquisa trouxeram uma perspectiva sobre caminhos a serem seguidos para que se possa avançar, mas, também, ficaram ainda mais evidentes as dificuldades inerentes a esse processo.

Não há dúvidas de que um dos caminhos mais promissores se dá por meio do acesso à informação, da disseminação de conhecimento, e do envolvimento direto das pessoas que estão inseridas no contexto de cada uma das intervenções.

Muito se conseguiu avançar, se considerarmos as divergências e resistências desde o início das primeiras discussões, em 2014. Tanto é que quatro intervenções significativas, principalmente do ponto de vista emblemático, foram viabilizadas na cidade. Mas ainda há muito a ser feito.

Há, porém, que se notar que, ainda que possa haver certa facilidade em sensibilizar atores locais em intervenções pontuais no nível do bairro, muitas vezes, as maiores resistências são justamente de “vizinhos” à intervenção, que se sentem ameaçados diante de uma possível proposta de mudança de uso da rua.

Isso ficou bastante evidente nas intervenções Zona 30 Cachoeirinha e Confisco. Na primeira, a proprietária de uma padaria e o proprietário de uma loja de produtos veterinários ficaram muito

incomodados com o acréscimo de calçada proposto que, não impedia, mas, restringia o acesso a algumas vagas de estacionamento.

Apesar de toda comunidade escolar, das três escolas existentes na região, e da Associação de Moradores estarem favoráveis à intervenção, a movimentação desses dois proprietários foi tão veemente, que se entendeu por bem ser necessário um ajuste ao projeto para que se evitasse algum retrocesso nos avanços conseguidos até então.

No caso da intervenção no Bairro Confisco, algo semelhante ocorreu. Dessa vez, duas proprietárias, uma de um sacolão e, outra de um supermercado, ameaçaram fazer um abaixo assinado para impedir que a intervenção fosse implementada, em função da proposta de retirada de quatro vagas de estacionamento em frente aos seus estabelecimentos. Curiosamente, a menos de seis metros de distância, havia um quarteirão totalmente liberado para estacionamento.

A exemplo do ocorrido no Bairro Cachoeirinha, a decisão da equipe de coordenação da intervenção foi de fazer um ajuste no projeto, de modo a eliminar o conflito e, dar continuidade à implantação.

A abordagem com as crianças e adolescentes, por sua vez, se fez de forma muito mais fluida. Não houve resistência em relação ao que estava sendo proposto, mas, sim, questionamentos, dúvidas, sugestões. Havia uma clara disponibilidade para a construção coletiva. E, mais do que isso, havia um sentimento de pertencimento àquele espaço, ainda mais com a possibilidade de interferir sobre ele.

“(...) Quando ela traz esta fala, eu levo lá para a escola. Quando nós iniciamos uma conversa com as crianças sobre onde eles vivem, de onde eles vêm, nós começamos pela rua e depois evoluímos para o bairro, a cidade, o estado, o país, o continente e o mundo, enfim. E este pensar a sua rua é tomar para si aquele espaço porque o espaço é de todos, só que existe uma má interpretação de como as ruas estão postas e como este espaço está posto. Quando nós falamos de apropriação de espaço para as crianças, nós começamos pela casa deles, pelo bairro, pela rua deles. Então a partir do momento que já existe este entendimento de apropriação desse espaço, é muito mais gostoso e muito mais tranquilo passar para outro estágio. Que a gente muda a nossa rua, a gente muda o mundo. A evolução é mais tranquila, então por isto que faz sentido a formação de Massinha crítica.”. (Ana Destri⁷² para o *Podcast Cidades Possíveis*. Outubro, 2020.).

⁷² Ana Destri é professora de Educação física da rede municipal de Florianópolis, ativista da mobilidade ativa, formadora da Massinha crítica, mentora e coordenadora do projeto Bicicleta na escola.

Algo também que sempre permeou as discussões em torno das intervenções propostas refere-se à capacidade efetiva de uma mudança cultural sobre os usos da rua, advindos de projetos tão pontuais e de pequena escala. E aqui, Marcelo Lopes de Souza (2001), uma vez mais, aponta caminhos ao afirmar que, “a escala local não pode tudo, mas pode muito, dependendo das circunstâncias. Pode, até, servir de trampolim e apoio para ações em escalas mais abrangentes.” (SOUZA, 2001, pg. 526).

É preciso que se tenha consciência da capacidade de impulsionar mudanças a partir do nível local. Processos participativos consistentes podem significar ganhos reais de autonomia, mas para isso é necessário que se compreenda que o papel de técnicos, intelectuais e pesquisadores especializados em teoria e técnicas de planejamento e gestão urbanos é modesto. A tarefa de transformar a realidade socioespacial, só pode ser, para ser autêntica e legítima, sob um ângulo autonomista, uma tarefa assumida material e intelectualmente por uma coletividade e conduzida, se for o caso, democraticamente pelo Estado (SOUZA, 2001).

Um esforço sempre presente à prática da autoridade coerentemente democrática é o que a torna quase escrava de um sonho fundamental: o de persuadir ou convencer a liberdade de que construindo consigo mesma, em si mesma, com materiais que, embora vindo de fora de si, sejam reelaborados por ela, a sua autonomia. É com ela, a sua **autonomia**, penosamente construindo-se que a liberdade vai preenchendo o “espaço” antes “habitado” por sua **dependência**. Sua autonomia que se funda na **responsabilidade** que vai sendo assumida. (Grifos do autor). (FREIRE, 1996, p. 37).

Na escala local, o papel da pedagogia urbana é ainda mais relevante. A atuação direta do educador com os educandos traz ganhos concretos, a exemplo dos processos viabilizados em Belo Horizonte.

Para isso, é necessário que os técnicos do poder público, envolvidos nessa empreitada, estejam conscientes da importância de seu papel e da necessidade de se prepararem para essa tarefa de forma constante e cíclica. Em função do dinamismo da cidade e das especificidades que envolvem projetos dessa natureza, a preparação de um educador urbano deve se assemelhar à preparação de um professor para executar sua tarefa em sala de aula.

O livro “A educação na Cidade”, que agregou importantes reflexões ao longo desta tese, traz uma coletânea de entrevistas dadas por Paulo Freire nos primeiros meses em que o autor havia assumido a Secretaria Municipal de Educação de São Paulo. As entrevistas nada mais são do

que uma série de reflexões sobre o seu trabalho, naquilo que o autor considerava os fundamentos para uma educação que conduzisse à liberdade e à autonomia.

Sobre o processo permanente de formação de educadores, ancorado em uma base político-pedagógica séria e competente, o autor sugere princípios básicos que, acredita-se, possam ser transpostos para a preparação de agentes públicos que atuem como pedagogos urbanos, como por exemplo:

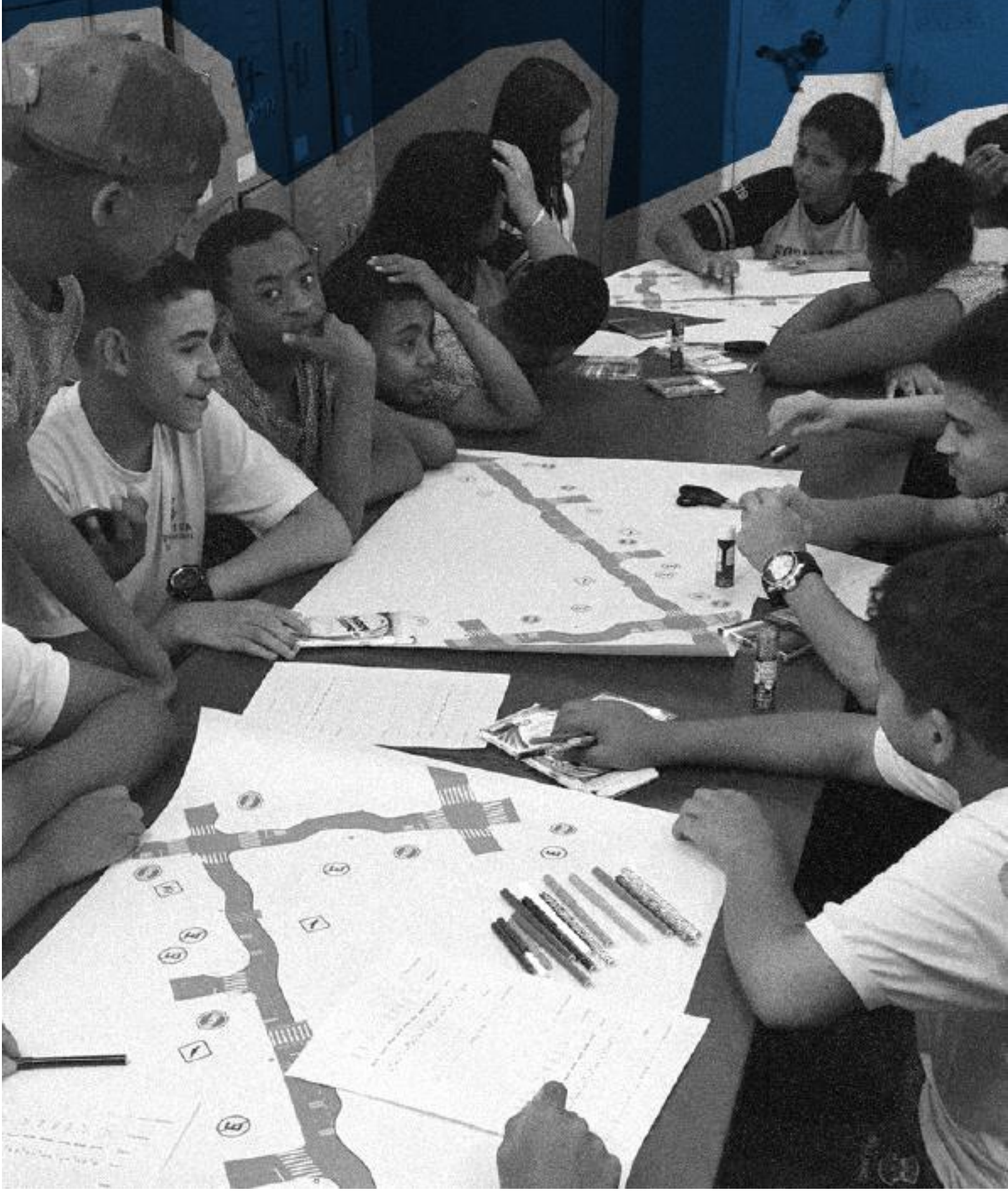
- 1) O educador é o sujeito da sua prática, cumprindo a ele cria-la e recriá-la.
 - 2) A formação do educador deve instrumentalizá-lo para que ele crie e recrie a sua prática através da reflexão sobre seu cotidiano.
 - 3) A formação do educador deve ser constante, sistematizada, porque a prática se faz e se refaz.
 - 4) A prática pedagógica requer a compreensão da própria gênese do conhecimento, ou seja, de como se dá o processo de conhecer.
- (...)
 (FREIRE, 2005, p. 80).

Marcelo Lopes de Souza, autor de referência, utilizado nesta pesquisa, encerra seu livro “Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos” com o seguinte questionamento “Como, pois, mudar a cidade?”. Entre o debate sobre a tarefa ser técnica ou política, o autor conclui que, acima de tudo, mudar a cidade é uma tarefa coletiva, pois, tal como como afirmava Lefebvre (1991) a cidade muda quando muda a sociedade em seu conjunto.

No próximo capítulo serão retomadas as questões iniciais motivadoras desta pesquisa no intuito de se avaliar quanto os processos aqui descritos contribuíram para que, ao menos, em parte, elas pudessem ser respondidas.

05.

con-
clusão



5 CONCLUSÃO

O amor e a revolução estão casados. Há muito sensualismo que o corpo guarda e explícita, ligado até mesmo à capacidade cognoscente. Acho um absurdo afastar o ato rigoroso de saber o mundo da capacidade apaixonada de saber. Eu me apaixono não só pelo mundo, mas pelo próprio processo curioso de conhecer o mundo. (FREIRE, 2005, p. 92).

Meu envolvimento, há tantos anos, com o tema dessa pesquisa, trouxe para essa investigação, inevitavelmente, um caráter autoral. Assim, retomo, a exemplo do Capítulo 1, a escrita na primeira pessoa nesse momento de conclusão do trabalho.

Não por acaso, a citação de Paulo Freire que abre este capítulo, fala diretamente do meu envolvimento afetivo ao desenvolver este trabalho. O exercício da reflexão em um ambiente familiar, para citar Velho (1978), é verdadeiramente desafiador. Por outro lado, no entanto, pode ser, também, carregado de afeto (com o sentido genuíno de afetar-se, ser tocada) a ponto de transformar e ressignificar o que poderia, prévia e aparentemente, ser tomado como certo.

Foi logo ao iniciar esta pesquisa que tomei contato com a abordagem teórica de Marcelo Lopes de Souza, sobre a possibilidade de uma relativa parceria entre poder público e sociedade civil em processos de desenvolvimento socioespaciais na cidade. Não tive qualquer dúvida em seguir investigando mais a fundo a obra do autor, que parecia dialogar diretamente com minhas principais questões.

Como o desenvolvimento da pesquisa seguiu uma lógica particular em que, em vários momentos, trabalhos de campo e investigação teórica seguiam em paralelo, foi durante a implementação das intervenções, que os processos de educação foram definidores para sua viabilização, agregando um novo campo de investigação teórica: o da pedagogia urbana.

Assim, compreendendo o urbanismo como uma ciência que, necessariamente, é múltipla, visto que pretende dar conta de um objeto tão complexo e multifacetado, agregar novas lentes ao tentar ler as cidades, não só é muito bem-vindo, como necessário.

Desse modo, os processos pedagógicos propostos por Paulo Freire, somados à metodologia da pedagogia urbana, formaram a base teórica de discussão desse eixo, que passou a ser estruturador de toda a pesquisa. Como bem destacou Milton Santos (1994), precisamos de uma

pedagogia da cidade para nos ensinar a olhar, a descobrir a cidade, para poder aprender com ela. A cidade é o espaço das diferenças. A diferença não é uma deficiência. É uma riqueza.

Retomemos os questionamentos iniciais para uma última reflexão quanto às conclusões possíveis às quais esta pesquisa me conduziu. As perguntas de partida foram as seguintes:

Quais foram as resistências nos âmbitos institucionais e sociais? E quais foram as estratégias para vencê-las? Considerando que as resistências nos âmbitos institucionais extrapolaram as esferas de decisão, como foi possível a aproximação com os técnicos de modo a estabelecer parcerias que levassem à viabilização dos projetos?

No caso dos atores locais, quais foram os caminhos para que as resistências iniciais pudessem ser vencidas? Considerando a diversidade de atores e interesses, como construir estratégias diferenciadas para cada grupo?

Como foram sendo construídos os processos coletivos de decisão e acolhimento das propostas?

Em um momento de isolamento social, qual o papel das tecnologias virtuais nos processos, não só de investigação remota, mas principalmente de difusão de informação e conhecimento?

Como as intervenções temporárias, implementadas de forma ágil e com baixo custo, podem ser utilizadas como aliadas em projetos de redesenho das ruas?

Não há dúvidas de que grande parte destes questionamentos foram respondidos ao longo do texto. Partimos de um cenário de anos de resistências que, só puderam ser vencidas a partir do momento em que algumas estratégias foram definidas. Na base dessas estratégias, um processo pedagógico que considera a cidade como parte fundamental para a formação cidadã, não só da população, de forma geral, como também dos próprios agentes públicos, responsáveis pelo planejamento urbano.

A cidade reúne as melhores condições materiais para forjar uma oferta geral de difusão de aprendizagens e conhecimentos úteis para a convivência em sociedade e, ao mesmo tempo, pode criar a gradação mais dispersa das desigualdades na sua distribuição. A cidade é uma vitrine cheia de possibilidades e ofertas diversificadas por onde escolher, mas também pode viver organizada no seu desperdício ou na distribuição desigual da liberdade de fazê-lo. O urbanismo nos ensinou como o mesmo

tecido urbano pode introduzir a desigualdade de condições em seu seio, mas também aprendemos que isso não é produto do destino, mas das ações das pessoas. (Asociación Internacional de Ciudades Educadoras⁷³). (Tradução da pesquisadora.)

Quanto às resistências, Souza (2011) nos lembra que elas fazem parte do cotidiano das cidades e podem servir, inclusive, para lembrar ao agente público, planejador urbano de que o foco de sua atuação, sob um ângulo autonomista, deve estar sempre voltado para a autonomia do cidadão. Se assim for, o Estado pode vir a ser um veículo para determinados avanços, encarnando uma correlação de forças orientadas para a mudança social, como uma instância promotora de ganhos de autonomia.

Por sua vez, a sociedade civil deve buscar qualificar-se e organizar-se para planejar e gerir seus espaços, às vezes com o Estado (pressionando-o e conquistando parcerias autênticas e delegação de poder), às vezes, à revelia do Estado e, muitas vezes, contra o Estado, resistindo. (SOUZA, 2011).

Considerando essa colocação, vale destacar a última das intervenções implementadas em Belo Horizonte, objeto desta pesquisa, o projeto Ecozona Santa Tereza. Concebida desde seu início em parceria entre poder público e sociedade civil, foi possível, durante todo o processo, incorporar ganhos e corrigir rumos apreendidos nas intervenções anteriores.

Não por acaso, talvez o resultado mais positivo e consolidado esteja representado pela apropriação que a população fez do espaço que ajudou a conceber e viabilizar.

Nesse ponto, volto à expressão que dá título a esta tese: Ruas de estar.

A expressão Ruas de Estar que propõe dois ambientes aparentemente conflitantes, não foi escolhida por acaso e sim, como proposta de reflexão. Foi a partir desta frase que a pergunta central desta pesquisa foi estruturada: “Quando e como nossas ruas, além de, tão somente, deixar passar, podem também ser convites para estar?”.

⁷³ Disponível em: http://www.bcn.cat/edcities/aice/estatiques/espanyol/sec_educating.html

Todo o processo de investigação parece apontar para uma possibilidade. As ruas poderão ser ruas de estar, tão somente quando, por elas, não circularem os veículos motorizados. Todos os processos de redução efetiva de velocidade, viabilizados por meio dos projetos de redesenho da rua, inserção de mobiliários urbanos e paisagismo, dentre outros, aumentaram a sensação de segurança para pedestres e ciclistas ao circularem por essas novas ruas. Mas, isso não significou sua efetiva apropriação.

Mais uma vez, é importante refletirmos sobre a intervenção em Santa Tereza. De todas, a única que propôs que um trecho de rua permanecesse, de forme definitiva, aberto às pessoas e fechado à circulação de veículos. Um trecho de rua que foi imediatamente apropriado pela população.

As calçadas mais largas, fruto dos projetos, podem abrigar pedestres de forma mais segura, podem servir a comemorações festivas e, mesmo colaborar com o processo de redução de velocidade. Mas a rua que convida a estar e abriga as pessoas é, de fato, a rua sem carros. A rua em que, não só a calçada, mas a própria rua está à disposição das pessoas. Local em que as crianças se sentem entregues e soltas às brincadeiras. Somente essa rua é capaz de acolher. É capaz de ser rua de estar.

Dessa forma, esta pesquisa colaborou, de modo esclarecedor, para que eu compreendesse a real dimensão do trabalho com o qual estou envolvida e qual o alcance das intervenções de Zona 30 em relação a uma possível retomada da rua.

Com a certeza de que seguirei levando a cabo projetos que propõem novos usos para a rua, refletir, teoricamente, sobre as consequências do meu trabalho, contribuiu para que minhas expectativas se ajustassem ao que, de fato, é possível ser realizado, e dos caminhos a serem perseguidos para que o processo seja constantemente aprimorado e, cada vez mais participativo.

Ao mesmo tempo, tenho certeza de que a partir desta pesquisa, novos trabalhos acadêmicos podem vir a ser desenvolvidos tendo como foco a relação entre mobilidade e apropriação urbana, contribuindo com a viabilização de cidades mais justas, respeitosas e acolhedoras.

Os séculos passam, deslizam, levando as coisas fúteis e os acontecimentos notáveis. Só persiste e fica, legado das gerações cada vez maior, o amor da rua (RIO, 2008, p. 28).

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, André Moraes de. **Urbanismo tático: da experiência do fazer ao urbanismo afetivo**. 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/27630>.

ALMEIDA, João Ferreira de; PINO, José Madureira. **Da teoria à investigação empírica. Problemas metodológicos gerais**. In: SILVA, Augusto Santos; PINTO, José Madureira (orgs.). **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 1986.

AMARAL, Marcelo Cintra do. **Tempos da mobilidade: três notas de uma nova partitura espaço-temporal**. 2016. Disponível em: https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/23/07_Amaral,Marcelo_TemposMobilidade_pags154a179.pdf.

ARENDT, Hanna. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense universitária, 1985.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL:UNESP, 2010.

AJUNTAMENT, Barcelona. **Carta das cidades educadoras**. I Congrès Internacional de ciuts educadores. Barcelona, 1990. Disponível em: https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2020/11/PT_Carta.pdf. Acesso em: 27 jun. 2021.

BALBIM, Renato. **Mobilidade: uma abordagem sistêmica**. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Orgs.). **Cidade e Movimento: Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.).

BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva - história antiga e história média**. - Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

BOARETO, Renato. **A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis**. Revista Ciência e Ambiente. UFSM, 2013.

BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude; PASSERON, Jean-Claude. **A profissão de sociólogo. Preliminares epistemológicas**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Gestão integrada da mobilidade urbana**, 1. Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana. – Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

BRENNER, Neil. **Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal?** 2016. Disponível em: <http://www.emetropolis.net/artigo/201?name=seria-o-urbanismo-tatico-uma-alternativa-ao-urbanismo-neoliberal>. Acesso em: 10 jul. 2019.

CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CAMPOS, Tulio; COELHO, Luciano Silveira; CRUZ, Elder Fernando Souza; RIBEIRO, Sheylazarth Presciliana. **Belo Horizonte, uma cidade educadora(?): uma análise das ações e políticas públicas voltadas para a infância**. 2021. Disponível em: <file:///C:/Users/Eveline/Downloads/45992-129082-1-PB.pdf>. Acesso em: 10 set. 2021.

CARDOSO, Leandro; LESSA, Daniela Antunes; LOBO, Carlos; MIRANDA, Giovanni Candido. **A mobilidade urbana em Belo Horizonte/mg: evidências do descompasso entre posse e viagens por automóvel**. 2019. Disponível em: https://anpet.org.br/anais/documentos/2019/Planejamento%20Territorial%20do%20Transporte/Mobilidade%20e%20Acessibilidade/5_460_AC.pdf.

CASTORIADIS, Cornelius. **O imaginário: a criação no domínio social histórico**. In: Encruzilhadas do labirinto II: domínios do homem. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987a.

CASTORIADIS, Cornelius. **Poder, política, autonomia**. In: Encruzilhadas do labirinto III: o mundo fragmentado. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987b.

COLOM, A. **La Pedagogía Urbana, marco conceptual de ciudad educadora**. Ponencia presentada en el I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, 1990. Ayuntamiento de Barcelona. En Aportes N° 45, Santafé de Bogotá, abril de 1996. p. 42.

DA MATTA, Roberto. **O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues**. Boletim do Museu Nacional: Antropologia, n. 27, maio de 1978.

DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua. Cidadania, mulher e morte no Brasil**. 5ª edição Rio de Janeiro – 1997 Editora.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco. 2010.

DECRETO n. 803 de 11 de janeiro de 1895. Minas Gerais, Ouro Preto, 1895, p. 84.

FERRARI, Márcio. **Paulo Freire, o mentor da educação para a consciência**. 2008. Disponível em: https://novaescola.org.br/conteudo/460/mentor-educacao-consciencia#_=. Acesso em 2 de novembro de 2020.

FILHO, João Cardoso Palma. **Cidadania e educação**. 1998. Cadernos de Pesquisa, ISSN 0100-1574, ISSN-e 1980-5314, Nº. 104, págs. 101-12. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6209186>. Acesso em 26 de outubro de 2020.
FRAGOSO, Suely; RECUERO, Raquel; AMARAL, Adriana. **Métodos de pesquisa para internet**. Porto Alegre: Sulina, 2011.

FORTUNA, Carlos. **Os novos espaços públicos: Identidades e práticas culturais**. 1999. Disponível em: https://eg.uc.pt/bitstream/10316/40716/1/Introdu%C3%A7%C3%A3o%20ao%20painel_Os%20novos%20espa%C3%A7os%20p%C3%ABlicos_identidades%20e%20pr%C3%A1ticas%20culturais.pdf.

FREHSE, Fraya. **A rua no Brasil em questão (etnográfica)**. v. 38 n. 2 (2013): Anuário Antropológico. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/anuarioantropologico/article/view/6859>. Acesso em: 10 ago. 2020.

FREIRE, Paulo. **A educação na cidade**. São Paulo: Cortez, 2005.

FREIRE, Paulo. **Educação como prática da liberdade**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1967.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: Saberes necessários à prática educativa**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 1970. Disponível em: <https://cpers.com.br/wp-content/uploads/2019/10/Pedagogia-do-Oprimido-Paulo-Freire.pdf>. Acesso em 15 de outubro de 2020.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**. Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 4ª ed. 1984.

FOUREAUX, Francisco Amorim Gontijo. **Mobilidade urbana e burocracia em Belo Horizonte - 1897 a 2017**. 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/31491>.

GADOTTI, Moacir. **A escola na cidade que educa**. 2006. Disponível em: <https://www.prattein.com.br/home/images/stories/230813/Educacao/160-240-1-SM.pdf>. Acesso em 02 de julho de 2021.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

HINE, Christine. **Virtual Ethnography**. London: SAGE Publications, 2000.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

ITDP BRASIL. **Guia de planejamento de sistemas de bicicleta compartilhada**, 2014. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2014/11/ITDP-Brasil_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas_1a-vers%C3%A3o.pdf.

ITDP BRASIL. **Reduzir a velocidade para preservar vidas**. 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/reduzir-a-velocidade-para-preservar-vidas/>. Acesso em: 15 set. 2020.

ITDP BRASIL. **O que é urbanismo tático?** 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/929743/o-que-e-urbanismo-tatico>. Acesso em: 02 jan. 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LARA, Fernando Luiz. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (Orgs.). **Cidade e Movimento: Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Frias. 1ª Ed. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LUDD, Ned. (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **A Antropologia Urbana e os desafios da metrópole**. 2003.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Etnografia como prática e experiência**. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 129-156, jul./dez. 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ha/v15n32/v15n32a06.pdf>. Acesso em 25 de setembro de 2020.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **A rua e a evolução da sociabilidade**. Ano: v. 1, n. 0, out. 2003. Periódico: Os Urbanitas: Revista Digital de Antropologia Urbana. Acesso em: 29 de março de 2020.

MENEGON, Vera Mincoff; SPINK, Mary jane. A pesquisa como prática discursiva: superando os horrores metodológicos. In: SPINK, Mary jane (org.). **Práticas discursivas e produção de sentidos no cotidiano: aproximações teóricas e metodológicas**. São Paulo: Cortez, 2000.

MERCADO, Luís Paulo Leopoldo. **Pesquisa qualitativa on-line utilizando a etnografia virtual**. 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistateias/article/view/24276/17255>. Acesso em: 05 de setembro de 2020.

NOTÍCIA. **BH é a cidade com maior relação veículo por habitante**. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/10/22/interna_gerais,910469/bh-e-a-cidade-com-maior-relacao-veiculo-habitante-entre-17-capitais.shtml> Acesso em 01 de Nov. de 2017.

PÁRAMO, Pablo. **Pedagogía Urbana: elementos para su delimitación como campo de conocimiento**. 2009. Disponível em: <https://revistas.pedagogica.edu.co/index.php/RCE/article/view/7586#full-article>. Acesso em: 26 de junho, 2021.

PLANKA.NU. **A estrutura de poder do trânsito**. Tradução: Tarifa Zero BH. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2020. São Paulo: Global Editora, 2004.

POLIVANOV, Beatriz Brandão. **Etnografia virtual, netnografia ou apenas etnografia? Implicações dos conceitos**, 2013. Disponível em: <https://portalrevistas.ucb.br/index.php/esf/article/view/4621>. Acesso em 10 de junho de 2020.

PREFEITURA, Belo Horizonte de. **Omnibus: Uma História Dos Transportes Coletivos Em Belo Horizonte**. (Colecao Centenario). Belo Horizonte: Editora Prefeitura, 1996.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. São Paulo: atlas, 1999.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das letras, 2008.

LANSKY, Samy. **Na cidade, com crianças: uma etno-grafia espacializada**. 2012. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Como e quando pode um arquiteto virar antropólogo? Em: VELHO, Gilberto (Coordenador), **O Desafio da Cidade**. Ed. Campus, 1980.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SEMIS, Lais. **Paulo Freire ontem, hoje e amanhã**. 2017. Disponível em: <https://novaescola.org.br/conteudo/4939/paulo-freire-ontem-hoje-e-amanha>, Acesso em 2 de novembro de 2020.

SILVA, Augusto Santos; PINTO, José Madureira (orgs.). **Metodologia das ciências sociais**. Porto: Edições Afrontamento, 1986.

SIMMEL, Georg. 1903. **As grandes cidades e a vida do espírito**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mana/a/WfkbJzPmYNdfNWxpyKpcwWj/?lang=pt>.

SOUZA, Celina. **Construção e consolidação de instituições democráticas. O papel do orçamento participativo**. São Paulo Perspec. vol.15 no.4 São Paulo Oct./Dec. 2001. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392001000400010&script=sci_arttext&tlng=es.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Together with the state, despite the state, against the state. Social movements as 'critical urban planning' agents.** In: City. V. 10, N. 03, December 2006. p.327-342. Versão em português: In: CIDADES, V. 7, N. 11, 2010.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Por uma geografia libertária.** Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

TRÁFEGO, **Manual de medidas moderadoras do.** 1995. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C%20editor_a_bhtrans/manual_traffic_calming.pdf.

VELHO, Gilberto. **Observando o familiar.** In: NUNES, Edson de Oliveira (Org.). A aventura sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

VELHO, Gilberto. O Antropólogo pesquisando a sua cidade: sobre conhecimento e heresia. Em: VELHO, Gilberto (Coordenador), **O Desafio da Cidade.** Ed. Campus, 1980.

WRI BRASIL. **O poder de transformação do urbanismo tático.** 2018. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/o-poder-de-transformacao-do-urbanismo-tatico>. Acesso em 16 de novembro de 2020.