

## **RUAS DE ESTAR: Projetos de Zona 30 em Belo Horizonte**

### **LIVING-STREETS**

## **Reflections on the implementation processes of Zone 30 projects in Belo Horizonte**

**E. Trevisan**

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil  
eveline@pbh.gov.br*

### **RESUMO**

De abril a setembro de 2019, três Zonas 30 (áreas com tratamento urbano para redução de velocidade) foram implementadas em Belo Horizonte utilizando-se dos recursos do urbanismo tático, que propõe ações pontuais de pequena escala visando uma mudança de cultura a longo prazo. É importante destacar que o processo de discussão sobre a implementação de Zonas 30 na cidade iniciou-se em fevereiro de 2014 com o objetivo de trazer mais segurança nas ruas para quem utiliza a bicicleta como meio de transporte. Foram necessários quase 5 anos de discussões até que as primeiras intervenções pudessem ser implementadas. O objetivo desse artigo é entender esse processo em dois dos projetos e avaliar seus ganhos para a cidade.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, Planejamento urbano, Espaço público

**Linha de Investigação:** 1. Cidade e projeto **Tópico:** Projeto urbano e espaço público.

### **ABSTRACT**

From April to September 2019, three Zones 30 (areas with urban treatment for speed reduction) were implemented in Belo Horizonte using the resources of tactical urbaniswhich proposes small-scale specific actions aimed at a long-term culture change. It is important to highlight that the process of discussing the implementation of Zones 30 in the city began in February 2014 with the aim of bringing more safety on the streets for those who use the bicycle as a means of transport. It took almost 5 years of discussions before the first interventions could be implemented. The purpose of this article is to understand this process in two of the projects and to evaluate its gains for the city.

**Keywords:** Urban mobility, Urban planning, Public space.

**Thematic cluster:** 1. City and project **Topic:** Urban design and public space.

## 1. Introdução

O processo de urbanização, verificado nos países em desenvolvimento a partir da segunda metade do século passado, resultou em grandes concentrações populacionais em um número reduzido de cidades, provocando uma série de conflitos, dentre eles a disputa pela apropriação dos espaços públicos. Ainda nesse período, a forma como as cidades passaram a ser planejadas e o modo como se desenvolveram mudou drasticamente em relação aos períodos anteriores. Até o início do século passado, as cidades no mundo se desenvolviam principalmente com base nas suas histórias e tradições. A vida no espaço da cidade era uma parte vital dessa riqueza de experiência. (BOARETO, 2013; GEHL, 2015).

Em sintonia com o processo de industrialização e expansão urbana, teorias e ideologias começaram a substituir a tradição como base para o planejamento. O urbanismo assumiu a responsabilidade pelo desenvolvimento da cidade sob diversas correntes e com diversos enfoques, mas sempre partindo do princípio de que a industrialização gerou uma desordem social e urbana à qual deveria ser imposto um reordenamento espacial. O planejamento urbano passou a ser encarado como um projeto acabado, uma obra a ser construída na sua totalidade. (MONTE-MÓR, 2008).

O modernismo teve grande influência nesse processo, com sua ideia de cidade segmentada e separada por funções.

A ampliação sistemática e progressiva do sistema viário passou a assumir grande importância no planejamento urbano, partindo-se do pressuposto de que a cidade não possuía limites para sua expansão. Esse processo levou a uma fragmentação do espaço urbano, criando bairros residenciais distantes dos locais de trabalho e lazer, expulsando a população mais carente para a periferia dos grandes centros e gerando grandes vazios urbanos. A infraestrutura construída para a circulação de automóveis, historicamente, gerou áreas fisicamente degradadas e socialmente excludentes, cujos efeitos negativos e custos são socializados por todos. Nesse processo, a dimensão humana e a pequena escala se distanciaram dos processos de planejamento das cidades. (BOARETO, 2013; GEHL, 2015).

Numa tentativa de reverter essa lógica perversa, várias cidades em todo o mundo vêm trabalhando no enfrentamento desse 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. Isso é possível, segundo o autor, sempre que mais pessoas se sentem convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade.

A proposta de implantação de projetos de Zona 30 em Belo Horizonte vem nessa direção. E para a compreensão e registro desse processo, que resultaram no presente artigo, a metodologia de pesquisa adotada foi baseada, principalmente, nas formas de investigação propostas pela antropologia urbana. Segundo MAGNANI (2003), a antropologia tem uma contribuição específica para a compreensão do fenômeno urbano, mais especificamente para a pesquisa da dinâmica cultural e das formas de sociabilidade nas grandes cidades contemporâneas.

A opção da antropologia de trabalhar com a observação participante, a entrevista aberta, o contato direto e pessoal com o universo investigado e a ideia de que para conhecer certas áreas ou dimensões de uma sociedade é necessária uma vivência durante um período com aquele universo, se adequou à pesquisa

proposta uma vez que a autora participou ativamente dos processos aqui descritos. (MAGNANI, 2002; VELHO, 1978).

## 2. Contextualização

Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, no Brasil, é uma cidade jovem, inaugurada em 12 de dezembro de 1897, possuindo apenas 123 anos. Nasceu como cidade planejada para 200 mil habitantes, possuindo atualmente cerca de dois milhões e meio. O planejamento inicial seguiu fielmente os princípios da modernidade e seu projeto prescrevia uma malha ortogonal de ruas, superposta a uma malha diagonal de avenidas, bem ao gosto do 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 para o século XX, com circulação facilitada, bem como arejamento e insolação adequados (LARA, 2016) oferecendo bastante espaço ao modo de transporte considerado à época como símbolo do progresso e da modernidade: o automóvel.

Nesse cenário favorável, o automóvel veio, ao longo dos anos, ganhando espaço nas ruas de Belo Horizonte. Segundo levantamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizado em 2017 com dados de 2015, Belo Horizonte possui a maior taxa de motorização (relação entre população e taxa de veículos) entre 17 das capitais ou regiões com elevada densidade demográfica pesquisadas no Brasil. (ESTADO DE MINAS, 2017).

Com o objetivo de reverter o crescimento vertiginoso do uso de automóveis e de incentivar o deslocamento por meios de transportes coletivos e sustentáveis, Belo Horizonte desenvolveu vários estudos e possui uma legislação urbanística arrojada e consistente, que inclui um Plano de Mobilidade Urbana, 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. O Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH, coordenado e desenvolvido pela Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS S.A., é composto por oito eixos, a saber: 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.

Para o eixo “Mobilidade Ativa” as ações de infraestrutura preveem implementação de infraestrutura cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) e também implementação de zonas com redução de velocidade. 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 tem sido um dos principais desafios na retomada das ruas como local de sociabilidade para as pessoas em Belo Horizonte. E é nesse contexto e com esse objetivo que se coloca a discussão sobre implementação de projetos de Zona 30 na cidade.

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. Nessas áreas, as calçadas e os espaços destinados à convivência são requalificados por meio do redesenho da geometria das ruas, da inserção de mobiliários urbanos e paisagismo que incentivem a

permanência no local. Além disso, outro 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 (não motorizados) terão prioridade sobre os demais.

### 3. Processo

As discussões sobre a criação e implementação de Zonas 30 em Belo Horizonte tiveram início em 2014 no âmbito do Grupo de Trabalho - GT Pedala BH<sup>1</sup> em uma oficina aberta, para discussão de propostas de soluções de infraestrutura segura para ciclistas para a área central da cidade<sup>2</sup>.



Figura 1. Localização de Belo Horizonte, no mapa do Brasil e localização da área central no mapa geral da cidade. Elaborado pela autora. Julho de 2020.



o GT Pedala BH, desde 2013, possuía um grupo de trabalho  
BH, que tinha como objetivo discutir e compartilhar decisões  
ada na construção da cidade. Apesar da expansão territorial  
serviços e moradia.

Foto 1. Reunião GT Pedala – oficina de ciclorrotas. Foto: autora. Fevereiro, 2014.

Como resultado da oficina, foi gerado um mapa da área central com identificação das vias que já possuíam infraestrutura segregada para ciclistas, das vias que deveriam receber essa infraestrutura segregada e das vias que deveriam ter suas velocidades regulamentadas para no máximo 30 km/h de modo a permitir o compartilhamento de todos os modos de forma segura.

Quando um grupo de vias da mesma região recebia a indicação de redução de velocidade, esse agrupamento se caracterizava como uma zona a ser tratada com redução de velocidade: as Zonas 30.

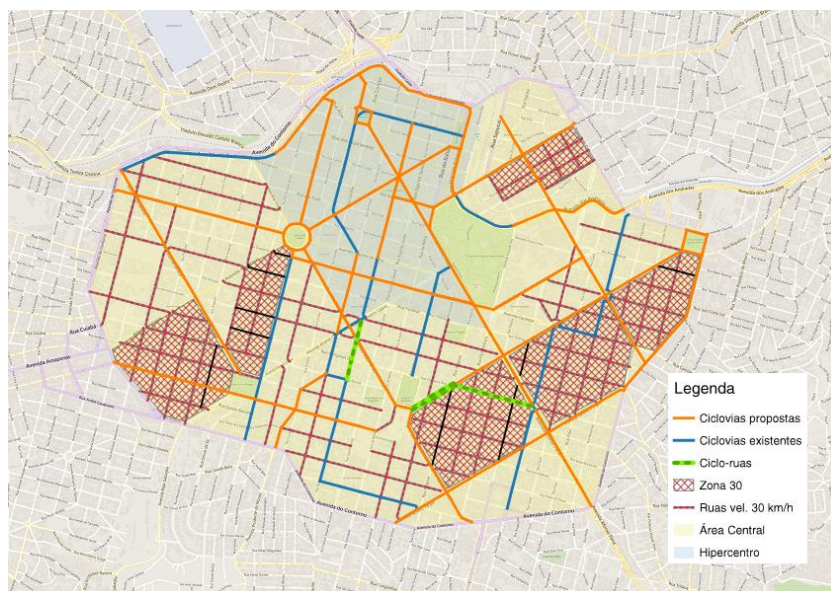


Figura 2. Mapa ciclovias e Zonas 30 - área central de Belo Horizonte. Elaborado pela autora. junho 2014.

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 de Zona 30 em uma das seis áreas identificadas: a Zona 30 Savassi. No mesmo ano, o projeto Zona 30 Savassi passou a integrar o Projeto *Solutions*<sup>3</sup> financiado pela Comissão Europeia com previsão de apoio técnico e financeiro para sua viabilização.

Ainda assim, o projeto enfrentou uma série de resistências internas na Prefeitura. Houve um consenso entre os técnicos responsáveis pelo seu desenvolvimento de que havia desconhecimento e desinformação sobre os conceitos que envolvem projetos de Zona 30. Como estratégia para romper com esse processo e

<sup>3</sup> Belo Horizonte foi selecionada para participar do projeto SOLUTIONS, financiado pela Comissão Europeia, em 2012. O projeto Sharing Opportunities for LowcarbonUrbantransportation (SOLUTIONS, <http://www.urban-mobility-solutions.eu>) apoiou o intercâmbio em soluções sustentáveis e inovadoras de mobilidade urbana entre as cidades da Europa, América Latina e do Mediterrâneo.

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<sup>4</sup>.

Em 2017, a Agência Alemã de Cooperação Internacional - GIZ, que apoia projetos de mobilidade sustentável em países em desenvolvimento e uma das parceiras do Projeto *Solutions*, convidou a Prefeitura de Belo Horizonte para participar do workshop internacional – *ConnectiveCities*, 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.

Como diretriz desse encontro, ficou decidido que seria realizado, em Belo Horizonte, uma nova edição do workshop tendo como objetivo identificar estratégias de comunicação e envolvimento da população, corpo técnico da Prefeitura e governantes de forma a diminuir resistências em relação aos projetos de Zona 30 na cidade.

#### 4. Estratégia

Em agosto de 2018, a cidade recebeu o workshop internacional “*ConnectiveCities*: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todos”, com a presença de técnicos e governantes da Prefeitura, 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. 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.

Dessa forma, foram definidas duas áreas piloto para serem objeto de discussão durante o workshop. Uma das áreas correspondia a uma rua localizada na Região Hospitalar da cidade, com presença de inúmeros hospitais, clínicas e laboratórios. A segunda área definida foi uma rua, localizada em um bairro periférico – o Bairro Cachoeirinha, no principal trajeto de crianças e adolescentes, alunos de três escolas localizadas no bairro.

O público participante do workshop identificou potencialidades e desafios para viabilização de projetos de Zona 30 nas duas áreas e de forma objetiva deduziu que o envolvimento da população local, em todas as fases do processo, seria uma forma de agregar parcerias e assim, diminuir resistências.

#### 5. Zona 30 Cachoeirinha

Assim, definiu-se que a primeira intervenção de Zona 30 a ser implementada com urbanismo tático seria a do Bairro Cachoeirinha e todo o planejamento da ação seguiu as diretrizes definidas no workshop. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil - foi o agente financiador do projeto. No perímetro escolhido para a intervenção, localizam-se três escolas, duas igrejas e um lar de acolhimento de idosos. A

---

<sup>4</sup>O urbanismo tático propõe modos de intervenção imediatos, de baixo custo, em relação a questões locais vistas como extremamente urgentes por seus proponentes. Seu horizonte de tempo é, portanto, relativamente curto. 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 (BREMMEER, 2019).

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 o ganho de 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.



Foto da Rua Simão Tamm antes da intervenção. Foto da autora. Fevereiro 2019.

A etapa de planejamento incluiu o levantamento dos seguintes dados: contagens volumétricas classificadas de veículos e pedestres; levantamento das velocidades regulamentadas e praticadas; levantamento da sinalização e equipamentos urbanos existentes e levantamento das linhas de ônibus que circulam nas áreas afetadas pela intervenção.

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 com a direção de cada uma delas e planejadas oficinas com os alunos para apresentação inicial da proposta e coleta de contribuições para o projeto.



Foto 3. Oficina com alunos da Escola Estadual Ilacir Pereira Lima. Foto: Amanda Corradi. Fevereiro 2019.

As oficinas foram realizadas em fevereiro de 2014, envolvendo 125 alunos das Escolas Estaduais Deputado Ilacir Pereira Lima e Mariano de Abreu. Durante as atividades, os jovens aprenderam sobre segurança viária, desenho urbano e mobilidade sustentável, identificaram prioridades e propuseram soluções para a área.



Foto 4. Oficina com alunos da Escola Estadual Ilacir Pereira Lima. Foto: autora. 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 se caminhar pelas ruas do bairro.

Nos meses de março e abril, a proposta foi também apresentada para a associação de moradores e lideranças do bairro com o objetivo de conscientizar a população, identificar prioridades e demandas dos residentes e frequentadores da região.

### 5.1 Intervenção Urbana Temporária

A intervenção urbana temporária Zona 30 Cachoeirinha ocorreu entre os dias 26 e 29 de abril de 2019. Durante os dias da ação, técnicos 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. 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 da segurança dos pedestres:

- Implantação de chicana (sinuosidade) - Um trajeto sinuoso para a circulação dos veículos foi criado, obrigando os condutores a reduzirem a velocidade de circulação.
- Alargamento de calçada - A calçada mais larga, combinada com a criação da chicana, proporcionou maior segurança e conforto para os pedestres priorizou seus deslocamentos e possibilitou a criação de áreas de convivência.
- Redução do raio de curvatura nos cruzamentos - A mudança no raio das esquinas induziu à redução da velocidade de conversão dos veículos e aumentou a intervisibilidade entre pedestres e condutores.



Foto 5. Vista geral da intervenção temporária. Foto: Danielli Hope. Fevereiro 2019.



Foto 6. Crianças pintando a rua. Foto: Danielli Hope. Fevereiro 2019.

### 5.1.1 Coleta de dados

Para avaliar o projeto implementado de forma temporária, além do levantamento de dados realizado antes da intervenção, foram realizadas contagens de pedestres e de veículos, entrevistas e medições de velocidade na área de intervenção durante e depois da sua implantação. Foram entrevistados 104 transeuntes em março e 105 em abril.

A redução na velocidade praticada pelos veículos se refletiu no aumento da sensação de segurança de quem circulava 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.

Além da pesquisa de percepção realizada, foi disponibilizado um painel com espaço para a população se manifestar. 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.



Foto 7. Painéis para coleta de opinião da população. Foto: Amanda Corradi. Fevereiro 2019.

Alguns dos depoimentos deixados pelos moradores no painel disponibilizado durante a ação temporária:

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

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

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

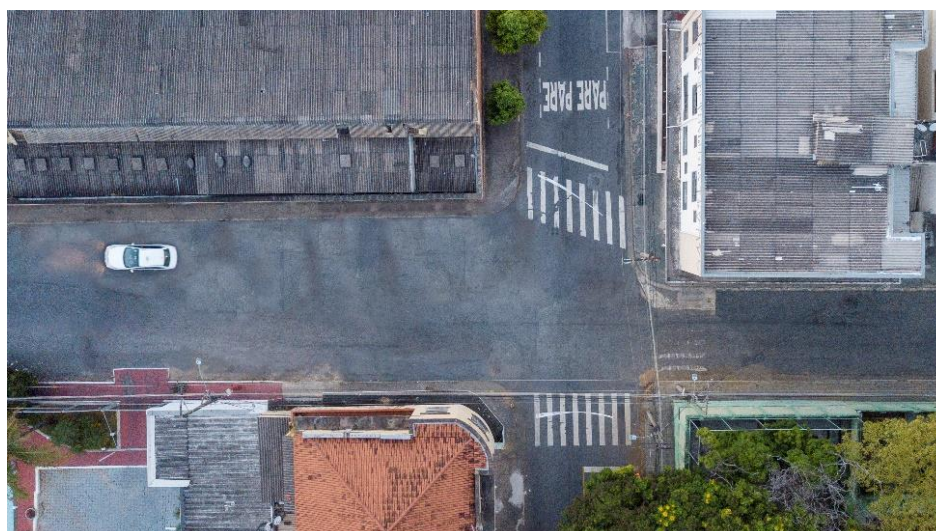


Foto 8. Interseção Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Antes. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.

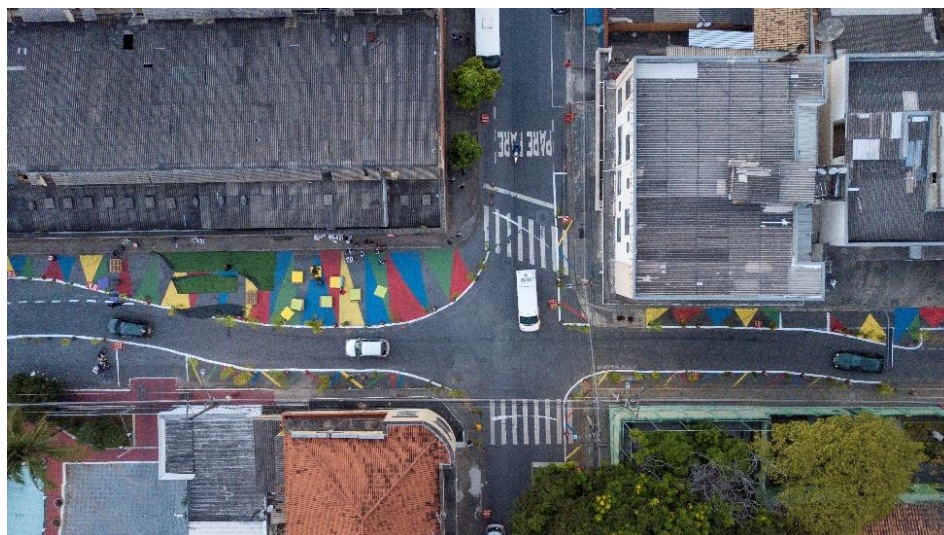


Foto 9. Interseção Rua Simão Tamm com Rua Senhora da Paz. Depois. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.



Foto 10. Rua Simão Tamm. Antes. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.



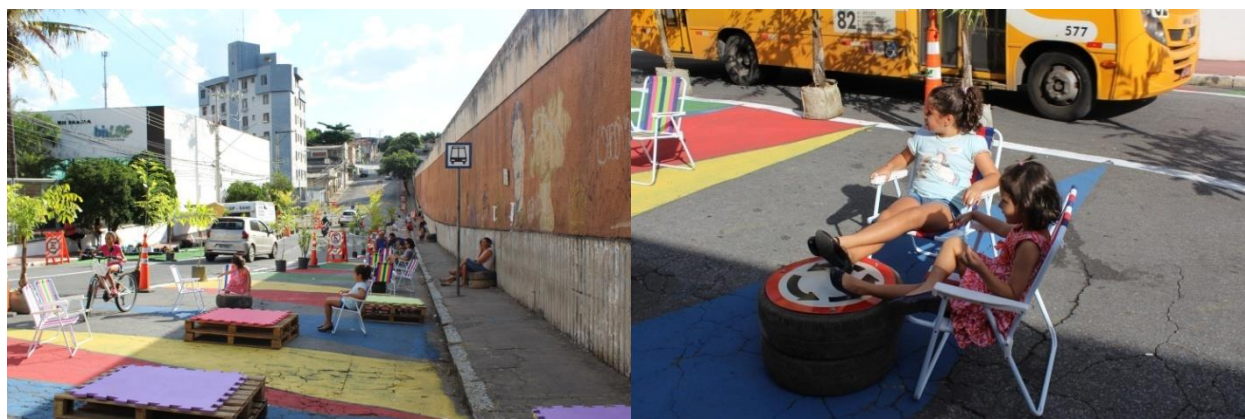
Foto 10. Rua Simão Tamm. Depois. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.



Foto 11. Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santana. Antes. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.



Foto 12. Rua Simão Tamm com Rua Cônego Santana. Depois. Foto: Octopus. Fevereiro 2019.



Fotos 13 e 14. Rua Simão Tamm. Apropriação da rua pelas crianças. Foto: Amanda Corradi. Fevereiro 2019.

## 5.2 Desdobramentos

A ação temporária gerou ganhos imediatos na segurança dos pedestres e levou a Prefeitura a manter o novo desenho testado após o final da intervenção temporária. Segregadores de concreto foram instalados enquanto ajustes finos e outros procedimentos foram realizados para viabilizar a implantação permanente. 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.



Fotos 15 e 16. Rua Simão Tamm. Implantação projeto definitivo. Foto: autora. Janeiro 2020.

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.

## 6. Zona 30 Confisco

Belo Horizonte possui nove regiões administrativas e após a intervenção no Bairro Cachoeirinha, na região Nordeste, surgiu a possibilidade de uma nova intervenção de Zona 30, também com o foco no entorno de escolas, dessa vez em outra região: Pampulha. A viabilização dessa intervenção surgiu no âmbito do Projeto “Ambientálizate!”, uma iniciativa do *Wuppertal Institut*, através do *UrbanPathwaysproject* que apóia a Prefeitura de Belo Horizonte em projetos de mobilidade sustentável..

O objetivo era viabilizar a intervenção na Semana da Mobilidade, que acontece anualmente em todo o mundo entre os dias 16 e 22 de setembro, tendo como grupo focal crianças e adolescentes, com o objetivo de incentivar as cidades a introduzirem e promoverem medidas de transporte sustentáveis. A Semana da Mobilidade culmina com o Dia Mundial sem Carro, dia 22 de setembro.

Para além da intervenção, estabeleceu-se o dia 4 de outubro, como data comemorativa “doDia de Caminhar e Pedalar para a Escola”.

O projeto também envolveu a Secretaria Municipal de Educação e a Secretaria Municipal de Saúde por meio do Programa Escola Segura<sup>5</sup>. A escola escolhida para o projeto foi a Escola Municipal Anne Frank, no Bairro Confisco, apontada como uma escola com grande envolvimento da comunidade e com um trabalho pedagógico consistente.

As oficinas com os alunos, a exemplo das que ocorreram nas escolas do Bairro Cachoeirinha, foram mais abrangentes e envolveram também uma auditoria de segurança para mulheres, nas ruas do entorno da escola, tendo como participantes as alunas da EJA – Educação de Jovens e Adultos. Os alunos integrantes do Programa Escola Integrada<sup>6</sup> também participaram de uma oficina especial de confecção de placas de sinalização viária em comemoração ao Dia de Caminhar e Pedalar para a escola.



Foto 17. Oficina alunos. Foto: autora. Setembro 2019.

<sup>3</sup>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.

<sup>6</sup>O Programa Escola Integrada está presente nas 177 escolas de Ensino Fundamental da Rede Municipal de Educação de Belo Horizonte. O Programa amplia não só o tempo, mas também os espaços de aprendizagem. Em que os estudantes realizam atividades diversificadas que contribuem efetivamente no seu desenvolvimento pessoal, social, moral e cultural.





Foto 18. Oficina de confecção de placas de trânsito. Foto da autora. Outubro de 2019.

### 7.1 Intervenção Urbana temporária

A Intervenção Temporária de Zona 30 no entorno da Escola Municipal Anne Frank foi implementada do dia 16 de setembro ao dia 4 de outubro. E durante os dias da ação, técnicos e voluntários se mobilizaram para desenhar nas ruas uma nova geometria de modo a reduzir a velocidade dos veículos no entorno da escola.

A área recebeu mobiliário urbano temporário, como vasos elaborados a partir de pneus reciclados que receberam plantio de mudas. Para redução das velocidades foram implantadas ainda, 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.
- 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 principais ações desde o planejamento até a implantação da intervenção envolveram as seguintes etapas:

- No dia 26 de agosto: realização de diagnóstico das vias do entorno da escola;
- A partir de 01 de setembro, iniciou-se o trabalho de recolhimento de garrafas PET (pelos alunos da escola) para desenvolvimento de uma oficina de reciclagem;
- A partir de 02 de setembro, medição dos níveis de qualidade do ar no entorno da escola;
- Construção de um calendário comemorativo de atividades realizadas na área da intervenção;
- No dia 11 de setembro: realização de oficinas com os alunos para informação sobre conceitos relacionados aos projetos de Zona 30 e elaboração de propostas de redesenho das vias;

- De 16 a 19 de setembro: montagem da intervenção com demarcação da nova geometria das vias, realização de pinturas, plantio de mudas em vasos ornamentais, montagem da intervenção proposta pela SLU como resultado da gincana com garrafas PET, dentre outros;
- De 19 a 22 de setembro: atividades comemorativas nas ruas remodeladas;
- De 22 de setembro a 4 de outubro: realização de pesquisa com moradores e alunos de avaliação da intervenção proposta.
- Dia 4 de outubro: realização do Dia de Pedalar e Caminhar para a escola com demarcação do “trajeto seguro” através da instalação de sinalização construída por alunos e comunidade alertando para a presença de crianças e adolescentes nas ruas.



Foto 19. Início da implantação. Foto da autora. Setembro de 2019.



Foto 20. Envolvimento dos alunos na implantação. Foto da autora. Setembro de 2019.



Foto 21. Envolvimento dos alunos na implantação. Foto da autora. Setembro de 2019



Foto 22. Vista área da intervenção. Foto: Octopus filmes. Setembro de 2019.



Foto 23. Vista área da intervenção. Foto: Octopus filmes. Setembro de 2019.



Foto 24. Apropriação da rua. Foto: Octopus filmes. Setembro de 2019.

### 7.1.1 Coleta de Dados

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

79,1% dos entrevistados residem no bairro e 75,5% chegaram ao local da entrevista a pé e 61,8% declararam que caminhar é a sua principal forma de deslocamento. Sobre o novo desenho da rua 88,2% declararam que gostaram e aprovaram a mudança e 87,3% gostariam que as mudanças fossem permanentes. 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.”*

### 7.2 Conclusão

A experiência de implementação de projetos de Zona 30 em Belo Horizonte, após longos anos de discussão na tentativa de sua viabilização demonstrou que o envolvimento da população em todas as etapas do processo foi a chave para sua realização. Mais do que isso, a participação da população foi fundamental para que a proposta pudesse ser compreendida e apropriada por moradores e frequentadores das regiões afetadas.

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.

Assim, a apropriação pode ser definida como uma prática sócio espacial, 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.

Os projetos aqui apresentados podem representar um avanço no processo de retomada das cidades pelos cidadãos.

## 8. Referências

BOARETO, Renato. (2016) A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista Ciência e Ambiente*. UFSM, 2013).  
GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

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**. Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA: ITDP,.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. (2003) *A Antropologia Urbana e os desafios da metrópole*.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. Do urbanismo à política urbana: notas sobre a experiência brasileira. In.: COSTA, Geraldo Magela; MENDONÇA, Jupira Gomes de. *Planejamento urbano no Brasil: trajetórias, avanços e perspectivas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

VELHO, Gilberto. (1978) *Observando o familiar*. In: NUNES, Edson de Oliveira (Org.). *A aventura sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar.

BREMMER, Neil. Seria o urbanismo tático uma alternativa ao urbanismo neoliberal? Disponível em: [https://www.google.com/search?q=ser%C3%A1+o+urbanismo+t%C3%A1tico+uma+alternativa+ao+urbanismo+neoliberal&rlz=1C1SQJL\\_pt-BRBR782BR782&oq=ser%C3%A1+o+urbanismo+t%C3%A1tico+uma+alternativa+ao+urbanismo+neoliberal&aqs=chrome..69i57j0.27517j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=ser%C3%A1+o+urbanismo+t%C3%A1tico+uma+alternativa+ao+urbanismo+neoliberal&rlz=1C1SQJL_pt-BRBR782BR782&oq=ser%C3%A1+o+urbanismo+t%C3%A1tico+uma+alternativa+ao+urbanismo+neoliberal&aqs=chrome..69i57j0.27517j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8). (Consulta: 07/10/2019).

Mapa da motorização individual no Brasil 2019. Disponível em:  
[https://www.observatoriodasmetroles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa\\_moto2019v2.pdf](https://www.observatoriodasmetroles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf).  
(Consulta: 23/02/2020).

[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](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) (Consulta: 15/10/2017).

OPAS. 2013. Disponível em:  
[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839). (Consulta 10/05/2019).