



UMA REFLEXÃO E CRÍTICA SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SALVADOR, BAHIA: RUAS COMPARTILHADAS E RUAS COMPLETAS COMO INTERVENÇÃO URBANA



<https://doi.org/10.56238/levv16n48-040>

Data de submissão: 13/04/2025

Data de publicação: 13/05/2025

Rodrigo Rodrigues Coutinho de Carvalho Macedo

E-mail: rrcm@hotmail.com

RESUMO

O espaço público destinado à circulação, socialização, convivência e permanência de pedestres. Nele decorre como produto social está sob continuado processo de transformação a cada necessidade. O uso dos veículos nas cidades alterou o ciclo de socialização e as transformações dos valores públicos e privados, como também contribuiu para o esvaziamento e abandono do espaço público (praças, parques e jardins), as ruas passaram a serem moldadas a escala automobilística, gerando conflito entre circulação de veículos e de pessoas e a segurança nas vias públicas. Em contrapartida, devido a estes fatores, surgiram os conceitos de Shared space, traffic calming, ruas compartilhadas, ruas completas e entre outras como intervenções urbanas. Aborda-se neste artigo a reflexão sobre as transformações do espaço público da cidade de Salvador, conceituando-os, apresentando suas características, desafios, críticas, além de abordar a teoria do enfoque normativo. Utilizou-se da revisão bibliográfica e análise comparativa de dados como metodologia. Sendo assim, faz-se uma reflexão e uma crítica quanta estas intervenções e um alerta quanto os tipos de ruas e seu contexto.

Palavras-chave: Espaço Público. Ruas Compartilhadas. Ruas Completas.

1 INTRODUÇÃO

O espaço público destinado a circulação, socialização, convivência e permanência dos pedestres na cidade. Além deste ator citado, temos os transportes particulares, públicos e sustentáveis que, juntamente com as praças, parques, jardins e um conjunto de infraestrutura, encena a vida pública urbana

Para Lynch (1997), os espaços abertos públicos urbanos são todos aqueles que dão oportunidade aos indivíduos à livre escolha e para ações espontâneas, por exemplo, ruas, praças, parques, calçadas, praias, boulevards entre outros. Ou seja, um sistema de infraestrutura que pode apresentar impacto na qualidade de vida de uma cidade. Porém, fatos anteriores mostram que ela já esteve fora da realidade dos pedestres.

No final do século XIX, com o advento da revolução industrial, a consolidação do modo de produção capitalista e o consumo dos produtos industriais, o cenário de relações dos indivíduos muda. O que ocorria em locais abertos (convivência, comprar e lazer), vão para locais fechados privados, como shopping center, induzindo a valorização da privatização da vida.

Consequentemente, com a alteração do ciclo de socialização e as transformações dos valores públicos e privados, houve o esvaziamento e abandono do espaço público (praças, parques e jardins), e as ruas passaram a serem moldadas a escala automobilística, gerando conflito entre circulação de veículos, circulação de pessoas e a segurança nas vias públicas.

Ao longo prazo, o conceito de rua voltado para veículos se tornou insustentável devido a alguns fatores, como por exemplo: a saturação de veículos no tecido urbano; ao custo de sustentação a médio e a longo prazo deste modelo nas vias públicas; o apelo nas últimas décadas a qualidade de vida; a preocupação com a saúde pública; o respeito ao meio ambiente; a poluição atmosférica; preocupação com os recursos não renováveis e a origem do desenvolvimento sustentável no meio urbano, geraram a crise na mobilidade por automóveis e a aplicação do conceito de valorização do pedestre nas cidades em meados do século XX.

Em contrapartida, surgiram os conceitos de Shared space, traffic calming, ruas compartilhadas e ruas completas e entre outras. Sendo assim, quais suas contribuições para a valorização do espaço público e os pedestres?

O estudo foi dividido em três partes teóricas. Na primeira etapa, trata-se da revisão de literatura sobre o tema compondo o referencial teórico do trabalho. Para isso, foram utilizadas plataformas de pesquisa como: Scopus, Repositório UFBA, Researchgate, e Scielo cujos possuem base de dados para o tema proposto. A pesquisa dos documentos científicos está pautada nos termos tanto em português quanto em inglês a fim de obter um número significativo de periódicos nacionais e internacionais. Os termos pesquisados foram: 'Ruas', 'Espaços Públicos', 'Ruas Compartilhadas', 'Ruas Completas', "Complete streets". Os documentos foram separados conforme aspectos de: ano, título de periódico, autor, instituição de origem, país, área de assunto e quantidade. O

filtro dos periódicos foi feito tomando como base assuntos que havia proximidade com o tema, Ruas Compartilhadas e Ruas Completas.

Na segunda etapa, faz-se um estudo sobre as transformações e as tipologias do espaço público, identificação de elementos básicos de uma rua, as definições, características, critérios, desafios, tipos, benefícios e exemplos de ruas compartilhadas e ruas completas. E por fim, foi produzido uma abordagem quanto Ruas Compartilhadas e Ruas Completas da cidade de Salvador, Bahia, tendo como elemento de partida, sua base conceitual e aplicativa ampliando o leque de espaços públicos na cidade.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 CONCEITUAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO E SUAS TIPOLOGIAS

Para entender o que vem a ser espaço deve-se estar atento aos efeitos dos processos urbanos e as transformações ocorridas durante o tempo seja devido a forma, função e estrutura como elementos fundamentais para a organização de espaço (Santos, 1985).

No que tange a forma, pode ser considerada como configuração, ou seja, tende se a constitui-se de algo visível, materializado ou pode ser também, como algo que determina ou condiciona a matéria (Sampaio, 1999).

Para Bouças (2015), o espaço como produto social está sob continuado processo de transformação a cada necessidade, como aponta Santos (1986, p38), “[...] nos movimentos da totalidade social, modificando as relações entre os componentes da sociedade, alteram processos e incitam funções”, seja ela por impulsos econômicos, políticos, sociais, culturais ou históricos e é resultado do que a sociedade produz.

Tendo em vista que o espaço está em constante alteração devido ao processo de produção e a relação público-privado existentes, vale a pena para compreender o que vem a ser um espaço “público” deve-se contrapondo com o espaço “privado”. Segundo os autores como Sennet (1993), Arendt (2007), Bouças (2015) e Santos (1985) quanto a historicidade dos significados, o privado foi concedido para distinguir privilégios em uma sociedade e o público, considerado como algo que estava sob a observação de todos, por tanto, o espaço público é um local de socialização e o espaço privado, um local de troca de relações mais reservadas, particularizadas. A vida pública local, deve promover a coletividade. Lynch (1987) e Alex (2008) descrevem cinco dimensões para que sejam construídos ambientes públicos adequados, dando ênfase normativa, ênfase a forma física da cidade e seu processo participativo, conforme o quadro 01, abaixo:

Quadro 01 - Proposta de dimensões de espaço público

| | |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Presença | É o direito de acesso a um lugar. Sem ela, o uso e a ação não seriam possíveis. |
| 2. Uso e ação | Referem-se às habilidades das pessoas de utilizar o espaço. |
| 3. Apropriação | Os usuários tomam posse do lugar, simbolicamente ou de fato. |
| 4. Modificação | É o direito de alterar um espaço para facilitar o seu uso |
| 5. Disposição | É a possibilidade de desfazer-se de um espaço público. |

Fonte: Alex, 2008/ Adaptado pelo autor.

O sucesso essencial do espaço público depende dessas cinco dimensões, assim como a manutenção desses espaços para a adequada utilização deles. Todos os autores concordam com o acesso como condição primordial para o uso do espaço público, conforme resume Alex (2008) em três tipos:

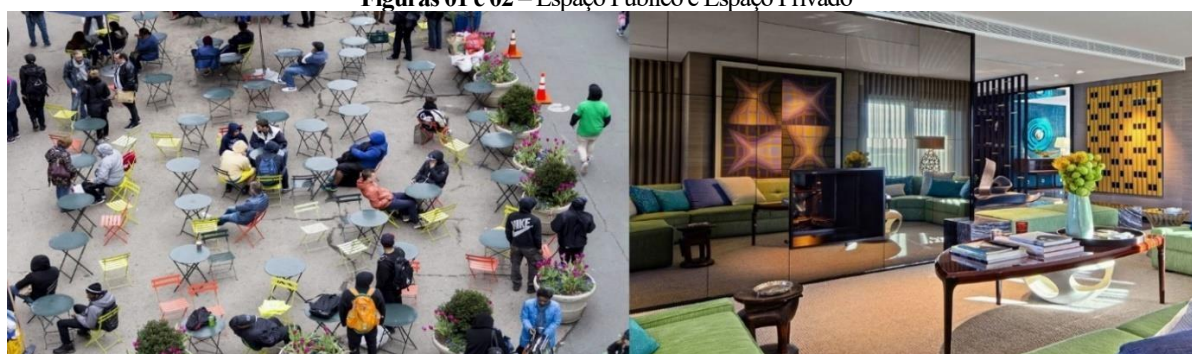
Quadro 02 - Tipos de acesso de apropriação em espaço público.

| | |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Acesso Físico | Refere-se a ausência de barreiras espaciais e arquitetônicas (construções, plantas, equipamentos urbanos, etc.) para entrar e sair de um lugar. |
| 2. Acesso Visual | Define a qualidade do primeiro contato, mesmo a distância, do usuário com o lugar. Por exemplo, uma praça no nível da rua, visível de todas as calçadas, informa aos usuários sobre o local e, portanto, é mais propícia ao uso. |
| 3. Acesso Simbólico ou social | Refere-se a presença de sinais, sutis ou ostensivos, que sugerem aceitação ou segregação de pessoas ao lugar. |

Fonte: Alex, 2008/ Adaptado pelo autor

Na concepção do espaço público, além da ideia de liberdade e equidade, é necessária a presença de indivíduos e deve haver distinção entre o espaço público (Figura 01) e o privado (figura 02, ou seja, o que se refere ao domínio público e o privado, conforme ressalta Ling (2017). Quanto a esta relação, ambos os espaços englobam diferentes aplicações, identificados no quadro 03:

Figuras 01 e 02 – Espaço Público e Espaço Privado



Fonte: WriBrasil, Pinerest adaptado pelo autor.

Quadro 03 - Diferentes aplicações entre o espaço público e privado

| Espaço Público | Espaço Privado |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Priorização de pequenas intervenções em vez de grandes obras | Otimização e potencialização do uso do solo urbano |
| Potencialização de pequenas praças | Zoneamento entre atividades residenciais e comerciais |
| Uniformização e municipalização das calçadas | Exigência de recuos/afastamentos obrigatórios |
| Criação de espaços compartilhados | Implementação de incentivos à fachada ativa em edifícios já construídos |
| Eliminação de vagas de estacionamento gratuito | Exigência de vagas de estacionamento |
| Plano cicloviário integrado | Limites de altura para novas construções. |
| Reformulação das concessões de transporte público | Aprovação de projetos |
| Incorporação do transporte alternativo à rede municipal | Regularização fundiária. |
| Implantação de taxa de congestionamento | Espaço Adquirido por capital |

Fonte: Ling, 2017/ Adaptado pelo autor.

Segundo Sun (2008), o espaço público assume inúmeras formas e tamanhos, compreendendo desde a calçada até a paisagem vista da janela dos edifícios. Este espaço abrange lugares designados ou projetados para o

uso cotidiano, cujas formas mais simples são conhecidas como rua, praças, parques e áreas de lazer (ver quadro 04).

Quadro 04 - Tipologias dos espaços públicos de acordo com os períodos tradicional, contemporâneo e moderno
Tipologias dos espaços públicos de acordo com os períodos tradicional, contemporâneo e moderno

| Categoria | Tipologia | Conceitos | Exemplos/ Descrições |
|----------------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tradicional | Praças | Área verde, que tem a função principal o lazer. Uma praça, inclusive, pode não ser uma área verde, quando não tem vegetação e encontra-se impermeabilizada. | Central, simbólica – cívica, corporativa, de mercado, de bairro, praça e praça-parque. |
| | Parques Urbanos | É uma área verde com função ecológica, estética e lazer, entretanto com uma extensão maior que as praças e jardins públicos | Nacional, metropolitano, central, desportivo, temático, proteção de canal viário, estacionamento, cemitério e local. |
| | Ruas | Lugar utilitário, fundamental para a mobilidade e estruturação física. Limita o público do privado e propicia iluminação e ventilação natural. Lugar de encontro espontâneo. | Autoestrada, avenida, acesso local, calçada/caminho, pedonal |
| | Espaços Livres | Conjunto de espaços urbanos ao ar livre destinados ao pedestre para o descanso, o passeio, a prática esportiva e, em geral, o recreio e entretenimento em sua hora de ócio. | Quadras poliesportivas, campos de futebol, áreas de lazer, quiosques e entretenimento. |
| | Jardim Público | É espaço livre caracterizado pela presença de plantas e/ou artefatos de diversa natureza, visando prioritariamente à contemplação e o descanso no meio urbano. | Jardim Públicos, canteiros centrais. |
| Contemporâneo | Espaço Público Interior | Enquadrado/confinado entre diversas edificações e equipamentos com certos níveis de controle, que cumprem funções públicas para a população. | Átrios, pátios de edificações, clubes privados, áreas comuns residenciais, igrejas, teatros, casas culturais ou da comunidade, edifícios patrimoniais, centros recreativos e centros comerciais. |
| | Espaço Informal | Uso espontâneo de outro espaço, por inexistência ou condições precárias de desenho dos espaços tradicionais | Escadas/escadarias, corredores/passadiços, portadas, esquinas, ruas, paragens de transportes públicos, vazios urbanos ou sectores de outros espaços públicos, parques de estacionamento, passeios amplos, sobras de árvores, terrenos baldios, espaços residuais, etc. |

FONTE: MORA, 2009; FERNANDES, 2012; NACTO, 2016; LIMA ET AL, 1984; LLARDENT (1982). ELABORADO PELOS AUTORES.

Para Lynch (1997), os espaços públicos urbanos são todos aqueles que dão oportunidade aos indivíduos à livre escolha e ações espontâneas. Ou seja, um sistema de infraestrutura que pode apresentar impacto na qualidade de vida de uma cidade.

2.2 MUDANÇA DE PARADIGMA QUANTO AOS ESPAÇOS PÚBLICOS E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS ATUAIS

Para Mendonça (2007), as mudanças de apropriação do espaço público podem resultar em reestruturação do espaço gerando a possibilidade de flexibilidade do uso. Porém, fatos anteriores mostram que a rua já esteve fora da realidade dos pedestres.

Com a consolidação do modo de produção capitalista e o consumo dos produtos industriais, o cenário de relações dos indivíduos muda. O que ocorria em locais abertos (convivência, compras e lazer) – ver figura 25, são direcionados para locais fechados privados, como shoppings centers, induzindo a valorização da privatização da vida (ver figura 03).

Figura 03 – Relações dos indivíduos nos espaços abertos – Salvador, 1890.



Fonte: <https://anotabahia.com/coluna-roteiro-historico-da-bahia-por-rafael-dantas-5/>. 2020.

Consequentemente, com a alteração do ciclo de socialização e as transformações dos valores públicos e privados, houve o esvaziamento e abandono do espaço livres (praças, parques e jardins). As ruas passaram a ser moldadas à escala automobilística, gerando conflito entre circulação de veículos, circulação de pessoas e a segurança nas vias públicas.

Figura 04 – Representação das ruas voltadas para os veículos.



Fonte: NACTO Urban Street Design Guide Overview

Com a mudança para este paradigma, surge a aplicação do conceito de *woonerf* ou ruas para viver (Sampapé, 2017), especificamente na Holanda (ver figura 05), cujo objetivo era valorizar o pedestre, invertendo a prioridade anteriormente proposta no século XIX. Com isso, foram dadas atenção para medidas que diminuíssem a velocidade dos veículos nas vias residenciais: o desenvolvimento de um projeto de rua com alguns elementos de mobiliário urbano, áreas verdes, regulamentação de estacionamento e área de recreação, como barreira de velocidade onde os veículos pudessem circular de forma fluida garantindo a circulação dos pedestres de forma segura. Este modelo se popularizou na Holanda devido a qualificação dos espaços públicos como cenários para socialização.

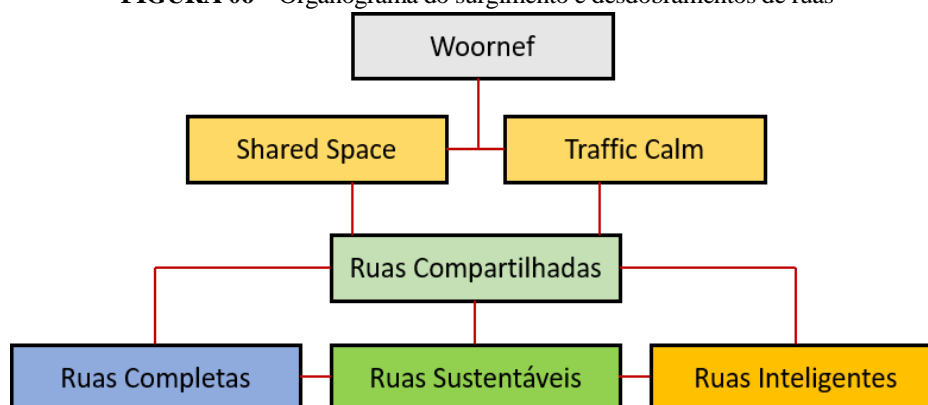
FIGURA 05 - Representação de Ruas de convívio ou Conceito Woonerf - Holanda



FONTE: [HTTP://HISTORICPCA.BLOGSPOT.COM.BR/2015/08/NEW-THINKING-IS-NEEDED-IN-URBAN-PLANNING.HTML](http://HISTORICPCA.BLOGSPOT.COM.BR/2015/08/NEW-THINKING-IS-NEEDED-IN-URBAN-PLANNING.HTML)

Consequentemente, o conceito de *woonerf*, deu origem a outros conceitos como: como Shared space, traffic calm, ruas compartilhadas, ruas completas, ruas sustentáveis e inteligentes (figura 06) – porém não serão apresentados com profundidade os dois últimos conceitos - a fim de valorizar ainda mais o espaço seguro para o pedestre assim como a adoção de uma mobilidade urbana sustentável.

FIGURA 06 – Organograma do surgimento e desdobramentos de ruas



FONTE: Elaborado pelo autor, 2021.

QUADRO 05 | Tipologias dos espaços públicos de acordo com os períodos tradicional, contemporâneo e moderno

| | | | |
|----------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Moderno | Traffic Calm | Uma política geral de transportes que inclui, além da redução da velocidade média nas áreas edificadas, um grande incentivo ao tráfego de pedestres, ao ciclismo, ao transporte público e à renovação urbana. (Hass- Klau, 1990) | Ondulações; Plataformas; Almofadas; Platô; Sonorizadores; Estreitamentos de vias Rotatórias Redução do raio de giro; Fechamento de vias; Mudança de revestimento Espaços compartilhados Arborização/vegetação Largura ótica. |
| | Espaços /Rua Compartilhados | Shared Space - expressão em Inglês, que significa “Espaço Compartilhado”. É a concepção de um trânsito em que circulam pedestres, automóveis, bicicletas e demais tipos de veículos, sem o uso de dispositivos de sinalização e ordenamento. | Um desenho cuidadoso que modifica os espaços e faz visível sua função social e urbana; Utilização de pavimentação, mobiliário e paisagismo especialmente selecionados |
| | Ruas Completas | Existe a hierarquização dos modos de transporte sendo que a rua é dividida igualmente para todos os modos. | Espaço igualitário para pedestres, ciclistas, veículos e afins |

FONTE: MORA,2009; FERNANDES, 2012; NACTO, 2016; LIMA ET AL, 1984; LLARDENT (1982). ELABORADO PELOS AUTORES.

2.3 TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS E A AÇÃO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NA INTENÇÃO DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Com o decorrer do tempo, as vias urbanas voltadas para veículos mostrou-se insustentável devido à vários fatores, entre eles: a saturação de veículos no tecido urbano; ao custo de sustentação a médio e a longo prazo deste modelo nas vias públicas; a preocupação com a saúde pública; a poluição atmosférica que implica em alterações climáticas; ao apelo nas últimas décadas a qualidade ambiental urbana; a preocupação com os recursos não-renováveis e a capacidade de suporte do planeta, dada a magnitude dos impactos ambientais resultantes. A crise na mobilidade gerada pela priorização do modelo automobilístico conduziu à construção da noção de valorização do pedestre nas cidades em meados do século XX.

Figura 07 – Conflitos de pedestres e veículos sobre as calçadas.



Fonte: Mobilize.Org, 2015.

Tais fatores listados anteriormente fazem parte de um ciclo prejudicial que, geram problemas ambientais, custos altos para a saúde pública, aumento da temperatura global e afins.

Em paralelo, na Europa e no Brasil, a proposta de vitalidade dos espaços públicos e de suas funções tradicionais, iniciaram a partir do movimento higienista – movimento preocupado com a salubridade das cidades - dando início as práticas de renovação, requalificação, revitalização e a reabilitação dos espaços urbanos.

Tanscheit (2017) diferencia tais práticas e afirma que elas têm resultados diferentes a área urbana. Para ela, a revitalização, trata de recuperar o espaço ou construção; renovação, trata de alterar o uso seja substituindo ou reconstruindo o espaço; requalificar, dá uma nova função enquanto melhora o aspecto; e a reabilitação, trata de restaurar, mas sem mudar a função. Novos projetos podem ser utilizados como ferramentas de práticas de intervenções urbanas que, buscam solucionar os problemas verificados nos seios das cidades, como afirma Silva (2011):

“...a requalificação urbana é considerada como um eixo prioritário nas intervenções urbanas, possibilitando uma operacionalização no tecido físico e social, ou seja, permite (re)criar uma nova estética em função do desenho já existente de uma cidade. A requalificação permite ainda uma revitalização das áreas mais antigas das cidades, que correspondem aos centros históricos, e que se encontram em risco de decadência, de abandono e de degradação. Todavia, a requalificação urbana não pode canalizar as suas intervenções só para o centro histórico, mas também para as áreas envolvidas a esta e que se encontram sujeitas à ação interventiva do Homem. Neste sentido, o conceito de requalificação urbana tem evoluído constantemente em função dos atuais problemas verificados no espaço urbano.”

Para a ação de requalificação urbana na intenção de valorização do espaço público e promoção da cidade, tanto brasileiras e mundiais, foram aplicados os conceitos de Traffic Calm e Shared Space. Ambos os conceitos destacam todos os modos que estão presente no tecido urbano evidenciando um modo para o outro. Os métodos de moderação de Tráfego (Traffic Calm), trata-se de medidas que tem duas categorias: (a) para a redução da velocidade dos veículos; e (b) para criar um ambiente que induza a um modo prudente de dirigir (BHTRANS, 2013).

Para uma efetiva transformação das áreas de circulação das cidades em mais espaços mais acolhedores, seguros e equitativos, as medidas de moderação de tráfego têm como principais objetivos: promover maior segurança viária que, espera diminuir a frequência de acidentes, reduzir as velocidades dos veículos; como também, melhorar as condições ambientais através da recuperação dos espaços públicos degradado e por último, criação de espaços qualificados para circulação de pedestres e usuários de bicicleta.

Figura 8 e 9 – Espaço Compartilhado e Medidas de Redução de velocidade, respectivamente.



Fonte: (BHTRANS,2013).

A demanda de cidades para pedestres consiste em uma interessante diversidade de usos que proporciona retorno social e econômico, Jacobs (2011). O espaço compartilhado (Shared Space) é um projeto europeu de cooperação que visa desenvolver, em níveis regionais, nacionais, e eventualmente europeu, uma nova política para projetar espaços públicos (BHTRANS,2013).

Segundo a Tella e Amado (2016), os **elementos que estruturam as ruas compartilhadas** – o desdobramento de espaço compartilhado para rua compartilhada ocorre quando a intervenção é feito nas ruas urbanas - são veemente variáveis devido ao objetivo que se quer alcançar. Sendo assim, os critérios mais utilizados nas propostas deste tipo de rua e identificados segundo a representação da figura 10, são:

Quadro 6 - Critérios mais utilizados na avaliação de ruas compartilhadas.

| | |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Tratamento da Superfície | Padrões definidos e tratamentos diversos das superfícies são utilizados para gerar indicações visuais e hápticas aos usuários, identificando que o contexto urbano mudou. Geralmente utiliza-se uma mesma cor e textura para demarcar a área de um espaço compartilhado. |
| 2. Nível entre a Calçada e a via | Reduz-se a altura das calçadas para estimular os pedestres e circularem livremente através de toda a rua, ao invés de restringir sua mobilidade a caminhos isolados e diferenciados. |
| 3. Entradas e Saídas | É de grande importância que a transição ou entrada/saída desde uma rua ou espaço “comum” esteja claramente demarcado para alertar os condutores que estão entrando em um novo e diferente contexto urbano, caracterizado por condutas distintas. |
| 4. Balizas | As balizas geralmente são instaladas nas frentes das casas para prevenir a intrusão veicular, tanto no trânsito como no estacionamento em espaços não permitidos. |
| 5. Iluminação para a circulação de pedestres | Para escala de pedestres sugere-se uma iluminação tênue que promova condutas tranquilas e amenas. Em certas ocasiões propõe-se o uso de luz branca para melhorar a visibilidade das características próprias dos pisos distintivos. |
| 6. Mobiliário Urbano, praças e brincadeiras para crianças | A instalação desses elementos promove o uso comunitário dos espaços compartilhados e favorece a graduação da apropriação e cuidados deles. Estas instalações também ajudam a interromper as viagens lineares, reforçando o compromisso dos condutores ao novo contexto. |
| 7. Arborização Urbana e jardins comunitários | A arborização das ruas ou espaços compartilhados geram os mesmos benefícios que a instalação de mobiliário, além de favorecer a integração da paisagem urbana com a rua e gerar benefícios em termos ambientais. |
| 8. Estacionamento | A oferta de espaços para estacionamento geralmente é delimitada e os mesmos costumam estar claramente conformados por diferentes padrões que indiquem o uso do espaço. |
| 9. Arte Pública | A arte é um elemento opcional, mas que pode ser uma forte distinção para os espaços compartilhados. Os artistas locais costumam contribuir a desenhar os signos, portais e superficiais. |

FONTE: ARCHIDAILY, 2016/ ADAPTADO PELO AUTOR.

FIGURA 10 - Critérios mais utilizados na avaliação de ruas compartilhadas



FONTE: WRICIDADES.ORG, 2015. ADAPTADO PELO AUTOR.

Segundo Global Designing Cities Initiative (2018), as ruas compartilhadas têm-se dois tipos: Ruas compartilhadas comerciais e ruas compartilhadas residenciais. Em áreas comerciais, elas podem agregar valores para a rede de espaços públicos acrescentando vitalidade e relações comércio-usuários. E em áreas residenciais, se tornam extensões das áreas de convívio das residências, local de encontro e ambiente de socialização. Os ambientes formais de rua devem ser considerados em locais que há alto movimento de pessoas e baixos para veículos. No geral, quanto aos benefícios do compartilhamento das ruas podemos citar:

QUADRO 7 - Benefícios do compartilhamento das ruas

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • Reiteram a ideia básica de ruas como espaço público e favorecem a socialização entre crianças, idosos e deficientes. |
| • Diminui os acidentes viários |
| • Não segregam o espaço, enaltecem a hierarquia das vias, geram espaço de encontro e favorecem a mobilidade sustentável, principalmente. |
| • Ativam a economia local ao ativar a vida pública fazendo com que cidadãos desfrutem e cuidem dos espaços. |
| • Aumenta a segurança pública, aumenta a qualidade de vidas das pessoas, cria lugares de bem estar, aumenta os cenários culturais das cidades e ampliam os espaços públicos da cidade. |
| • Aumenta o tempo que as pessoas permanecem no espaço público, agregam valor ao bairro, atraem novos negócios, oferecem distintos produtos e serviços. |
| • Desencorajam o uso do veículo motorizado e incentivam outros modos de deslocamento contribuindo com a sustentabilidade, saúde pública e meio ambiente. |
| • Reduzem o trânsito e o engarrafamento, proporcionam uma transição suave a diferentes áreas da cidade contrapondo as barreiras e vias segregadas tradicionais |

FONTE: SAMPAPÉ, 2017 ADAPTADO.

Na sequência, o conceito de ruas completas, nasce nos Estados Unidos no final do século XX, em 1970, através da constatação, a partir de pesquisas, que o desenho convencional das ruas das cidades apresentou resultado ineficiente quanto a atenção somente para um modo de transporte: o veículo; e a ideia de minimizar os seus impactos negativos, como poluição do ar e fluxo de veículos na área urbana. Estas pesquisas conceberam uma nova função da rua na cidade valorizando o espaço público para o pedestre e para reivindicar a iniciativa do uso das bicicletas nos projetos de infraestrutura viária (Valença e Santos, 2018).

As Ruas Completas são aquelas que todas as pessoas acessam com segurança, conforto e convivência, independentemente do modo de transporte utilizado, sendo a prioridade na dedicação do espaço na via e o direito de passagem deve ser dada aos usuários mais vulneráveis e dos modos de transportes mais eficientes (WRI Brasil, 2017). O projeto deve atender uma ordem de prioridades de elementos: Transporte a pé, bicicleta, transporte coletivo, carga urbana, e por último, transporte individual motorizado, indo de encontro com a pirâmide no desenho urbano tradicional.

O conceito de Ruas Completas traduzido de *Complete Streets*, têm sido usado este conceito para reprojeter e revitalizar ruas e espaços públicos. Ela abrange muitas abordagens para planejar, projetar, operar vias e direitos de passagem, com todos os usuários em mente para tornar a rede de transporte mais segura e eficiente, ou seja, visa democratizar o espaço público e urbano em prol dos pedestres e transporte ativo e público. As políticas de rua completas são definidas nos níveis estadual, regional e local, variam de acordo com o contexto da comunidade e são frequentemente apoiadas pelas diretrizes de design de rodovias.

Logo, as intervenções urbanas podem ser utilizadas para envolver elementos básicos de infraestrutura, como: calçadas, ciclovias, pistas de ônibus, paragens de transportes públicos, oportunidades de cruzamento, faixas de travessia, ilhas de refúgio, travessia elevada, além de mobiliário vegetação, iluminação etc. (Santos, 2017).

Os principais objetivos dos projetos de ruas completas são:

QUADRO 8 - Objetivos de projeto de ruas completas.

- Apoiar a diversidade de usos do solo, unindo usos mistos, como por exemplo, residências, comércios e serviços.
- Envolver residentes e grupos da comunidade para entender o bairro e suas prioridades;
- Respeitar e responder os usos existentes de cada região, assim como usos planejados para o futuro;
- Respeitar a escala das construções e recuos;
- Priorizar os deslocamentos realizados por transporte coletivo, a pé e de bicicleta;
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas e não somente de passagem.
- Democratizar o espaço público de acordo com o número de modos de deslocamentos existentes.

FONTE: WRI BRASIL, 2017.

Referente aos benefícios das Ruas Completas podemos citar:

QUADRO 9 - Benefícios de Ruas Completas

Valorizam o espaço público;

- ☐ Oferece segurança aos pedestres e incentiva a todos os modos de transporte na via.

Traz retorno econômico ao comércio devido ao estímulo de circulação dos pedestres no local;

- ☐ Incentivo á arborização e, conseqüentemente, sombreamento das vias;
- ☐ Assemelham-se com as diretrizes e os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana.

FONTE: VALENÇA E SANTOS, 2018.

Figura 11 - Intervenção na Rua João Alfredo em Porto Alegre.



Fonte: Archidayli, 2023.

Ruas melhores significam melhores negócios e socialização nos espaços públicos. Elas atraem mais pessoas e mais atividade, fortalecendo assim ambas as comunidades, as empresas que as servem e a economia da cidade como um todo (NYC DOT, 2017).

Atualmente, as cidades têm modificado os desenhos de suas vias e de comunidades sendo projetadas, de fato, para pedestres, ciclistas, usuários do transporte público e entre outros, em prol de se tornarem ruas e locais mais seguros, saudáveis, e ampliando os espaços públicos para a comunidade (Obelheiro, 2016).

Para a implantação das ruas completas é fundamental considerar o contexto socioeconômico e urbano dos locais que serão aplicados e as condições de tráfego (Toronto Centre for Active Transportation, 2012), isto é, os projetos devem ser adaptados às necessidades e oportunidades particulares criadas pelo contexto local, usos e dimensões das ruas. Entre outras palavras, as ruas completas designam que os projetos devem ser adaptados às necessidades e oportunidades particulares a partir do contexto local, usos, dimensões das ruas, além de resolver prioridades conflitantes para o espaço limitado da rua a fim de alcançar a máxima inclusão e a mais alta estética possíveis de padrões.

3 REFLEXÃO SOBRE NOVOS CONCEITOS DE RUAS EXECUTADOS COMO PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NA CIDADE DE SALVADOR, BAHIA

O Programa de Requalificação Urbana-Ambiental da Orla Marítima da cidade de Salvador iniciou-se em 2013, compondo parte dos planos de gestão da administração municipal do período. Essa iniciativa originou-se na ausência de organização suficiente do tecido urbano em prol do bem estar dos moradores e frequentadores da região, evidente nos problemas causados pelo fluxo de veículos na região, por exemplo.

A intervenção urbana acontece do contexto da recepção de grandes eventos mundiais - Copa das Confederações, em 2013; a Copa do Mundo FIFA, em 2014; e os Jogos Olímpicos de 2016; os quais demandaram um incremento de infraestrutura proporcional ao padrão de “cidade-sede”.

Segundo Silva (2019), a requalificação do espaço ocasionalmente é utilizada como um instrumento de ‘marketing urbano’, tratando-se de uma estratégia para a promoção da cidade a nível nacional e internacional. Valem-se de obras de embelezamento não só para a valorização do espaço público urbano, como também para a movimentação da economia, benefícios para a cidade, melhoria da autoestima da população; servindo para dar publicidade de realizações e promover a visibilidade das ações da prefeitura.

A prefeitura da cidade de Salvador lançou um documento com as estratégias da primeira gestão do prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (2012-2016), onde aborda dez categorias de intervenção, sendo elas: educação, saúde, justiça social, ambiente de negócios, turismo e cultura, mobilidade, ambiente urbano, ordem pública, gestão para entrega e equilíbrio de contas (Prefeitura de Salvador, 2013).

A parte que cabe nesse estudo é a categoria de ambiente urbano que apresenta a ação de requalificação urbana como iniciativa estratégica, propondo uma reabilitação de áreas públicas com intervenções visando à valorização ambiental, melhoria do espaço urbano, revisão do paisagismo, reestruturação dinâmica da mobilidade - incluindo a mobilidade urbana sustentável - melhoria das calçadas para os pedestres e uso das bicicletas nas vias públicas, além da revisão dos equipamentos e mobiliários urbanos (Souza, 2017 e Prefeitura de Salvador, 2013).

A primeira aparição de rua compartilhada na cidade de Salvador foi executada no Bairro da Barra. O bairro da Barra, situa-se no extremo Sul da cidade de Salvador e é predominantemente ocupado por uma população de perfil considerado economicamente privilegiado em comparação com outros bairros soteropolitanos (IBGE, 2010). Este bairro é cenário da maior festa de rua do mundo, o carnaval de Salvador, assim como é palco de diversas manifestações culturais e sociais.

Figura 12 – Faixa de Intervenção Urbana no Bairro da Barra, Salvador-Bahia



Fonte: Silva, 2019.

Figura 12.1 – Requalificação Urbana da Barra – Ruas Compartilhadas (antes e depois)



Fonte: Acervo do autor, 2021.

Esta rua apresenta um tratamento de superfície padronizado e diferenciada, para gerar indicações visuais; uso de blocos de cimento intertravado; reduz-se a importância das calçadas para estimular os pedestres e circularem livremente através de toda a rua, ou seja, todos os modos de mesmo nível sendo eles separados por limitadores de velocidade, balizadores e paisagismo; presença de mobiliários urbanos e arborizações permitindo a apropriação do espaço; locais estratégicos de estacionamento e fachadas das edificações voltados para a rua.

Figura 13 - Representação de Rua Compartilhada da Barra, Salvador Bahia



FONTE: Google Imagens, 2023.

Enquanto a rua Miguel Calmon, atribuída como Rua Completa, teve sua intervenção em 2018, está é uma via importante que liga a cidade baixa à cidade alta, além do subúrbio ferroviário de cidade. A proposta de intervenção da Rua Miguel Calmon visava a recuperação da vitalidade de um dos bairros do centro histórico de Salvador. Os bairros históricos da cidade têm uma característica comum: calçadas estreitas que não comportam o fluxo de pedestres em horários de pico e, devido ao horário de funcionamento dos estabelecimentos próximos as ruas, são vazias a noite e finais de semana (Correia e Batista, 2019). Logo a rua completa do bairro propõe conforto e segurança para deslocamentos a pé, bicicleta, ônibus e veículos particulares, garantindo a divisão de modos no espaço público.

Os materiais utilizados nesta mediação foram permanentes com a ajuda de órgãos importantes que visam a conservação do centro. A mudança no desenho urbano da via do bairro com a ampliação das calçadas, estreitamento da via, redefinição dos alinhamentos das vias, raios de curvas e pavimentação asfáltica, rampas, piso tátil, criação de espaços de descanso para pedestres atingindo o objetivo proposto.

Figura 14 - Rua completa do bairro do Comércio, Salvador Bahia.



FONTE: RAFAEL MARTINS/ WRI BRASIL.

A rua Miguel Calmon, apresentaram a prática do urbanismo tático para intervenções urbanas, cujo objetivo é promover mudanças a baixo custo e numa micro escala na intenção de promover o acesso à cidade.

As ruas compartilhadas serviram e servem como instrumentos de requalificação urbana dando qualidade e embelezamento nas cidades, invertendo a prioridade de veículos para pessoas, assim como podem ser utilizados em diversas classificações de ruas, sejam elas residenciais, comerciais e mistas. Quanto as ruas completas, assim como, disciplinam os usuários quanto a presença de outros modos de deslocamento, democratiza os espaços da rua igualmente com todos os modos existentes, podem ser aplicados as práticas de urbanismo tático de maneira simples, rápida e barata na adoção de novos espaços público.

A intervenção urbana através do conceito de rua compartilhada, como vimos, iniciou na Europa e importado para os demais países como solução de embelezamento promoção, valorização das cidades e, conseqüentemente, um produto de marketing político. Mas, será que os urbanistas brasileiros não tem a capacidade de desenvolver projetos que atendam as necessidades locais de forma mais incisiva e compreendendo o contexto local?

Todas as soluções são bem vindas, muitos encontros com arquitetos e urbanistas do mundo todo tem contribuído com novas tecnologias a fim de promover o direito a cidade. Sampaio (1999), contrapõem que, a teoria critica sinaliza a separação deliberada entre a reflexão teórica e as práticas. Deve-se confrontar, a arquitetura e o urbanismo que se produz nos meios urbanos principalmente aqueles que, cuja solução concerne em um contexto diferente do vivido em relação ao global. Por exemplo, pode-se afirmar que, a fome, seja um problema global através de pesquisas feitas em todos os países, mas não posso afirmar que a rua desenhada para os países da Europa seja aplicável as ruas brasileiras, pois regem legislações diferentes em ambos os países.

A intervenção traz muitas melhorias e inovações aos espaços públicos das cidades brasileiras. Todavia, vale ressaltar, de forma crítica, alguns pontos quanto estas intervenções. A primeira observação esta referente ao clima dos países europeus em relação aos países latino- americano, enquanto na Inglaterra, Holanda e Alemanha, a temperatura pode chega a fazer 4°C de dia e 2°C à noite, no Brasil a temperatura varia entre 12°C a 32°C, uma proposta de rua compartilhada e/ou rua completa utilizando uma superfície cimentícia e asfáltica, respectivamente, os materiais agregarão a temperatura ambiente contribuindo para o conforto local, nos países frios; já no Brasil, especificamente na cidade tropical baiana, o uso do espaço público pode se tornar inviável devido a absorção da temperatura quanto o material empregado, podendo chegar a 52°C ao meio dia.

O que corroboraria para o conforto térmico local da rua compartilhada da Barra seria a inserção de sombreamento natural ao longo da via seguido de espelhos d'água ou chafarizes contribuindo para

a permanência das pessoas nas ruas em maior número. Em relação a uma completa, este sombreamento foi mantido, valorizando a proposta projetual.

O urbanismo tático – utilizado para intervir de forma rápida na rua Miguel Calmon, - é uma maneira de pensar nos espaços públicos urbanos buscando atuar por uma lógica a qual a sociedade civil colabore com alternativas no processo tradicional de projeto na esfera urbana em respostas a ausência de poderes públicos na promoção deste espaço. Vale ressaltar que, a participação da população quanto que espaços gostaria de receber seja levada em consideração, uma vez que, as intervenções são feitas por gestores públicos aliados a órgãos internacionais que atuam em outros países.

As intervenções importadas interferem na dinâmica urbana local que, esta em constante alteração conforme as suas necessidades, uma vez que muda, o contexto também pode sofrer transformações. A exemplo disso, os moradores e transeuntes do bairro da Barra em Salvador tinha sua dinâmica consolidada e, com a repaginação do espaço, muitos comerciantes locais fecharam suas portas que, para um bairro que vive do comércio e turismo é um prejuízo enorme, haja vista que, com o tempo as dinâmicas voltaram a normalidade, mas não em sua completude.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ruas intituladas como “incompletas” foram aquelas as quais evidenciavam os veículos nas cidades, tudo era voltado para a escala automobilística deixando os pedestres à margem das vias urbanas. Os conflitos entre pedestres e veículos eram muitos como por exemplo, veículos estacionados em cima das calçadas, pedestres sem calçadas de qualidade, sem piso tátil, problemas sérios relacionados ao monóxido de carbono, a saturação de veículos no tecido urbano; ao custo de sustentação a médio e a longo prazo deste modelo nas vias públicas; o apelo nas últimas décadas a qualidade de vida; a preocupação com a saúde pública; o respeito ao meio ambiente; a poluição atmosférica; preocupação com os recursos não renováveis e a origem do desenvolvimento sustentável no meio urbano, geraram a crise na mobilidade por automóveis e a aplicação do conceito de valorização do pedestre nas cidades em meados do século XX.

Sendo assim, as aplicações dos conceitos de Shared space e traffic calm influenciaram no novo desenho urbano das ruas de escala automobilística para escala de pedestres, dando a origem a intervenções urbanas a extensão das ruas ao longo do tempo.

As ruas compartilhadas serviram e servem como instrumentos de requalificação urbana dando qualidade e embelezamento nas cidades, invertendo a prioridade de veículos para pessoas, assim como podem ser utilizados em diversas classificações de ruas, sejam elas residenciais, comerciais e mistas. Quanto as ruas completas, assim como, disciplinam os usuários quanto a presença de outros modos de deslocamento, democratiza os espaços da rua igualmente com todos os modos existentes, podem

ser aplicados as práticas de urbanismo tático de maneira simples, rápida e barata na adoção de novos espaços público.

Os conceitos de ruas compartilhadas e completas mostram em qual situação aplicar tais intervenções urbanas nas cidades e quais objetivos pretendem-se atingir. Ainda destaca em ambas as situações a valorização dos pedestres, engloba todos os perfis de pedestres, apresentam melhoras na socialização e qualidade do espaço público, presença de pessoas nas ruas entre outros benefícios.

Entretanto, ao intervir um local, deve-se estudar a sua dinâmica, sua cultura, seu contexto, as matérias primas disponíveis para a inserção de um novo projeto de espaço público. Cabe sempre a teoria analítica a avaliar e recomendar melhorias para tais espaços e a teoria explicativa o papel de revelar o real através das experiências existentes o novo espaço público. Recomenda-se avaliar o espaço público de ruas compartilhadas e ruas completas existentes na cidade de Salvador através da avaliação pós-ocupação com o intuito de inovar em novas transformações e requalificações urbanas algo com “a cara da Bahia”.

REFERÊNCIAS

BHTRANS, Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, 2013. Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/manual-traffic-calming-2013>. Acesso em: 06 de Dezembro de 2018.

BOUÇAS, Rose Laila de Jesus. No olho da rua: trabalho e vida na apropriação do espaço público em Salvador / Ba / Rose Laila de Jesus Bouças. 2015.

BOUÇAS, Rose Laila de Jesus; SOUZA, Luiz Antonio de. Trabalhadores de rua: uso do solo e apropriação do espaço público no Centro de Salvador. R: Conferência Internacional Cidade Virtual e Território. "8º Congresso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Rio de Janeiro, 10, 11 e 12 de outubro de 2012". Rio de Janeiro: UFRJ, 2012.

Fernandes, Ana Cristina Teixeira Dias; METODOLOGIAS DE AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, Mestrado Integrado em Engenharia Civil - 2011/2012 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2012.

Global Designing Cities Initiative, Guia Global de desenho de ruas / Global Designing Cities Initiative, National Association of city Transportation Officials; Tradução de Daniela Tiemi Nishimi de Oliveira. – São Paulo; editora Senac São Paulo, 2018. Título Original: [Global Street Design Guide]. Bibliografia. ISBN 978-85-396-2458-4 (Impresso 2018).

Guillermo Tella e Jorge Amado. "O Papel das ruas compartilhadas: Como recuperar a qualidade de vida no espaço público / Guillermo Tella e Jorge Amado" 30 Ago 2016. ArchDaily Brasil. Acessado 17 Mar 2020. <<https://www.archdaily.com.br/br/794322/o-papel-das-ruas-compartilhadas-como-recuperar-a-qualidade-de-vida-no-espaco-publico-guillermo-tella-e-jorge-amado>> ISSN 0719-8906

Jacobs, Jane. Morte e vidas das grandes cidades. WMF Martins Fontes; 3ª Edição (6 outubro 2011). LYNCH, Kevin. A imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

Mora, M. (2009). *Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la vida ciudadana, em Ciudades Intermedias. Los pueblos americanos: câmbios y continuidades. La construcción de lo próprio en un mundo globalizado*. 53º Congresso Internacional de Americanistas, 19-24/julho/2009, Cidade do México.

Obalheiro, Marta; Sarmiento, Claudio; King, Robbin; Adiazola-Steil, Adriana; Li, wei; Welle, Bem; Liu, Qingnan. O DESENHO DE CIDADES SEGURAS: Diretrizes e Exemplos para Promover a Segurança Viária a partir do Desenho Urbano. Wri Cidades, 2015. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/sites/default/files/O-Desenho-de-Cidades-Seguras.pdf> Acesso em: 09/03/2019.

Paula Tanssheit. "A transformação de espaços públicos com a participação da população. Paula Tanssheit" 28 Jun 2017. WRI Brasil. Acessado em 08 de agosto de 2018. <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2017/06/transformacao-de-espacos-publicos-com-participacao-da-populacao>>

SAMPAIO, Antônio Heliodório Sampaio Lima, 1944 – Formas Urbanas: cidade real e cidade ideal, contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Quarteto Editora/ PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SANTOS, Milton. Estrutura, Processo, Função e Forma como Categorias do Método Geográfico. In: Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1985.

Santos, Paula Manoela dos; SAIBA O QUE SÃO RUAS COMPLETAS - MOVIMENTO CONVIVA. 2017. Paula Manoela dos Santos, coordenadora de Mobilidade Ativa da WRI Brasil Cidades Sustentáveis. Disponível em: <http://movimentoconviva.com.br/saiba-o-que-sao-ruas-completas/>.

SANTOS, M. Espacio y Método. Geocritica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana, Barcelona, Publicacions i Edicions UB, n.65, Septiembre 1986. 57 páginas.

SILVA, Mateus Barbosa Santos da, Uso e apropriação das orlas da península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador-Ba /Mateus Barbosa Santos Da Silva ---SALVADOR, 2019. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós Graduação em Geografia – Universidade Federal da Bahia.

SILVA, Ana Marina Ribeiro., REQUALIFICAÇÃO URBANA O exemplo da intervenção Polis em Leiria; Dissertação de Mestrado em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, FACULDADE DE LETRAS UNIVERSIDADE DE COIMBRA 2011.

SOUZA, Eron Bispo de; Planejamento e Gestão da Orla Marítima de Salvador-Bahia / Eron Bispo de Souza. -Salvador-Bahia, 2017. Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Geografia) - - Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências, 2017.

SUN, Alex. Projeto da Praça. Convívio e exclusão no espaço público. São Paulo. Ed. Do SENAC, 2008.

Toronto Centre for Active Transportation (2012). *Complete Street by Design*. Recuperado em 3 de outubro de 2014, de <http://www.tcat.ca/knowledge-centre/complete-streets-by-design-toronto-streets-redesigned-for-all-ages-and-abilities>

WriBrasil, Afinal, o que são Ruas Completas? 2017. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/afinal-o-que-sao-ruas-completas> acesso em: 10/10/2018.

Valença, Gabriel Costa; Santos, Edinilton, O conceito de ruas completas e a infraestrutura cicloviária : a experiência de Toronto, Canadá, Revista Espacios, Vol. Vol. 39 (Nº 08) Ano 2018 Pág. 26.