

# ENTRE ESCALAS: Coletivos ativistas pela mobilidade na cidade de Belo Horizonte, MG

**CARVALHO, BIANCA (1); SAIDLER, MARCOS  
FELIPE SUDRÉ (2)**

1. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura  
R. Leopoldina, 232, apto 301, Santo Antônio, Belo Horizonte, MG - 30330-230  
biancacarvalho.arq@gmail.com

2. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura  
R. Paraíba, 697, Funcionários, Belo Horizonte, MG - 30130-140  
sudresaidler@gmail.com

## Resumo

*O artigo discute o tema da mobilidade urbana tendo como recorte as ações promovidas pelos coletivos ativistas na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais. Para isso, o trabalho propõe mapear, compreender e debater as ações promovidas por esses coletivos na busca de melhorias do espaço público a partir de dois movimentos principais: (1) apresentação desses coletivos, caracterização de suas ações e mecanismos de diálogos com outros sujeitos, obtidos em mapeamento de dados secundários e entrevistas e (2) análise documental de textos extraídos da imprensa escrita e televisiva, com o intuito de perceber o comportamento transescalar das ações promovidas por esses grupos. As discussões indicam fragilidades e entraves enfrentados pelos coletivos em suas ações, mas evidenciam que a articulação entre escalas – da sociedade civil de forma mais ampla ao Estado – pode ser o elemento fundamental para conquistas efetivas. Para além dos instrumentos que procuram aprimorar e/ou garantir maior mobilidade no espaço urbano originados nos setores técnicos do poder público, a pesquisa pretende colocar em pauta o papel de outras escalas/esferas nesse campo de atuação.*

**Palavras-chave:** mobilidade urbana; coletivos ativistas; escalas.

## Introdução

Este trabalho parte da hipótese de que a reabilitação dos espaços públicos nas cidades e sua apropriação – sugerindo o efetivo direito à cidade anunciado por Henri Lefebvre (2008) – poderiam ser alcançadas ou potencializadas pela mobilidade urbana. Entende-se, assim, que a capacidade de se deslocar pelo espaço e alcançar equipamentos e áreas públicas é fundamental para a vitalidade urbana e o exercício de construção da cidadania e da cidade como obra coletiva, para além de produto acabado, comercializado e consumido apenas por alguns (LEFEBVRE, 1991)<sup>[1]</sup>.

Orientada por essa perspectiva, a pesquisa procura compreender o quadro mais amplo no qual o tema da mobilidade urbana se insere no contexto brasileiro: o processo de urbanização na maioria das vezes não planejado e a ampliação do acesso ao veículo automotor. Na tentativa de levantar o modo como a mobilidade tem sido abordada pelo pensamento urbanístico, discute-se propostas originadas de setores oficiais, mas pretende-se por em destaque a emergência de novos sujeitos estruturados em torno dessa questão e suas táticas na cidade. Tendo como recorte os coletivos ativistas que se organizam em favor da mobilidade urbana na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais, o trabalho apresenta levantamento e discussões sobre esses sujeitos, seus mecanismos de ação, relações com demais esferas – sobretudo o Estado e sociedade civil, de modo mais amplo – e potencialidades de articulação. Qual a potência das ações promovidas por

[1] É preciso, de antemão, explicitar que, o tema da mobilidade urbana está, muitas vezes associado à acessibilidade, embora haja distinção entre os conceitos. O termo mobilidade é compreendido pela capacidade de deslocamentos espaciais, “na visão tradicional, a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas” (Vasconcellos, 1998, p. 30). Já a acessibilidade vem da capacidade de uma pessoa em alcançar determinado local, o que pode ser influenciado, por exemplo, pelo preço da passagem ou o número de ônibus necessários para completar a viagem. Assim, neste trabalho, entende-se mobilidade como a ação do deslocamento e acessibilidade como a oportunidade que o indivíduo possui de participar de uma atividade em determinado lugar (VASCONCELLOS, 1998).

coletivos ativistas na construção de um espaço mais justo e que permitiria a plena apropriação da cidade? Essa é a questão norteadora para a pesquisa, que por meio de um mapeamento sistematizado desses coletivos, espera contribuir para o debate sobre a mobilidade urbana e, principalmente, outras formas de alcançar transformações na cidade.

Formam os coletivos ativistas analisados por este trabalho os grupos de indivíduos da sociedade civil organizados em função da temática da mobilidade urbana. Vale destacar a dificuldade de conceituação acerca desses coletivos, já que é característica desse universo “[...] uma semi-caótica e desordenada variedade de grupos com distintos modos de ação e divergentes perspectivas [...]” (MAZZETTI, 2010, p. 109). É praticamente impossível e pouco razoável, como argumenta Mazzetti, chegar a “definições monolíticas” sobre o fenômeno. Alguns partem para intervenções urbanas lúdicas e teatrais, outros se concentram em divulgação de cartilhas pela internet, enquanto ainda há os que desenvolvem um modo de ação mais próximo das esferas oficiais, articulando-se em assembleias, audiências e atividades similares.

Para se aproximar do universo de análise, a fim de inferir a relação entre as múltiplas escalas de ação, foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: (1) coleta, organização e categorização de informações sobre os coletivos selecionados em sites oficiais, páginas do Facebook e blogs; (2) entrevistas e observações das ações promovidas pelos grupos na cidade; (3) análise documental de textos extraídos da mídia impressa e televisiva, no período da Semana da Mobilidade Urbana de 2017, quando um número significativo de ações foram produzidas de forma concentrada.

## 1. Da completa urbanização à incompleta mobilidade?

O processo de expansão do tecido urbano ganhou fôlego extraordinário nas últimas décadas do século passado em praticamente todo o mundo, a ponto de alguns

teóricos sugerirem a completa urbanização do globo, o que tem sido chamado de “urbanização extensiva” (MONTE-MÓR, 2006) ou “planetária” (Brenner; Schmid, 2001). Embora essa extensão do urbano seja caracterizada, principalmente, pela penetração virtual de relações sociais de produção e reprodução urbano-industriais em territórios não-citadinos, é fato que a difusão dos elementos constitutivos da vida cotidiana originada nas cidades carrega consigo formas urbanas concretas ou, pelo menos, são indutoras desse processo. Não por acaso, a discussão sobre a extensão de um urbano virtual para além das cidades – e, conseqüentemente, a urbanização completa da sociedade em suas relações – é contemporânea à transição urbana mundial, ou seja, ao período em que a maior parte da população do globo passou a viver em contextos não-rurais.

Arelado a isso, os problemas urbanos se multiplicaram, colocando a agenda de discussão sobre o futuro das cidades entre as prioridades do poder público em seus diversos níveis de administração. No Brasil, a criação do Ministério das Cidades e a orientação de recursos para o planejamento metropolitano são exemplos de como as cidades têm sido pauta de debate para além do limite dos municípios, envolvendo também ações dos governos federal e estaduais. Dentre os problemas apresentados pelo esgarçamento do tecido urbano – em geral, pouco ou nada planejado – está a dificuldade de deslocamento nas cidades, geradora de barreiras ao desenvolvimento e limitadora de melhores condições de vida, na medida em que dificulta ou mesmo impede o acesso a determinadas porções do território. Reflexo disso é, por exemplo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamentada em 2012, vem sendo considerada um dos eixos estruturantes das políticas públicas voltadas para as cidades brasileiras (BRASIL, 2015).

Em contrapartida e em paralelo a essa agenda, a frota nacional de veículos automotores continua em ascensão. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito, o crescimento da frota no período de 2000 a 2010 foi de 119%. Já nos últimos anos, o número de veículos no país saltou de 64,8 milhões em 2010 para 93,8 milhões em 2016 (DENATRAN, 2017). Todo esse vigor da indústria automobilística brasileira vai na contramão daquilo que o urbanista britânico Donald Appleyard

(2005), ainda nos anos 1960, constatou: a apropriação das ruas e as interações sociais que nelas ocorrem constituem uma variável que decresce à medida que aumenta o fluxo de veículos. Como aluno de Kevin Lynch, Appleyard dedicava-se aos estudos de percepção da paisagem a partir de mapas cognitivos e constatou, em estudos de três ruas de São Francisco, Califórnia, com características sócio-espaciais similares, mas fluxos de veículos distintos (pesado, moderado e leve) que o espaço considerado pelos moradores como “casa” diminuía à medida que aumentava a intensidade do tráfego.

Os achados de Appleyard fazem parte de um conjunto de pesquisas que começaram a questionar, a partir da segunda metade do século XX, a centralidade do automóvel no planejamento das cidades e a defender a necessidade de priorizar o pedestre e sua escala (JACOBS, 2011; GEHL, 2015). Apesar desses questionamentos, a prática de planejamento organizada pelo Estado permaneceu corroborando as propostas de desenho urbano que evidenciassem a centralidade do veículo automotor, validando o caminho adotado pelas correntes que defendem o combate dos problemas produzidos pela cidade industrial a partir da própria máquina<sup>[2]</sup>. A despeito da crítica, a indústria automobilística e o automóvel de forma mais explícita permaneceram como peça-chave na formulação de soluções para a cidade desejada, como foram outrora os pavilhões Futurama e Futurama II, da General Motors, construídos na Feira Mundial de Nova Iorque de 1939 e 1964, que apontavam a máquina como restauradora da ordem na cidade (Salvi, 2007).

Assim, diante do tecido urbano em extensão, a cidade vive o paradoxo de reconhecer que o excesso de veículos, além de problemas ambientais relacionados

---

[2] São exemplos dessa relação umbilical entre o veículo automotor e a cidade que emerge da prancheta dos técnicos a transformação das ruas em vias de trânsito e conexão entre os setores funcionalizados, como propôs Le Corbusier, a cidade-linear de Arturo Soria Y Mata e a Broadacre City, de Frank Lloyd Wright. Frank Lloyd Wright chega a afirmar que a sua cidade de um acre por habitante – modelo jamais construído, mas que acabou influenciando a forma de ocupação com baixíssima densidade dos subúrbios norte-americanos – somente seria viável em uma sociedade que tomasse a escala do automóvel como padrão para o planejamento territorial. Para uma discussão mais verticalizada, ver Choay (1979).

à emissão de poluentes, levou à saturação das vias existentes e à necessidade de intervenções que, sem resolver o problema da mobilidade de forma efetiva, acabam produzindo rupturas, isolando áreas e eliminando dos espaços públicos os sujeitos que se deslocam a pé. A transição urbana global impõe, portanto, a necessidade de repensar as cidades, bem como o urbano que está fora delas, sob lentes que permitam construir formas e conteúdos capazes de colocar em pauta os dissensos entre a política urbana organizada pelo Estado, os interesses do capital e a prática cotidiana das ruas e demais espaços públicos.

## 2. Coletivos ativistas: qual o poder das escalas insurgentes?

A crítica ao urbanismo elaborada desde meados do século passado e a própria crise do planejamento a partir das esferas oficiais datada das últimas décadas prepararam a cena para o surgimento de sujeitos organizados em torno de pautas diversas – da reabilitação de áreas abandonadas às políticas de gênero – tendo a cidade como ambiente de luta. Almejando espaços mais adequados e diversos, esses grupos passaram a agir nas cidades e produzir intervenções até então limitadas ao poder público, configurando uma espécie de “microplanejamento” que, além de reposicionar os cidadãos em ações na/pela cidade, leva a uma reestruturação da própria atuação das atividades do urbanista ou planejador, como indica Rosa (2011).

Ações que vêm sendo caracterizadas como um “urbanismo tático” – em especial, por se vincularem às táticas de ação de De Certeau (1989) e a modos de operação próprios ao *bricoleur* de Levi-Strauss (1998) – foram uma das principais formas que esses grupos encontraram para chamar a atenção da população e do poder público para as melhorias que poderiam ser feitas na cidade. Como na bricolagem de Levi-Strauss, a produção pelas próprias mãos e através de utensílios atípicos para tal exercício é o que marca esse microplanejamento, que não tem suas ações pautadas por estratégias programadas, mas por táticas reinventadas no cotidiano. Aquele que se utiliza da bricolagem, não se prende a materiais ou instrumentos

próprios para um trabalho, tampouco a projetos convencionais. O sujeito dessa ação se descobre e se reinventa em busca do seu objetivo; ao contrário de um técnico, ele está sempre apto para várias e novas funções. Para o *bricoleur*, qualquer instrumento pode ser útil para aquilo que deseja, o que abre ainda mais suas possibilidades.

Essas experiências de apropriação dos espaços, em boa parte das vezes espontâneas e não direcionadas por técnicos, somente são capazes de ganhar forma com o envolvimento da população. Produzindo o espaço com as próprias mãos, esses sujeitos criam suas próprias respostas ao processo de urbanização das cidades, que ao ser tradicionalmente organizado pelo Estado e o capital fabricam territórios residuais e pouco disponíveis à convivência. Assim, vê-se a emergência de um urbanismo, ou de uma outra ciência urbana, que talvez seja capaz de reinventar as cidades e a práxis política presente em seus limites. Esse novo pensamento e prática pode apontar ainda para o que Holston (2013, p. 62) definiu e defendeu como “cidadania insurgente”, aquela que, emergindo de espaços entrincheirados, nasce como “[...] uma ação na contramão, uma contrapolítica, que desestabiliza o presente e o torna frágil, desfamiliarizando a coerência com que geralmente se apresenta”.

Nesse contexto é que se inserem os coletivos ativistas discutidos por este trabalho. Transitando entre práticas que se reportam ao urbanismo tático e operando pela lógica de um microplanejamento, esses grupos aplicam o que Rosa (2011) chama de articulações *bottom-up*, ações criativas vindas de baixo para cima, da menor escala para o centro das discussões. Para Hehl (2011), essa articulação *bottom-up* seria a maior inovação ocorrida no planejamento urbano nos últimos tempos, contribuindo para uma cidade mais inclusiva e que permite a visibilização de sujeitos marginalizados. Foi assim que muitos grupos pintaram vias, criaram mobiliário, fizeram piqueniques em áreas esquecidas e acabaram evidenciando que a rua não é apenas um aparato técnico de passagem, mas um local de trocas e encontros. E que, desses encontros, podem nascer militâncias e resistências que vão se aproximar das demandas políticas da sociedade. Distantes do óbvio, do

projetado e do planejado, as práticas realizadas dentro do microplanejamento, ou na escala do microator, independentes do nome ou da forma que ganham, são constituídas de espontaneidades e podem acabar por ganhar conhecimento e reconhecimento dos cidadãos de forma mais ampla.

### 2.1. Mapeando ações: coletivos ativistas pela mobilidade em Belo Horizonte

A partir das discussões feitas até aqui, foram selecionados para análise dois coletivos e um Grupo de Trabalho que se desenvolveram através da pauta da mobilidade urbana e que estão presentes na cena de Belo Horizonte: o Tarifa Zero BH, o BH em Ciclo e o Grupo de Trabalho Pedala BH. Os dados foram coletados a partir dos sites de cada coletivo, reportagens, eventos organizados pelas páginas do Facebook – rede social bastante utilizada pelos organizadores das propostas –, entrevistas e observações durante as ações promovidas.

O Tarifa Zero BH nasceu em 2013, juntamente com as manifestações contra o aumento das tarifas das passagens de ônibus na capital. Durante a segunda Assembleia Popular Horizontal, os participantes foram separados em grupos de trabalho e um deles era sobre transporte. A partir de então, o coletivo que se tornou o Tarifa Zero BH, começou a se reunir e, após a ocupação da câmara municipal de Belo Horizonte, levantaram, como seu primeiro ato, um projeto de lei de tarifa gratuita para o transporte coletivo da cidade. Assim, o projeto inicial parte de [...] uma proposta de mudança na forma de financiamento do transporte público. Ao invés de se cobrar no momento do uso, o transporte deve ser financiado como os outros serviços públicos: por toda a sociedade. (TARIFA ZERO, 2013).

Embora se defina inicialmente como uma campanha, atualmente, o Tarifa Zero BH congrega um conjunto de sujeitos organizados que têm tido um importante papel nas mediações entre sociedade civil e poder público, promovendo discussões e atos em favor do cidadão, aos moldes do que se considera como coletivo ativista neste trabalho.

Já o BH em Ciclo (Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte) foi criado em 2012 informalmente, passando a ser uma associação de ciclistas inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas em 2013. O grupo começou com o encontro de pessoas que pensavam de modo semelhante a trânsito de bicicletas na cidade e que almejavam uma forma de melhorar a vida dos ciclistas. Como primeira ação, mapearam as ciclovias de Belo Horizonte e criaram um relatório com fotos e ilustrações direcionado aos setores públicos da cidade. Posteriormente, convocaram audiências públicas e contataram jornais, até que em uma dessas audiências conseguiram a presença da BHTrans, a empresa de transportes da capital, momento em que foi assumido o compromisso de se encontrarem uma vez por mês para decidir sobre os projetos de ciclovias em Belo Horizonte. O BH em Ciclo, além disso, tem como missão,

*[...]promover a comunicação entre ciclista e poder público, fomentar a conscientização sobre o uso da bicicleta como meio de transporte (urbano), assim como incentivar o seu uso como modal capaz de mitigar os efeitos do uso excessivo do transporte motorizado privado na cidade de Belo Horizonte” (BH EM CICLO, 2012).*

Desses encontros com a BHTrans foi que surgiu o Grupo de Trabalho Pedala BH, em 2013, “[...] um grupo de discussão aberto e sem líderes para o incentivo do uso de bicicleta em BH. Ele é um canal de comunicação entre ciclistas e poder público (BHTrans), no qual qualquer cidadão pode participar sem inscrição prévia” (GT PEDALA BH, 2014). O Grupo de Trabalho nasceu após a implantação de um trecho cicloviário em Belo Horizonte, que aos olhos dos ciclistas, não era seguro para o uso. Assim, audiências públicas passaram a ser acionadas, onde os ciclistas começaram a defender seu ponto de vista junto à prefeitura e o resultado delas foi a criação de um grupo de discussão entre os ciclistas e a BHTrans para pensarem juntos os próximos projetos relacionados a bicicleta em Belo Horizonte. O Pedala BH é um exemplo de articulação entre a pequena escala dos coletivos ativistas e o poder público, demonstrando adaptações na esfera do Estado para lidar com esses sujeitos.

Inicialmente, o mapeamento pretendia verificar, em toda cidade de Belo Horizonte, as ações promovidas pelos grupos, na tentativa de compreender os campos de atuação de cada coletivo e suas possíveis articulações. Foram mapeadas assembleias, atos, discussões, reuniões, festas, mesas de debate e outras ações organizadas pelos grupos. Após a investigação, notou-se que a maioria dos eventos organizados pelos grupos são reuniões semanais ou mensais entre os membros ou grupos de trabalhos e de discussão, com o objetivo de organização de atos, documentos e proposição de pautas de discussões com o poder público. Em relação à disposição geográfica, há predomínio de eventos na região Centro-Sul e Leste de Belo Horizonte, mais precisamente nos bairros Centro, Funcionários, Floresta e Santa Tereza. Mesmo aquelas ações realizadas fora dos limites desses bairros estavam, em geral, vinculadas à universidade, como debates no Festival de Inverno da Universidade Federal de Minas e mobilizações nas ocupações urbanas atendidas pela Escola de Arquitetura e Direito, também da UFMG.

Em entrevistas, a concentração de atividades é justificada pelos coletivos por esses locais serem uma espécie de espelho ou difusor de ideias para os demais bairros da capital, além de terem maior visibilidade para toda a população. Com seu modelo radioconcêntrico de desenho urbano, Belo Horizonte acaba obrigando boa parte da população a acessar a região Centro-Sul da cidade em algum horário do dia ou em determinados momentos da semana, o que permitiria que uma diversidade maior de pessoas moradoras de outros pontos da capital pudesse ter contato com as ideias dos grupos.

A partir das entrevistas, observações e mapeamentos, pode-se notar que uma parcela reduzida da população é mobilizada pelas atividades, o que evidencia um dos principais gargalos para as ações dos grupos: a dificuldade em promover a participação popular. Além disso, muitas vezes, procedimentos burocráticos dificultam ou até mesmo impedem a organização de eventos, seja pela necessidade de autorizações para que os espaços sejam ocupados ou pela documentação exigida para a composição de instâncias de diálogo. Em alguns casos, os coletivos ainda revelam que precisam reorganizar suas agendas em função de demandas

urgentes e que aparecem de forma inesperada. Não são raros os casos de cancelamento de ações programadas para sensibilizar e envolver a sociedade de forma mais ampla por conta da necessidade de reunir forças para se opor a determinações conduzidas pelo Estado, o que explica em parte o maior número de reuniões internas e com o poder público.

A criação e atuação do GT Pedala BH, como já mencionado, é outro fato de destaque no cenário da capital mineira, pois indica uma estratégia do poder público para se aproximar dos coletivos. Não por acaso, o GT surge a partir da necessidade de diálogo com os grupos que conduzem a pauta da mobilidade pelo recorte do modal cicloviário, o que permanece sendo feito até hoje, como pode-se notar durante a pesquisa pelas articulações mais evidentes entre o Pedala BH e o BH em Ciclo. Essas articulações entre os grupos podem ser observadas também com os demais coletivos da cidade, embora existam graus diferentes de compartilhamento das pautas, pois alguns acabaram por se especializar em determinadas campanhas, a exemplo da defesa da bicicleta como modal prioritário ou da gratuidade do transporte coletivo, como indicam os dois coletivos estudados. Apesar dessas especificidades, pode-se verificar que muitas vezes esses coletivos se aliam para determinados fins comuns. A campanha “De1Passo”, por exemplo, foi lançada pelos coletivos Tarifa Zero BH, BH em Ciclo, Bike anjo e Nossa BH, e um ano depois, eles voltaram a se articular para promoverem a Semana de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte de 2017, tema de análise da próxima seção.

## 2.2. Das ruas à mídia: alcançando outras escalas?

Entre os dias 16 e 23 de setembro, a cidade de Belo Horizonte recebeu a Semana da Mobilidade Urbana, com atividades promovidas em conjunto por diversos coletivos da capital, como o Tarifa Zero BH e o BH em Ciclo. Aulas para aprender a andar de bicicleta, sensibilizações e vivências sobre as dificuldades enfrentadas por pessoas cegas no espaço urbano, bazares em locais públicos e piqueniques fizeram parte da programação. O Tarifa Zero BH, de modo específico, organizou a “Busona sem Catracas”, disponibilizando um circuito de transporte coletivo

gratuito à população, a fim de conscientizar sobre o direito à mobilidade. O BH em Ciclo, por sua vez, lançou a pesquisa “#Descobrimo como BHPedala”, com o objetivo de produzir e sistematizar dados sobre o uso de bicicletas e o perfil dos ciclistas na cidade.

A Semana foi organizada de forma a evidenciar as comemorações do Dia Mundial sem Carro, 22 de setembro, data em que se concentrou boa parte da programação. Durante todo o dia, o quarteirão da Rua Gonçalves Dias, entre as Ruas Paraíba e Rio Grande do Norte permaneceu fechado para o trânsito de veículos, permitindo apenas trânsito local para acesso às edificações. A concentração de coletivos, pessoas ligadas à pauta da mobilidade e à apropriação dos espaços públicos marcou a ocupação da pista de rolamento usualmente dominada pelos veículos automotores. Simulando áreas ajardinadas, o mobiliário disposto sobre o leito carroçável do logradouro público convidava os sujeitos a ir além das calçadas. Esse ambiente incomum fez surgir algumas cenas curiosas, como a da criança cuja mãe soltou as mãos e permitiu que avançasse sobre o asfalto para brincar. Permanecendo recolhido na área do passeio, o menino somente sentiu-se seguro para ocupar o espaço tradicionalmente usado pelos carros quando a mãe assegurou que naquele dia isso era permitido e não haveria perigo em brincar na rua como ela havia feito durante sua infância.

Ante esse conjunto concentrado de ações promovido pelos coletivos – muitas delas em parcerias e redes entre os grupos –, a pesquisa procurou apreender, além da forma como os sujeitos se articulavam e a maneira como a população recebia as atividades, em que medida esses eventos eram disseminados e publicizados. Como os coletivos ativistas fazem uso das redes sociais para divulgar suas agendas, a pesquisa concentrou-se em observar veículos de comunicação da grande mídia, a fim de tentar perceber como essas escalas de ação comunicativa do grupo – Facebook, Instagram, blogs, etc. – articulavam-se à jornais impressos e televisionados. Ou seja, a intenção era perceber em que medida e de qual maneira, as ações dessa pequena escala alcançavam os veículos de comunicação de massa, que por sua vez poderiam ter uma penetração maior na sociedade e sujeitos que

desconheciam até aquele momento o trabalho e a pauta desses coletivos.

Foram escolhidos três veículos de comunicação para a observação durante os dias 16 e 23 de setembro: (1) o jornal impresso Metro, de distribuição gratuita em espaços públicos da cidade; (2) o jornal impresso O Tempo, comercializado em bancas e por assinaturas; (3) o jornal televisionado MGTV 1ª Edição, da TV Globo Minas.

Como são publicações do mesmo grupo, as abordagens dos jornais impressos Metro e O Tempo foram idênticas. Das edições analisadas, apenas a publicada no dia 22 de setembro abordou o assunto. Os mesmos textos e imagens foram publicados em ambos os veículos. Com matéria de uma página sobre o Dia Mundial sem Carro, os jornais apresentaram dados da BHTrans com o aumento da frota em Belo Horizonte e a redução do uso do transporte coletivo na cidade. Às comemorações do dia 22, foi reservada pequena nota – de pouco menos de 1/3 da página – com ilustração alertando o leitor sobre as alterações no trânsito nas proximidades da Rua Gonçalves Dias. Já no primeiro parágrafo da nota, os impressos informam que a BHTrans havia preparado “[...] uma programação especial para a população” (METRO, 2017, p. 3; O TEMPO, 2017, p. 3) naquela data, permitindo o fechamento do quarteirão. Os coletivos e suas propostas são mencionados no terceiro e último parágrafo da nota, informado o fato de que no dia anterior havia ocorrido a “Busona sem Catracas” e que, na manhã seguinte, um piquenique de ciclistas estava programado para ocorrer no Parque Municipal.

Já no MGTV 1ª Edição, a pauta da mobilidade foi apresentada nos dias 19 e 20 de setembro. Com viés institucional, o jornal enfatizou a campanha lançada pela emissora “Viva Melhor Todo Dia, Agora no Trânsito” e o seminário realizado em parceria com a BHTrans e a Câmara de Diretores Lojistas de Belo Horizonte (CDL-BH). No dia 19, a reportagem de três minutos apresentou os problemas enfrentados pelos pedestres no trânsito e as infrações cometidas por motoristas, mostrando imagens da campanha: uma espécie de blitz realizada nos semáforos do hipercentro, com cartazes e distribuição de adesivos e balas. Foram entrevistados

motoristas e pedestres em um formato conhecido no jargão jornalístico como “povo fala”, em que não há identificação de nome ou profissão de quem dá o depoimento. Em seguida, voltou-se para o seminário, com entrevistas do presidente da BHTrans, do coordenador setorial da CDL-BH, do diretor regional da TV Globo Minas, especialistas e técnicos. No dia 20, uma reportagem de 2 minutos apresentou as ações da mesma campanha na cidade de Betim, com imagens similares às captadas nas ruas de Belo Horizonte, enquetes do tipo “povo fala” e entrevista com a direção da TransBetim, empresa de trânsito local.

Como é possível notar pelo estudo dos meios de comunicação, as ações promovidas pelos coletivos ativistas atingem de maneira bastante reduzida, pelo menos no período e nos veículos analisados, a imprensa. Há ainda filtros que permitem aos jornais enfatizarem um aspecto ou outro, priorizando atores e enfoques, pois a abordagem dada pela imprensa se difere de forma significativa da encontrada nas páginas e meios de divulgação dos coletivos. Diante disso, é necessário reconhecer a potência das microrredes comunicacionais articuladas pelos coletivos, mas também é preciso problematizar o fato de que os veículos de massa ainda exercem papel de destaque nesse processo de difusão de informações. Essas observações podem levar à hipótese já bastante discutida sobre o agenda-setting (TRAQUINA, 2000; WOF, 2001), a partir da qual os meios de comunicação têm grande importância na construção de pautas que incorporam ou não a esfera pública, revelando algumas temáticas e silenciando outras.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na tentativa de mapear e pôr em relevo as relações entre os coletivos ativistas pela mobilidade urbana e os demais segmentos da sociedade, o trabalho apresentou algumas das articulações internas e externas aos grupos estudados na cidade de Belo Horizonte. Para isso, dois movimentos principais foram realizados: (1) uma apresentação desses coletivos, caracterizando suas ações e diálogos com outros sujeitos, originada sobretudo de mapeamentos de dados secundários e entrevistas e (2) análise documental de textos extraídos da imprensa escrita e

televisiva, a fim de perceber o comportamento transescalar das ações por eles promovidas durante a Semana da Mobilidade Urbana de 2017, recorte temporal escolhido para esta seção.

Nesses dois movimentos, é possível destacar algumas observações que merecem aprofundamento maior em pesquisas futuras. Destaca-se, dentre esses dados, que as atividades desenvolvidas pelos coletivos na cidade, são, em sua maioria, internas aos grupos e restritas a alguns espaços da cidade; a dificuldade de mobilização popular enfrentada pelos sujeitos promotores dos eventos e alguns entraves já reconhecidos por eles, como as burocracias enfrentadas para estabelecer diálogo com escalas superiores. Em Belo Horizonte, a criação de um grupo de trabalho específico para facilitar a relação entre os atores, como é o caso do GT Pedala BH, é um fato que merece evidência e investigações posteriores, a fim de perceber a real potencialidade desse instrumento como mecanismo de gestão participativa. Nas páginas da imprensa, a baixa ocorrência das ações promovidas pelos coletivos é simultaneamente evidência de filtros de representações – a partir dos quais enfoques distintos podem ser dados aos fatos –, mas também fator que precisa ser debatido, uma vez que os próprios meios de comunicação também podem ser percebidos como filtros para as pautas que compõem a esfera pública.

As discussões e mapeamentos evidenciam, desse modo, que o ativismo social promovido por alguns coletivos traz à tona a necessidade de reconhecer o papel da sociedade como agente transformador da cidade, evidenciando que a construção de agendas políticas não é exclusividade dos setores técnicos e de profissionais especializados, como as propostas de planejamento urbano e urbanismo feitos com as próprias mãos sugerem. As pautas que compõem o debate público podem, assim, emergir das microescalas ou nanoterritórios descritos por Marcelo Lopes de Souza (2015) e ser conduzidas por indivíduos organizados para além do Estado, mas em rede de articulações multiescalares.



## REFERÊNCIAS

- APPLEYARD, Bruce. **Livable streets or schoolchildren: How Safe Routes to School programs can improve street and community livability for children.** NCBW, Nova York, online, mar. 2005. Disponível em: <<http://www.bikewalk.org/pdfs/forumarch0305.pdf>>. Acesso em: 13 jun 2017.
- BRASIL. *PlanMob: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.* Ministério das Cidades: Brasília, 2015.
- BRENNER, Neil; SCHMID, Christian. **Planetary urbanization.** In: GANDY, Matthew. *Urban Constellations.* Berlim: Jovis, 2011. p. 10-13.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia.* São Paulo: Perspectiva, 1979.
- DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano: artes de fazer.* Petrópolis: Vozes, 1998.
- DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Disponível em: <[http:// www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos](http://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos)>.** Acesso em: 19 jun 2017.
- DURAN, Marília Claret Geraes. *Maneiras de pensar o cotidiano com Michel De Certeau.* Curitiba: Diálogo Educ., 2017
- GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas.* São Paulo: Perspectiva, 2015.
- HOLSTON, James. *Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil.* São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades.* São Paulo: Martin Fontes, 2011.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade.* São Paulo: Centauro, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. *The production of space.* Oxford: Blackwell, 1991.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. *O pensamento selvagem.* Campinas: Papirus, 1989.
- MAZETTI, Henrique. **Resistências criativas: os coletivos artísticos e ativistas no brasil.** *Revista lugar comum*, n. 25-26. Rede universidade nômade, 2008, p. 105-120.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. *O que é o urbano no mundo contemporâneo.* Texto para Discussão, n. 281. Belo Horizonte: Cedeplar, 2006.
- ROSA, Marcos L. *Microplanejamento: práticas urbanas criativas.* São Paulo: Editora de Cultura, 2011.
- SALVI, Ana Elena. **Antropofagia que nos (des)une: políticas norte-americanas no processo de urbanização brasileira.** In: GITAHY, Maria Lucia; LIRA, José Carlos. (Org.). *Arquiteses, Tempo cidade e arquitetura.* São Paulo: Annablume/ FUPAM, 2007, p. 88-100.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- TRAQUINA, Nelson. *O Poder do Jornalismo: análise e textos da teoria do agendamento.* Coimbra: Minerva, 2000.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade urbana e cidadania.* Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.
- WOLF, Mauro. *Teorias da Comunicação.* Lisboa: Presença, 2001.

