

**COVID-19 e Urbanismo Tático:  
novas possibilidades de uso do espaço  
público em tempos de pandemia**

**Tiffany Nicoli Faria Latalisa França**

Mestranda, UFV, Brasil.  
tiffany.franca@ufv.br

**Teresa Cristina de Almeida Faria**

Professora Doutora, UFV Brasil  
teresa.faria@ufv.br

## RESUMO

Este trabalho buscou refletir acerca de adequações urgentes no espaço público em tempos de crise a partir de intervenções urbanas táticas. Para isso, elucida medidas protetivas relacionadas ao controle da pandemia de COVID-19, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil, utilizando para isso o estudo de caso da implementação de ciclofaixas temporárias no município de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. A metodologia desta pesquisa se baseou em publicações oficiais disponibilizadas em meio eletrônico da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e da Empresa responsável pelo setor de transportes e trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS). Em adição, este trabalho se apoiou em publicações disponíveis em meio eletrônico da Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte (BH em Ciclo) do período de 2012 a 2021. A partir da correlação entre o material levantado e a base teórica disponível sobre temas de interesse desta pesquisa, o estudo pretendeu discutir as operações temporárias e de pequena escala do tipo Urbanismo Tático, implementadas a partir da parceria entre poder público e sociedade civil para garantir uma mobilidade urbana mais segura em meio à pandemia de COVID-19 durante o ano de 2020 até o momento. O trabalho destaca que a inserção do Urbanismo Tático como ferramenta formal no planejamento urbano pode fomentar novas possibilidades locais e estratégias de ação imediata frente a crises como a da COVID-19, além de fomentar a participação cidadã nos processos decisórios sobre a urbe e sua importância, garantindo direitos básicos como o de se deslocar com segurança.

**PALAVRAS-CHAVE:** Urbanismo Tático. Mobilidade Urbana. Engajamento civil.

## 1 INTRODUÇÃO

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

De repente, os limites de uso e de apropriação do espaço público mudaram. A disseminação do novo coronavírus trouxe à tona insatisfações e reivindicações pertinentes da sociedade frente à ausência do Estado em prover direitos básicos como o de ir e vir e ressaltou a emergência de uma contrarresposta por parte dos cidadãos, em exigir a implementação de iniciativas protetivas do poder público no âmbito da mobilidade urbana. Como pôde, a própria sociedade civil começou a se movimentar para fazer ajustes na cidade e adaptações em sua rotina, a fim de garantir uma mobilidade mais segura. De fato, as determinações de distanciamento físico como medida capaz de diminuir a transmissão frente à facilidade de contágio do novo coronavírus interferiu nos deslocamentos, nos regimes de trabalho e de estudos, trazendo a necessidade de adaptar esses hábitos às condições de crise.

Sem tempo para soluções urbanísticas de médio e longo prazos e sem disponibilidade de recursos financeiros para intervenções complexas, abriu-se espaço para o Urbanismo Tático, experiências pontuais e de baixo custo, soluções mais ágeis de serem implementadas e que geralmente estão relacionadas à construção do empoderamento cidadão do tipo *bottom up*<sup>1</sup> para contornar momentos de necessidade e gerar soluções temporárias paliativas para problemas urgentes como o da mobilidade urbana.

Propôs-se, então, uma reflexão sobre a contribuição do uso de Urbanismo Tático no espaço público de forma a enfrentar situações urbanas urgentes, como a ocorrida durante a crise da COVID-19 em 2020 e que se prolonga no Brasil até o momento da publicação deste artigo. Para ilustrar o uso de iniciativas táticas aplicadas à mobilidade durante o período de

---

<sup>1</sup> Johnson (2003) define como “sistemas bottom-up” organizações nas quais o ordenamento parte de interações coletivas que se sistematizam de forma descentralizada.

pandemia e também a fim de apresentar um caso de engajamento cidadão bem-sucedido no fazer cidade, apresentou-se o caso de implementação da malha cicloviária temporária de Belo Horizonte, seu reflexo para a cidade e nas medidas protetivas adotadas durante a pandemia.

## **2 OBJETIVO**

Investigar o potencial do Urbanismo Tático como meio de responder a situações de crise, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil, tomando como estudo de caso a implementação das ciclofaixas<sup>2</sup> temporárias em Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, Brasil, durante a pandemia do novo coronavírus ao longo dos anos 2020 e 2021.

## **3 METODOLOGIA/MÉTODO DE ANÁLISE**

A metodologia deste trabalho teve caráter descritivo com ênfase na análise urbana, e os métodos utilizados visaram, principalmente, refletir acerca de adequações urgentes no espaço urbano público em tempos de pandemia, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil, utilizando para isso o estudo de caso da implementação de ciclofaixas temporárias no município de Belo Horizonte, capital de Minas Gerais. Para isso, a pesquisa se baseou em publicações oficiais disponibilizadas em meio eletrônico da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e da Empresa responsável pelo setor de Transportes de Belo Horizonte (BHTRANS). Em adição, este trabalho se apoiou em publicações disponíveis em meio eletrônico da BH em Ciclo (Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte) durante o período de 2012 a 2021. A partir da correlação entre o material levantado e a base teórica disponível sobre temas de interesse desta pesquisa, o estudo pretendeu discutir as operações temporárias e de pequena escala do tipo Urbanismo Tático, implementadas a partir da parceria entre poder público e sociedade civil para garantir uma mobilidade urbana mais segura em meio à pandemia de COVID-19. O trabalho destaca a pauta da participação cidadã ativa nos processos decisórios sobre a urbe e sua importância em garantir direitos básicos como o de se deslocar na cidade com segurança.

## **4 RESULTADOS**

De acordo com Ermínia Maricato (2020), nós estávamos antes da pandemia em um momento de crise do capitalismo global. Para a autora, a partir dos anos 1970, o capitalismo entrou em um processo de desmonte do estado social e das políticas públicas (MARICATO, 2002) e o que se está vivenciando agora, durante a pandemia, é o aprofundamento dos efeitos dessa globalização, que nos fará percorrer um caminho de crise social, econômica e política por algum tempo (CARLOS, 2020; MARICATO, 2020). Essa crise relaciona-se intimamente com as cidades e com a manutenção de uma lógica de mercado neoliberalista que trouxe consigo a defesa de um Estado mínimo, políticas de privatização e a desregulamentação dos mercados, e que também

---

<sup>2</sup> Segundo o ANEXO I dos conceitos e definições do Código de Trânsito Brasileiro (2020): “ciclofaixa” corresponde à uma parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos que é delimitada por sinalização específica; já a “ciclovía” seria uma pista própria destinada à circulação de ciclos que é separada fisicamente do tráfego comum.

abriram caminhos para a revogação de leis de proteção trabalhistas que haviam sido conquistadas de forma árdua no passado (COMPARATO, 2013).

A contemporaneidade e a instabilidade que a envolve nos colocou cara a cara com os desafios encontrados desde o início da industrialização brasileira (GONZALES ET AL., 2013). Tal processo do passado proporcionou que a população se apropriasse do modo de vida urbano com o passar do tempo, mas não garantiu direitos básicos dignos, para viver nas cidades. Isso levantou e levanta até hoje desafios que não foram vencidos anteriormente e que evocam responder à desigualdade social, aos embates ambientais, à espacialização das funções urbanas, às exigências de mobilidade.

A atual situação nos insere em uma posição responsável por desenhar a cidade do presente, não a cidade do futuro, mas a cidade das multidões, que necessita também ser uma cidade mais democrática (GONZALES ET AL., 2013). E, quem sabe, pensando pelo lado bom, a pandemia também possa nos conduzir a novas formas de globalização e geopolítica, criando oportunidade de redirecionar as ações em prol de um urbanismo mais sustentável e inclusivo (BESEN, 2020).

O mundo pós-pandêmico não poderá ser o mesmo e, apesar de todos os questionamentos que temos nos feito nesse momento incerto, há a certeza da necessidade de um projeto de desenvolvimento mais justo, mais humano e mais democrático para as cidades.

Aplica-se, atualmente, um planejamento urbano que foca em projetar intervenções em larga escala, amparados no princípio que o processo deva ser controlado de cima para baixo (top down), ou seja, as decisões adotadas por autoridades que controlam o processo e decidem o quê e como serão implementadas as ações urbanas. Assim, as cidades são erguidas a partir de espaços urbanos sem memórias, sem troca, sem união, sem proximidade, isto é, sem relacionamentos, individualistas e inadequadas aos usuários. Espaços imprevisíveis quanto à sua ocupação e transformação, pois as necessidades do indivíduo e sua relação com o 'lugar' não são consideradas no processo de idealização (FLORÊNCIO DE MACÊDO; MORAES DE ALMEIDA, 2020, p.2).

Diante das insatisfações e dos desequilíbrios que essa forma de fazer cidade acarretou ao longo do tempo, pode-se dizer que a pandemia acabou por acirrar conflitos e práticas de um cenário que já existia. O desafio de agora é repensar a cidade da maneira mais democrática possível e como uma rede de territórios que se organiza e se comunica de formas diferentes, os quais precisam ser pensados de forma descentralizada e cada qual com suas especificidades. Esses territórios também sofrem influência uns dos outros e, por isso, precisam estar conectados e integrados em suas ações de resolução de conflito para avançarem juntos.

Para Santos (2020), a tripla dominação capitalismo, colonialismo e patriarcado, que caracteriza o mundo eurocêntrico desde o século XVI, proporcionou ao longo do tempo novas formas de repressão da resistência popular e bloqueou o caminho de sua libertação a partir do que é gerado nas lutas sociais e políticas contra essa dominação. Porém, o autor coloca uma chama de esperança quando diz que nascem, paralelamente, novas formas de resistência, de criatividade de oposição e de libertação imaginária para vencer paradigmas antigos. Brenner (2016) coloca que, além desses velhos paradigmas, a ideia de cidade, sua forma complexa e cujas dinâmicas econômica e social dirigem-se à insustentabilidade, exige para os problemas cotidianos, respostas mais ágeis frente à urgência de encarar a crise urbana.

Reivindicar o espaço público urbano pode ser uma forma promissora de criar novos modelos e de se enfraquecer as barreiras impostas pelos anseios capitalistas. E, apesar de

parecer contrastante a macroescala da cidade, em relação à microescala e abrangência pontual de intervenções urbanas táticas, ações desse tipo podem se tornar ferramentas para criar espaços de fala sobre o cotidiano das localidades e de reinventar cidades e territórios mais democráticos. Nesse sentido, Adriana Sansão Fontes elucida que:

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

O termo Urbanismo Tático (Tactical Urbanism) tem sido amplamente disseminado desde o início do século XXI. Entretanto, ainda é um termo relativamente jovem, sendo sua ascendência atribuída ao planejador urbano Mike Lydon e à sua equipe trabalho que compõem o estúdio Street Plans Collaborative. Em 2011 esses urbanistas lançaram uma publicação designando ações norte americanas como táticas: Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change (PFEIFER, 2013). De forma generalizada, o Urbanismo Tático pode ser visto como um modo temporário de intervir no espaço que pretende atuar em uma escala mais próxima da humana, na esfera local e com baixo custo de investimento. Porém, o termo não possui definição única, ele ainda está em construção e é preciso levar em conta que não se trata de um movimento unificado que possa ser caracterizado em sua totalidade. Há várias interpretações, vários tipos e modos de fazer, os quais englobam uma gama muito abrangente de propostas (BRENNER, 2016). De acordo com os criadores do termo:

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

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

Diante do exposto e refletindo sobre a situação de crise agravada pela pandemia que urge respostas aos problemas urbanos, argumenta-se que o Urbanismo Tático e os elementos em comum que o fundamentam, possam significar profundas transformações urbanas e culturais para os lugares. Acredita-se que essa ferramenta tenha potencial de trazer à tona tentativas urgentes de reconquista do direito à cidade e dos lugares urbanos como espaços políticos e plurais. Nesse âmbito e de acordo com David Harvey (2012, p.74), esse direito à cidade significa “o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade”, colocando que esse direito é essencialmente coletivo, uma vez que esta transformação dos indivíduos “depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização (2012, p.74)”. Em condições nas quais o mal-estar da ética neoliberal individualista é predominante, torna-se quase impossível alimentar ideais de identidade urbana, de cidadania e de pertencimento. Dessa forma, o contexto público torna-se reflexo da lógica capitalista

aplicada ao urbano, ou seja, cria espaços desconectados e que não apresentam vida urbana e social permeadas por trocas entre a comunidade, encontros e coletividade (HARVEY, 2014).

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

A produção do espaço urbano do presente, do cotidiano e que está em constante transformação, inclui um indivíduo consciente que deseja se apropriar da cidade para se adaptar e responder às mudanças contínuas de seus hábitos. Em se tratando dessa tomada de consciência, em Belo Horizonte, Minas Gerais, a reivindicação de um espaço público mais seguro e mais sustentável para se deslocar partiu dos ciclistas há alguns anos e alia atualmente ideias de infraestruturas temporárias táticas à emergência de medidas protetivas para se deslocar na cidade frente à crise da COVID-19.

Desde 2006, a capital mineira conta com um programa específico para bicicletas implantado pela prefeitura, o Programa de Incentivo ao Transporte por Bicicletas (Pedala BH), que foi revisto e incorporado ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2020a, p.26). Contudo, a implantação dos primeiros espaços destinados à mobilidade por bicicleta só se iniciou, de fato, em 2010, sem consulta à sociedade civil. As consequências desse processo de projetos cicloviários imposto pelo poder público envolveram principalmente o não atendimento às necessidades dos usuários e fizeram com que os ciclistas se mobilizassem e exercessem grande pressão nas ruas, redes sociais e mídia para soluções mais contundentes aos seus problemas cotidianos (BH EM CICLO, 2017). Toma corpo em 2012 um grupo bem articulado de cidadãos ciclistas, o qual começou a se organizar exigindo melhorias na mobilidade por bicicleta na capital. Foi nessa época que surgiu a Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte (BH em Ciclo), uma associação sem fins lucrativos e que defende o direito do ciclista em transitar pelas ruas da capital como qualquer outro usuário de transporte (BH EM CICLO, 2020).

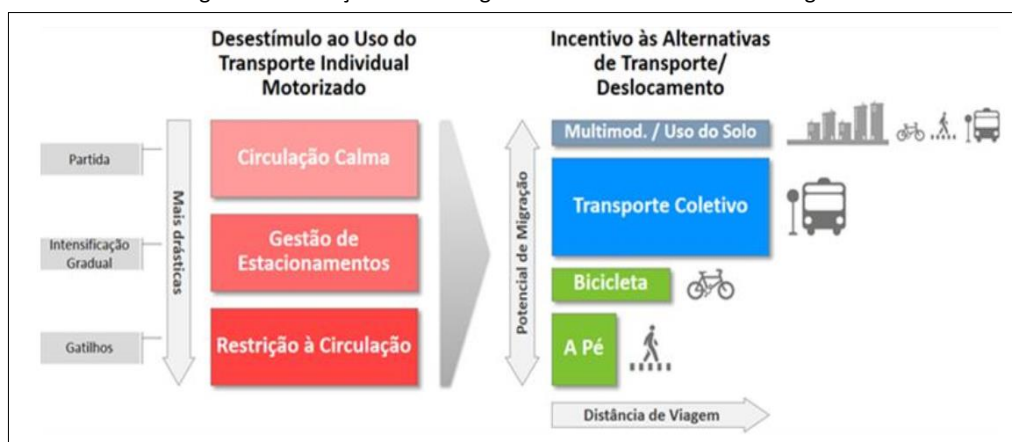
Com o passar do tempo e vista a importância de melhor comunicar os interesses de melhorias cicloviárias ao poder público, o conjunto de civis associados à “BH em Ciclo”, exigiu que pudesse participar da construção e do processo de projeto dos espaços para bicicletas, que nesse caso envolveu usuários diretos da infraestrutura cicloviária. O sucesso desse engajamento foi a resposta do poder público em resolver a situação de projetos malsucedidos e de insatisfação da população de ciclistas montando um grupo de trabalho dentro do programa “Pedala BH”, o “GT Pedala BH”, aberto e sem líderes, e criado com o objetivo de ser um espaço de interlocução entre os ciclistas interessados em fomentar o uso da bicicleta e a administração pública municipal (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2018).

Atualmente e diante dos novos desafios impostos pela pandemia à mobilidade urbana, os ciclistas de Belo Horizonte perceberam que suas reivindicações por melhoria na mobilidade por bicicleta seriam uma oportunidade de garantir segurança nos deslocamentos e de também afirmar o seu papel como agentes ativos nas decisões urbanas. Assim, o perseverante engajamento da sociedade civil que se desloca por bicicleta na capital e cujos indivíduos já haviam consolidado um diálogo permanente e periódico com o poder público e com a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS), pressionaram ainda mais a

administração pública, direcionando a mesma a apostar nas ações rápidas e práticas de Urbanismo Tático para implementar ciclofaixas temporárias e facilitar os deslocamentos urbanos durante a pandemia.

Outro ponto importante que contribuiu para a viabilização da estrutura cicloviária temporária da cidade é que foram instituídas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH 2030), em sua revisão mais recente datada em 2017, estratégias para desestímulo ao uso do transporte individual motorizado (figura 1), propondo “a utilização de medidas que agem nas condições de deslocamento de forma gradual (as mais simples consideradas de ‘partida’ e as mais drásticas avaliadas através dos ‘gatilhos’) [...]” (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2017, p.28).

Figura 1 – Definição da Estratégia de Gestão da demanda de Viagens



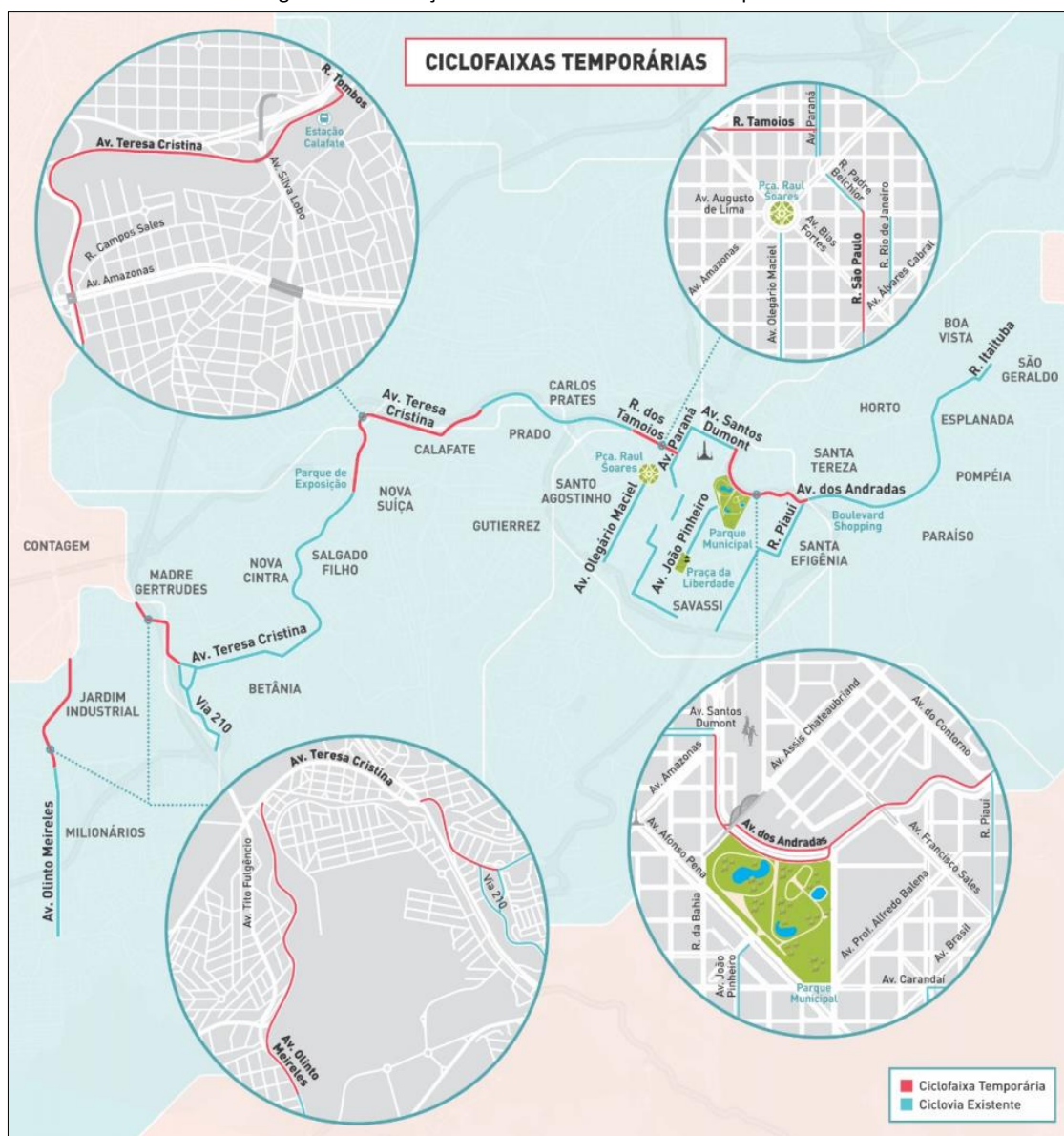
Fonte: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2017.

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

Em conjunto com os ciclistas da cidade, o poder público municipal realizou vistorias que identificaram a melhor rota para receber, em um primeiro momento, a infraestrutura cicloviária temporária. Na primeira fase do projeto temporário inaugurada em 13 de julho de 2020, foi instalado um conjunto de ciclofaixas que conectaram as regiões Leste e Oeste da cidade, com cerca de 30 km de extensão, oferecendo uma opção mais segura e sustentável para ir e vir em Belo Horizonte. Além da proposta já estar implementada e em pleno funcionamento, é preciso dizer que a mesma aproveitou trechos de ciclovias preexistentes e propôs novas ciclofaixas, as quais ligam a região do Barreiro à Avenida dos Andradas, no bairro São Geraldo. O projeto evoluiu ainda mais e integrou também ciclofaixas no trecho da avenida Teresa Cristina, localizado no município de Contagem (figura 2). As estratégias táticas que foram adicionadas nessas ciclofaixas relacionam-se ao uso de sinalização com pinturas, cones e balizadores os quais delimitam a área destinada ao tráfego de bicicletas. A prefeitura também se preocupou em sinalizar com placas e faixas temporárias as instruções para motoristas e motociclistas para que respeitassem o espaço destinado aos usuários de bicicleta (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE,

2020b). De acordo com o poder público municipal, após a inauguração do projeto e seu monitoramento, foi possível constatar grande utilização da infraestrutura temporária, fator que também favoreceu a implementação de melhorias em pontos de segurança fragilizada. Em setembro de 2020, iniciou-se o processo de transição da infraestrutura temporária em permanente tornando possível oferecer à população a ampliação de espaços seguros destinados aos deslocamentos por bicicleta na cidade.

Figura 2 - Localização e detalhes das ciclofaixas temporárias



Fonte: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2020b.

## 5 CONCLUSÃO

A pandemia provocada pelo novo coronavírus juntamente com a adoção de um modelo neoliberal de cidade e o aprofundamento de uma crise social urbana de grandes proporções no Brasil, vêm precarizando a vida pública em vários aspectos, impondo acessos diferenciados aos lugares da cidade e elucidando ainda mais a estrutura desigual e anti-



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

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

A inserção do Urbanismo Tático como ferramenta formal no planejamento urbano pode fomentar novas possibilidades locais e estratégias de ação imediata frente a crises como a da COVID-19, agilizando processos geralmente burocráticos e tornando-os possíveis mesmo com as deficiências orçamentárias geralmente pertinentes aos cofres públicos municipais. Ainda, tal ferramenta pode impulsionar a participação da população na construção da cidade, a partir de um processo verdadeiramente participativo que norteie a produção do espaço urbano direcionado aos usuários.

Nesse sentido, a solução urbana tática cicloviária adotada em Belo Horizonte aliou um momento que urgia respostas aos problemas de deslocamento e a reivindicação cidadã por melhorias nas condições de mobilidade ao diálogo com o poder público e à proposição de soluções que, além de já previstas formalmente na legislação urbana, são soluções possíveis, de baixo custo e de rápida execução para o momento de crise.

Tanto para a construção quanto para a viabilização de soluções urbanas, a parceria entre os diferentes atores em Belo Horizonte foi essencial para viabilizar o projeto e o processo. Até, quem sabe, possam estar contribuindo também para uma maior aderência a essa forma ativa e sustentável de deslocamento que é a bicicleta, em um cenário pós-pandemia e para uma maior conscientização urbana e participativa da sociedade civil na resolução de problemas cotidianos de seus lugares. De qualquer forma é preciso que mais pessoas tomem consciência de seu direito à cidade, para que essa mudança cultural tenha maior alcance, para que mais pessoas se sintam parte da esfera urbana pública, com vontade de construir lugares com os quais seja possível se identificar, heterogêneos, plurais, coletivos e por isso, democráticos.

## 6 AGRADECIMENTOS

As autoras agradecem à Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) pela bolsa de Mestrado de Tiffany Nicoli Faria Latalisa França (processo nº 88887.489488/2020-00).

## 7 REFERÊNCIAS

- BESEN, D. C. A geopolítica da pandemia: cidades, estados e multilateralismo. In: BORGES, A.; MARQUES, L. (Eds.). **Coronavírus e as Cidades no Brasil: reflexões durante a pandemia**. Outras Letras, 2020. p. 49–51.
- BH EM CICLO (Belo Horizonte). A BH em Ciclo. 2020. Disponível em: <http://bhemiciclo.org/o-que-e-bh-em-ciclo/>. Acesso em: 20 fev. 2021.
- BH EM CICLO (Belo Horizonte). Primeira reunião extraordinária do GT Pedala BH. 2017. Disponível em: <http://bhemiciclo.org/primeira-reuniao-extraordinaria-do-gt-pedala-bh/>. Acesso em: 21 fev. 2021.
- BRENNER, N. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? **E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 27, p. 6–18, 2016.
- CARLOS, A. F. A. **A virada espacial**. *Mercator*, v. 14, n. 4, p. 7–16, 2015.
- CARLOS, A. F. A. (ED.). **COVID-19 e a crise urbana**. [s.l.] Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2020.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de trânsito brasileiro – CTB. **Presidência da República- Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em: 15 fev. 2021.
- FLORÊNCIO DE MACÊDO, A.; MORAES DE ALMEIDA, A. O espaço público frente ao urbanismo tático: o caso das Praias do Capibaribe. **Cartilhas**, n. 1, p. 1–10, 2020.
- FONTES, A. S. Tactical urbanism for a gradual requalification of the metropolitan public space: the case of park (Ing) day Rio de Janeiro. **Arquiteturarevista**, v. 14, n. 1, p. 91–104, 2018.
- GONZALES, S. F. N.; FRANCISCONI, J. G.; PAVIANI, A. **Planejamento e Urbanismo na Atualidade Brasileira: objeto teoria prática**. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. São Paulo, 2013.
- HARVEY, D. **O direito à cidade**. *Lutas Sociais*, v. 29, p. 73–89, 2012.
- HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JOHNSON, S. **Emergência: a vida integrada de formigas, cérebros, cidades e softwares**. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.
- LYDON, M.; GARCIA, A. **Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change**. Washington, USA: Island Press, 2015.
- MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2002. p. 121–192.
- MARICATO, E. O coronavírus e um plano de emergência para as cidades. In: BORGES, A.; MARQUES, L. (Eds.). **Coronavírus e as Cidades no Brasil: reflexões durante a pandemia**. Rio de Janeiro: Outras Letras, 2020. p. 84–89.
- PFEIFER, L. **The Planner’s Guide to Tactical Urbanism**. p. 65, 2013.
- PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (Belo Horizonte). Balanço atual da mobilidade urbana de Belo Horizonte. 2020a. Elaborada por: Prefeitura municipal de Belo Horizonte e BHTRANS. Disponível em:

<[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2021/balanco-anual-da-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-2020-ano-base-2019\\_dinpro.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2021/balanco-anual-da-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-2020-ano-base-2019_dinpro.pdf)>. Acesso em: 22 mar. 2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (Belo Horizonte). Novas ciclofaixas criam alternativa de mobilidade na capital durante pandemia. 2020b. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/novas-ciclofaixas-criam-alternativa-de-mobilidade-na-capital-durante-pandemia>>. Acesso em: 12 mar. 2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (Belo Horizonte). Pedala BH. 2018. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/pedala-bh>>. Acesso em: 18 mar. 2021.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (Belo Horizonte). Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH: relatório síntese. 2017. Disponível em: <[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2021/balanco-anual-da-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-2020-ano-base-2019\\_dinpro.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2021/balanco-anual-da-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte-2020-ano-base-2019_dinpro.pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2021.

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