

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E
PAISAGISMO

Zamara Ritter Balestrin

**ENTENDENDO A RUA COMPLETA NO BRASIL: ABORDAGENS
CONCEITUAIS E CONTRIBUIÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO**

Santa Maria, RS, Brasil
2021

Zamara Ritter Balestrin

**ENTENDENDO A RUA COMPLETA NO BRASIL: ABORDAGENS CONCEITUAIS E
CONTRIBUIÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (PPGAUP), da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo.**

Orientador: Prof. PhD Luis Guilherme Aita Pippi
Coorientadora: Prof.^a Me Alessandra Gobbi Santos

Santa Maria, RS, Brasil
2021

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001

Balestrin, Zamara Ritter
Entendendo a Rua Completa no Brasil: abordagens
conceituais e contribuições para implementação / Zamara
Ritter Balestrin.- 2021.
148 f.; 30 cm

Orientador: Prof. PhD Luis Guilherme Aita Pippi
Coorientadora: Prof.^a Me Alessandra Gobbi Santos
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Maria, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, RS, 2021

1. Ruas Completas 2. Movimento 3. Mudança de paradigma
I. Aita Pippi, Prof. PhD Luis Guilherme II. Gobbi
Santos, Prof.^a Me Alessandra III. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Declaro, ZAMARA RITTER BALESTRIN, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Zamara Ritter Balestrin

**ENTENDENDO A RUA COMPLETA NO BRASIL:
ABORDAGENS CONCEITUAIS E CONTRIBUIÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (PPGAUP), da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo**.

Aprovado em 23 de fevereiro de 2021:



Prof. Luis Guilherme Aita Pippi, PhD. (UFSM) - Videoconferência
(Presidente/Orientador)



Prof. Fábio Mariz Gonçalves, Dr. (FAU-USP) - Videoconferência



Prof.ª Verônica Garcia Donoso, Dr.ª (UFSM-CS) - Videoconferência

Santa Maria, RS, Brasil
2021

Dedico este trabalho a todos os mestres que se tornaram amigos e aos amigos que se tornaram mestres, nesse lugar único chamado Universidade.

AGRADECIMENTOS

A minha família, pelo suporte para realização de mais esta etapa, e por estarem comigo durante os percalços do caminho.

Ao meu amado Rafael, pela compreensão em vivermos à distância enquanto estava em Santa Maria, e principalmente pela força em enfrentar comigo todas as aflições que a vida nos trouxe. Você é minha inspiração para seguir.

Agradeço ao meu (des) Orientador Luiz Guilherme Aita Pippi, por me conduzir neste período, e compartilhar sabedoria antes de conhecimento.

A minha Coorientadora Alessandra Gobbi Santos, por fazer parte de toda minha trajetória acadêmica e profissional, e por sempre confiar no meu potencial.

A Universidade Federal de Santa Maria e aos professores do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, pelo aprendizado durante esse processo.

A Bruna Lermen, minha amiga de todas as horas. Obrigada pela motivação e por sempre acreditar em mim e no meu trabalho, mesmo quando eu duvidava.

Aos professores que avaliaram este trabalho: Prof Dr. Fábio Mariz Gonçalves, Prof^a Dr.^a Verônica Garcia Donoso e Prof^a Dr.^a Vanessa Dorneles.

A todos que auxiliaram e deram apoio nos momentos difíceis. Sem vocês não teria me reinventado tantas vezes para continuar na busca por este sonho.

Aos colaboradores da WRI Brasil, Paula, Ariadne e Bruno, pela atenção e entusiasmo com o trabalho, e por prestativamente compartilharem seu tempo e experiências.

A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS), pelo período de bolsa.

Não há homem completo que não tenha viajado muito, que não tenha mudado vinte vezes de vida e de maneira de pensar.

— *Alphonse de Lamartine*

RESUMO

ENTENDENDO A RUA COMPLETA NO BRASIL: CONTRIBUIÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO E ABORDAGEM DO CONCEITO

AUTORA: Zamara Ritter Balestrin

ORIENTADOR: Luis Guilherme Aita Pippi

COORIENTADORA: Alessandra Gobbi Santos

Nas últimas décadas, muito do trabalho de pesquisadores e urbanistas tem se voltado a apontar uma crescente e necessária mudança de paradigma no espaço público das ruas da cidade. Esta mudança refere-se a uma nova visão acerca das prioridades da rua, para atender diferentes propósitos, usos e direitos públicos de passagem. Pensando em equilibrar essas prioridades, o movimento Ruas Completas se apresenta como uma alternativa para contribuir com essa mudança, visando tornar as ruas espaços com maior diversidade de modais, usos e atividades. Esta pesquisa contém contribuições para compreensão, disseminação e prática de iniciativas de Ruas Completas no Brasil, a partir do compêndio de pontos essenciais acerca do conceito, propósitos e abordagens do movimento. Para tanto, a metodologia qualitativa conduz a investigação de caráter exploratório, apoiada em levantamentos bibliográficos (livros, artigos, teses e dissertações) e documentais (notícias, dados sobre projetos, imagens e materiais técnicos) acerca da temática Ruas Completas. Este estudo contextualiza o panorama das Ruas Completas no Brasil, e o processo de transição das ideias deste movimento - oriundo dos Estados Unidos da América (EUA) – para o cenário brasileiro. Para ampliar a discussão, o trabalho apresenta contribuições por meio da entrevista semiestruturada com dois colaboradores do WRI Brasil – instituto responsável pela difusão do conceito no país. De forma geral, esta síntese busca fornecer embasamento para novos estudos e iniciativas nas esferas social, política, técnica e acadêmica que visem a construção de espaços mais humanos e convidativos.

Palavras-chaves: Ruas Completas. Movimento. Mudança de paradigma.

ABSTRACT

UNDERSTANDING COMPLETE STREETS IN BRAZIL: CONTRIBUTIONS TO IMPLEMENTATION AND CONCEPT APPROACH

AUTOR: Zamara Ritter Balestrin

SUPERVISOR: Luis Guilherme Aita Pippi

CO-SUPERVISOR: Alessandra Gobbi Santos

In the last decades, much of the work of researchers and urban planners has been pointing to a growing and necessary paradigm shift in the public space of the city streets. This change refers to a new vision about the priorities of the street, to meet different purposes, uses and public rights of passage. Thinking of balancing these priorities, the Complete Streets movement presents itself as an alternative to contribute to this change, aiming to make the streets spaces with a greater diversity of modes, uses and activities. This research contains contributions to the understanding, dissemination and practice of Complete Streets initiatives in Brazil, based on a compendium of essential points about the concept, purposes and approaches of the movement. Therefore, the qualitative approach conducts research of an exploratory nature, supported by bibliographical (books, articles, theses and dissertations) and documentary surveys (news, data on projects, images and technical materials) on the theme Complete Streets. This study contextualizes Complete Streets overview in Brazil, and the process of transitioning the ideas of this movement - from the United States of America (USA) - for the brazilian scene. To broaden the discussion, the work presents contributions through a semi-structured interview with two WRI Brazil collaborators - the institute responsible for spreading the concept in the country. In general, this synthesis seeks to provide a basis for new studies and initiatives in the social, political, technical and academic spheres that aim to build more humane and inviting spaces.

Keywords: *Complete Streets. Movement. Paradigm change.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Diagrama da questão de pesquisa: Ruas Completas são uma alternativa diante do novo paradigma apontado pela necessidade de mudança no espaço da rua.	15
Figura 2: Gráfico da busca pelo termo " <i>complete streets</i> " na plataforma Scopus.	19
Figura 3: Definição do problema pelo Ruas Completas.....	20
Figura 4: Ciclo de dependência automotiva.....	27
Figura 5: Prioridades no planejamento convencional e no de Ruas Completas.....	30
Figura 6: Rua incompleta típica nos EUA.....	32
Figura 7: Linha do tempo - Ruas Completas no contexto americano.	34
Figura 8: Mortes no trânsito ocorridas entre 2008 e 2017 - Estados Unidos da América.	38
Figura 9: Políticas de Ruas Completas nos Estado Unidos.	42
Figura 10: Esquema da definição geral de Ruas Completas.....	44
Figura 11: O Programa Ruas Completas dentro do WRI.	52
Figura 12 – Guarda-chuva do Programa Ruas Completas no cenário brasileiro.....	54
Figura 13: Cidades integrantes da Rede Nacional Para a Mobilidade de Baixo Carbono em 2020.....	55
Figura 14: Entrevistados do WRI Brasil colaborando com as atividades de implementação de urbanismo tático. Da esquerda para a direita, Juiz de Fora/MG - Ariadne Samios; e Porto Alegre/RS - Bruno Batista, ao centro de roupa preta.....	91
Figura 15: Percepções acerca da abordagem brasileira do conceito de Ruas Completas	93
Figura 16: Padrões de design de rua: um processo de seis etapas para considerar e equilibrar as necessidades de todos os usuários.	99
Figura 17: Fluxo de trabalho do Programa Ruas Completas com as cidades na implantação de projetos piloto.....	100
Figura 18: Esquema das principais possibilidades para compor uma Rua Completa.....	101
Figura 19: Elementos de Ruas Completas - calçadas seguras e acessíveis.	102
Figura 20: Elementos de Ruas Completas- limite de velocidade adequado.	105
Figura 21: Elementos de Ruas Completas - ciclovias	106
Figura 22: Elementos de Ruas Completas – infraestrutura de transporte público.....	110
Figura 23: Elementos de Ruas Completas - boa iluminação	111
Figura 24: Elementos de Ruas Completas – presença de comércio local.....	112
Figura 25: Percepções acerca do processo de adoção (geral) de Ruas Completas no Brasil.....	114

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Panorama das ruas integrantes do Programa Ruas Completas no Brasil... 57	57
Quadro 2: Programa Ruas Completas – Projetos-Piloto implementados. 60	60
Quadro 3: Características das intervenções experimentais e temporárias..... 70	70
Quadro 4: Paralelo geral entre Ruas Completas no Brasil e nos EUA..... 94	94
Quadro 5: Ruas Completas, elementos e processos, políticas e projetos. 94	94
Quadro 6: Pontos essenciais acerca dos propósitos e abordagens de iniciativas de Ruas Completas no contexto brasileiro. 115	115
Quadro 7: Professores integrantes da Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas, por região do país. 132	132

SUMÁRIO

Resumo.....	6
<i>Abstract</i>	7
Capítulo 1.....	13
Introdução.....	13
1.1. Justificativa.....	16
1.2. Objetivos.....	22
1.3. Procedimentos metodológicos.....	23
1.4. Estrutura do trabalho.....	24
Capítulo 2.....	26
Fundamentos e subsídios relacionados a Rua Completa.....	26
2.1. A mudança de paradigma – olhando diferente.....	29
2.2. Contextualização e caracterização da Rua Completa.....	31
2.2.1. O contexto norte americano.....	31
2.2.2. O surgimento do nome.....	35
2.2.3. O conceito de Ruas Completas.....	43
2.2.4. As funções e os benefícios de Ruas Completas.....	45
Capítulo 3.....	50
Delineamento da Pesquisa: Ruas Completas no Brasil.....	50
3.1. O Programa Ruas Completas e o WRI Brasil.....	51
3.1.1. A ações e as frentes de atuação da iniciativa brasileira.....	54
3.1.2. Uma estratégia para Ruas Completas – urbanismo tático.....	66
3.2. Entrevista como técnica de coleta de dados.....	71
3.2.1. Relato da entrevista.....	74
3.2.2. Análise da entrevista.....	89
Capítulo 4.....	92
Síntese da pesquisa: Orientações sobre Ruas Completas.....	92
4.1. Iniciativas Políticas de Ruas Completas - Elementos e processos.....	95
4.2. Implementação de Projetos de Ruas Completas - Elementos e processos....	98
4.3. Contribuições sobre Ruas Completas - pontos essenciais.....	112
Capítulo 5.....	117
Considerações finais.....	117

5.1. Potencialidade e limitações da pesquisa e dos métodos.....	121
5.2. Recomendações para futuros trabalhos.....	123
Referências.....	125
Apêndice A – Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas.....	132
Apêndice B – Termos de autorização da entrevista semiestruturada.....	136
Anexo A – Linha do tempo do Programa Ruas Completas no Brasil.....	139
Anexo B – <i>Checklist</i> Ruas Completas.....	144

INTRODUÇÃO

Falar sobre ruas não é algo simples, tendo em vista sua multiplicidade em função e significado. A existência das ruas acompanha os primórdios das civilizações e vem se adaptando desde então para acomodar as necessidades e evoluções sociais. É um espaço extremamente atrelado ao seu contexto, molda e é moldada por seus usuários. Por isso, transformar as ruas implica em transformar a cidade e sua forma construída.

A revolução automobilística, provocada após a Segunda Guerra Mundial, fez com que desde então redes inteiras de infraestruturas rodoviárias passassem a ser projetadas para acomodar prioritariamente o veículo motorizado particular (WINTERS et al., 2016).

Neste cenário, desde a segunda metade do século XX já surgiam as primeiras ideias e críticas, contrapondo o modelo de cidades oriundas do modernismo. Autores como Jane Jacobs (2011 [1960]), Willian White (2004 [1980]) e Jan Gehl (2013 [1971]) apresentaram ideias inovadoras sobre cidades e o desenho no âmbito do pedestre, encorajando os cidadãos a se apropriarem das ruas e delineando elementos-chave para criar uma vida social vibrante em espaços públicos, com preocupações mais voltadas à dimensão humana.

Desde então, pesquisadores do espaço público tem apontado uma crescente e necessária mudança de paradigma¹ sobre as ruas, com vistas a atender novos propósitos, usos e direito público de passagem das ruas (GEHL, 2017; METHA, 2013; KENT, MADDEN, 2015).

¹ Um paradigma refere-se às suposições básicas usadas para definir um problema e avaliar as soluções (LITMAN, 2013).

A priorização de transportes motorizados individuais, que caracteriza o modelo convencional - ainda em prática no Brasil – e tem regido o planejamento viário do último século. No entanto, os propósitos da sociedade mudam, e as cidades mudam.

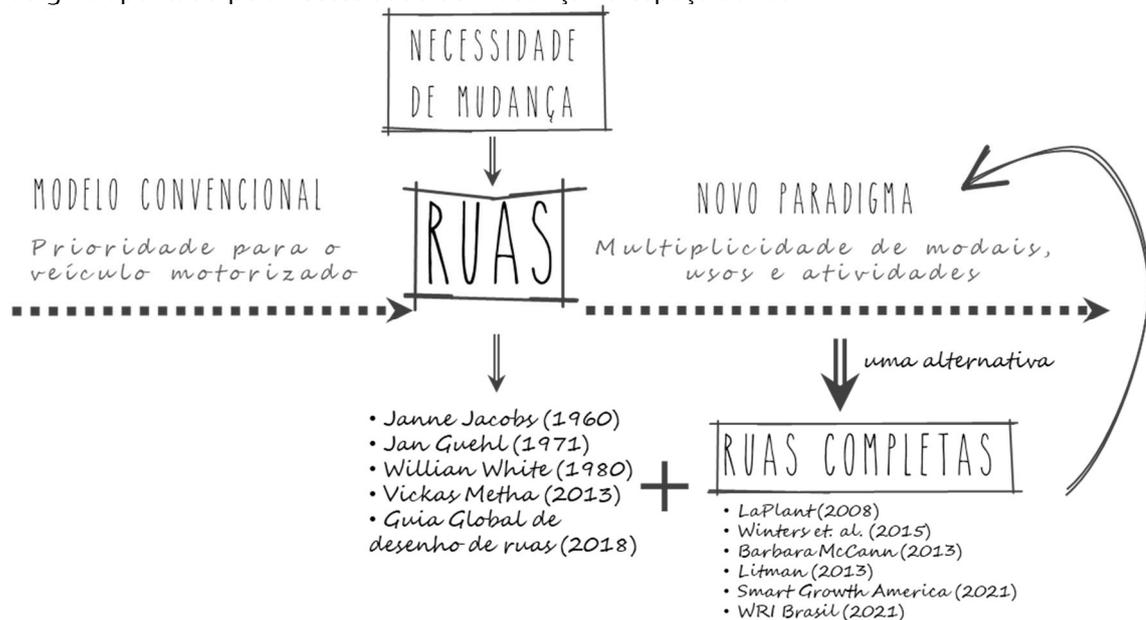
Assim, neste novo cenário corrente, estudiosos e urbanistas tem evidenciado nos últimos tempos mudanças relacionadas à concepção e planejamento do espaço da rua, sob a ótica de que é necessário cultivar um maior cuidado para a criação de espaços confortáveis, aprazíveis, seguros, acessíveis, sociáveis e com variedade de usos, voltados prioritariamente às pessoas porque é para elas que se destinam (GEHL, 2013).

Desta forma, essa mudança de paradigma enfatiza que as cidades precisam passar a ser planejadas considerando as novas necessidades e a própria evolução do ambiente urbano, com o intuito de tornar as ruas espaços com maior multiplicidade de modais, oferecendo oportunidades seguras aos deslocamentos sustentáveis; diversidade de usos, atendendo a vocação de cada lugar, e tornando as necessidades das pessoas mais acessíveis; e a variedade de atividades, proporcionando vitalidade ao espaço da cidade capaz de oferecer as mais variadas experiências sociais.

Essas tendências de desenvolvimento centradas em conceitos de *design* sensíveis ao contexto, juntamente com técnicas diferenciais, tem contribuído com a implementação do movimento Ruas Completas (MCCANN, 2013b). Diante deste panorama de necessárias transformações, esta pesquisa dá ênfase ao movimento Ruas Completas como um modo de contribuir no engajamento e disseminação de novos conceitos a este paradigma.

Com iniciativas recentes em algumas cidades do Brasil onde tem sido implantado, como São Paulo (2017), Salvador (2018), Porto Alegre (2019) e Curitiba (2020), o Ruas Completas tem se apresentado como uma alternativa à mudança de paradigma mencionada, no intuito de tornar as ruas espaços com maior diversidade de modais, usos e atividades (figura 1).

Figura 1: Diagrama da questão de pesquisa: Ruas Completas são uma alternativa diante do novo paradigma apontado pela necessidade de mudança no espaço da rua.



Fonte: Autora, 2021.

De forma geral, o princípio orientador de uma Rua Completa tem como objetivo transformar as ruas em espaços confortáveis e seguros para motoristas, ciclistas, veículos e usuários de trânsito e pedestres de todas as idades e habilidades (LAPLANT, MCCANN, 2008; MCCANN, 2013b; LITMAN, 2015; VALENÇA, SANTOS, 2018).

Mas a mudança para Ruas Completas não se limita apenas a projetos ou desenhos de ruas melhores. O movimento é, em sua essência, uma iniciativa política que busca mudar a maneira como todas as ruas são construídas. E para isso, concentra seus esforços em adotar três estratégias-chave destinadas a mudar o antigo paradigma das ruas. Essas estratégias consistem na: (1) mudança de uma discussão centrada no design do projeto para, em vez disso, abordar valores e políticas; (2) construção de uma ampla base de apoio para mudanças de políticas; (3) criação de um caminho claro para transformar a prática cotidiana (MCCANN, 2013b).

As iniciativas de Ruas Completas já apresentam resultados positivos em muitas cidades da América do Norte, como Boston - Massachusetts, Cleveland - Ohio e Charlotte - Carolina do Norte, e tem ganhado força mundo a fora enquanto cenário de mudança para a situação do espaço público da rua, se mostrando uma alternativa

viável na contribuição para tornar as ruas espaços com maior diversidade de modais, usos e atividades.

No Brasil, os esforços de Ruas Completas tiveram maior visibilidade através do WRI Brasil² que, em 2017, em uma parceria com a Frente Nacional dos Prefeitos (FNP), formou a Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono, o que ampliou a disseminação e implementação de iniciativas de Ruas Completas no país, através de seminários, oficinas e projetos piloto em mais de 20 cidades. No entanto, por se tratar de uma ação recente no cenário brasileiro, ainda há pouco material acadêmico que trate sobre o movimento.

Neste contexto, uma melhor compreensão acerca do conceito de Ruas Completas, e dos processos e caminhos para aplicação desse modelo de mudança, poderia promovê-lo ainda mais no Brasil. Posto isto, este trabalho enfoca na elucidação acerca da temática de Ruas Completas, para reunir e contextualizar o que diz respeito à transição e cenário da iniciativa brasileira.

Em particular, esta pesquisa explora duas abordagens: (a) contextualizar e caracterizar os princípios de Ruas Completas e o enfoque no cenário brasileiro; (b) discutir questões relacionadas à temática com agentes e coordenadores da iniciativa, a fim de ampliar o debate sobre o tema, bem como seus efeitos e contribuições para a qualificação do espaço público da rua no Brasil.

1.1. JUSTIFICATIVA

Em resposta à demanda dos usuários predominantes, os propósitos, projetos e usos das ruas da cidade foram mudando ao longo do tempo. No cenário atual, o

² O WRI Brasil faz parte do *World Resources Institute* (WRI), instituição global de pesquisa com atuação em mais de 60 países. O WRI Brasil é um instituto de pesquisa que transforma grandes ideias em ações para promover a proteção do meio ambiente, oportunidades econômicas e bem-estar humano. Atua no desenvolvimento de estudos e implementação de soluções sustentáveis em clima, florestas e cidades. Alia excelência técnica à articulação política e trabalha em parceria com governos, empresas, academia e sociedade civil.

movimento Ruas Completas se apresenta como alternativa para uma nova mudança, com o intuito de tornar as ruas espaços com maior diversidade de modais (como bicicletas e transporte coletivo), multiplicidade de usos (que atendam a vocação da rua, sejam eles residenciais, de serviços, ou comerciais) e variedade de atividades (mobilidade, contemplação, permanência, caminhada, etc.).

Mesmo sendo uma iniciativa recente no Brasil, a prática de planejamento urbano de muitas cidades tem rapidamente se adaptado para integrar iniciativas de Ruas Completas em espaços que não foram tradicionalmente consideradas no passado. Embora isso já esteja acontecendo, parece haver uma falta de clareza em torno do entendimento de como o programa Ruas Completas pode contribuir com o cenário das ruas no Brasil, tendo em vista que está longe de ser o primeiro a apontar a imediata necessidade de segurança e conforto a todos que trafegam e utilizam as ruas no país.

Neste contexto são percebidas quatro demandas principais que embasam a pesquisa. A primeira aponta justamente a questão de que há um entendimento superficial ou incongruente acerca do conceito, propósitos e abordagens do Ruas Completas, principalmente no Brasil.

Conforme apontado por Laplante e McCann (2008), o verdadeiro significado do termo é frequentemente incompreendido, levando a um infrutífero procure à "Rua Completa ideal". Essa procura pelo projeto ideal pode acarretar na perda do real poder transformador do movimento Ruas Completas.

Segundo os apontamentos de Bárbara McCann, uma das fundadoras do *Complete Streets* (Ruas Completas) nos EUA, já existem diversos estudos com padrões, métricas e modelos extremamente bem elaborados de como uma rua tem que ser para ser bem-sucedida, como *The open street guide*, ou o *Guia global de desenho de ruas*, fazendo-se desnecessário ao movimento Ruas Completas o papel de rerepresentar tais padrões (2013b).

O que acontece em muitos casos, até mesmo no Brasil, é um esforço tremendo em desenvolver soluções de desenho, muitas vezes promissoras, mas que acabam por

ser aplicadas a projetos apenas algumas vezes, ou então acabam por não ser usadas pelos planejadores ou parecem irrealis e insustentáveis pela comunidade. E assim, as inovações ou mudanças passam a ser quase que desconsideradas, e retorna-se ao padrão de construção - que "já funciona" e "já é conhecido" - voltado prioritariamente ao veículo motorizado.

Deste modo, tomando como base a experiência do caso nos Estados Unidos da América (EUA), McCann defende que o movimento está tendo sucesso não porque estabelece um modelo de desenho atraente (e não tem um), mas porque usa estratégias para ajudar a mudar a forma como os projetos são definidos, planejados e construídos:

Muitas pessoas presumem que o movimento *Complete Streets* é apenas outra voz neste refrão - por exemplo, muitas vezes me pediram para fornecer a seção transversal ideal para uma rua completa. Mas definir o problema como uma questão de design - em um campo já fortemente limitado por especificações técnicas - obscureceu os outros ingredientes necessários para mover um sistema fixado em fornecer um único modo. Engenheiros e arquitetos têm produzido ideias de design inovadoras há várias décadas, mas só recentemente começaram a ganhar força. E em muitas cidades, um tremendo esforço foi colocado em novas soluções de design promissoras que foram aplicadas a projetos de estradas algumas vezes - e então simplesmente falharam e desapareceram (MACCANN, 2013b, p. 3, tradução nossa).

Mas desta vez a conversa é um pouco diferente, visto que a iniciativa do Ruas Completas foca em uma abordagem mais amplificada, que vai além do desenho da rua, para pensar em desenvolver políticas que defendam os mesmos princípios, mas adaptem-se à realidade de cada caso.

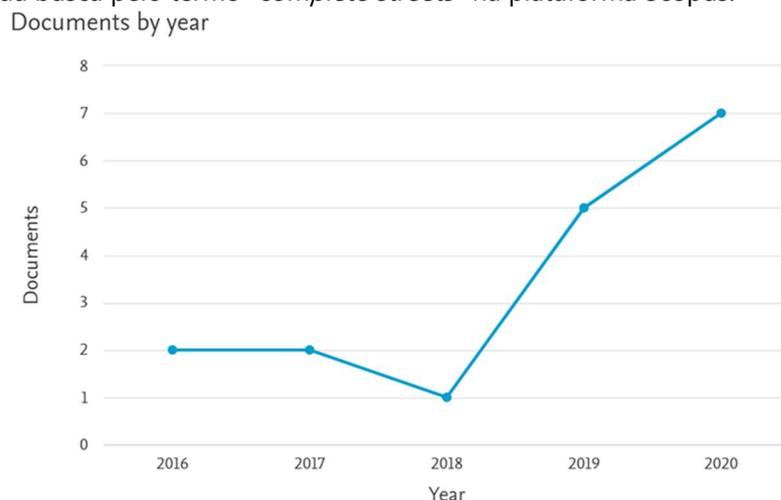
Como segunda questão, aponta-se uma certa carência no ensino-aprendizagem de questões mais específicas sobre ruas na formação do profissional urbanista. Isso pode incidir em uma maior dificuldade para os técnicos em aplicar abordagens que sejam diferentes dos padrões já estabelecidos pelo modelo convencional pois, de acordo com Litman (2015), a avaliação convencional tende a supervalorizar a expansão de vias e subestimar ruas inteiras. Este cenário tende a contribuir com a habitual visão focada em acomodar mais veículos e, conseqüentemente, se traduz em uma cultura já instaurada na sociedade civil.

Contudo, conforme apresentado na introdução, as necessidades das pessoas mudam, as cidades mudam, a mobilidade muda, e segundo Pacheco (2019a), a academia precisa acompanhar e absorver essas transformações para que, na outra ponta desse processo, as cidades sejam planejadas considerando novas necessidades e a própria evolução do ambiente urbano.

A terceira demanda evidencia a pouca abrangência e enfoque da temática em estudos acadêmicos no Brasil. Por tratar-se de uma iniciativa de abordagem recente no país, ainda há poucas pesquisas sobre Ruas Completas no contexto brasileiro e, alguns destes trabalhos mais recentes, apontaram em suas limitações justamente isso, a carência de trabalhos acadêmicos em bases científicas que abordem a temática no país (VALENÇA, SANTOS, 2018; ROSA, 2020).

Para evidenciar a abordagem recente que o tema possui, ao pesquisar no *Google Scholar* por "ruas completas" encontramos 120 resultados, onde a grande maioria deles (99) foi publicado a partir de 2016. Além disso, procurando o termo "*complete streets*" na plataforma *Scopus*, e restringindo para artigos com autores brasileiros encontramos 17 resultados (todos a partir de 2016) conforme a figura 2.

Figura 2: Gráfico da busca pelo termo "*complete streets*" na plataforma Scopus.



Fonte: Scopus, 2020 – Disponibilizado por Bruno Batista do WRI Brasil.

A quarta questão é argumentada pela relevância do movimento Ruas Completas no cenário atual de transformações urbanas (mudança de paradigma). De acordo com

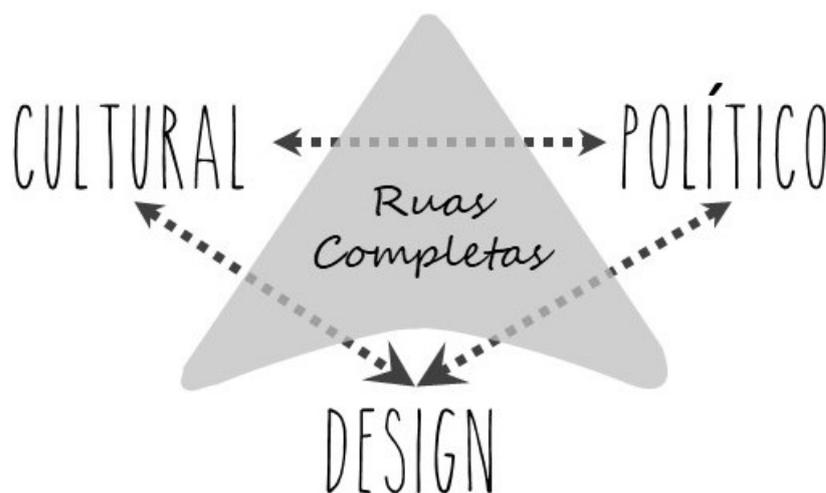
Litman (2013), as tendências demográficas e econômicas atuais estão aumentando a demanda por modos alternativos e comunidades mais acessíveis e habitáveis.

Neste cenário o grande diferencial é que o Ruas Completas vai além de estabelecer um padrão de desenho ideal e atraente para a rua para centrar-se em estratégias de iniciativas que trabalhem uma mudança mais profunda e duradoura.

O movimento *Complete Streets* dá um passo para trás e define o problema de maneira diferente. Em nossa opinião, o problema principal é político e cultural. Se as agências de transporte estão seguindo padrões de projeto desatualizados e ainda resolvendo o problema de construir estradas para aumentar a velocidade e capacidade dos automóveis, então a solução é os líderes comunitários deixarem bem claro que agora têm um problema diferente para os profissionais de transporte resolverem. As decisões do dia-a-dia feitas pelos profissionais podem parecer técnicas, mas são guiadas por uma decisão política subjacente e pelas prioridades e valores da comunidade. Uma iniciativa de política de ruas completa fornece uma direção clara para começar a mudar essas decisões (MACCANN, 2013b, p. 4, tradução nossa).

A diretiva das iniciativas de Ruas Completas está na compreensão de que o resultado das ruas implica de uma correlação entre questões culturais, políticas e de design. A influência que cada ponto destes tem sob os demais é a chave para o entendimento das frentes de abordagem das transformações de Ruas Completas (figura 3).

Figura 3: Definição do problema pelo Ruas Completas.



Fonte: Elaborado pela autora com base em McCann, 2013.

O equilíbrio entre estas questões existe a partir do momento em que há um entendimento claro entre essas frentes.

- Uma mudança cultural, sobre visão de que os espaços da rua precisam prioritariamente atender aos veículos de transporte motorizado.
- Uma mudança política, nas iniciativas realizadas pelos tomadores de decisão a partir das demandas apontadas pelas comunidades para o ambiente das ruas.
- Uma mudança de design com base no novo paradigma, buscando ser mais participativa e menos impositiva.

É fato que o design é amplamente influenciado por decisões políticas e demandas culturais (prioridades e valores da comunidade), mas também pode conduzir e influenciar as questões culturais e políticas, através da influência que o ambiente exerce sobre os comportamentos das pessoas (PACHECO, 2019b).

Do mesmo modo, o papel político é fundamental pois, por meio da sua influência, podem contribuir em articular visões que ajudam a comunidade a reformular as questões, e estabelecer uma nova percepção de como a cidade pode abordar o design das ruas. Mas para isso os representantes políticos precisam conhecer sobre as abordagens do *design*, bem como sobre quais são as necessidades das comunidades, para só então conduzir no atendimento às demandas mais relevantes. Isso enfatiza a importância de parcerias e oficinas colaborativas na elucidação acerca das iniciativas para todos os envolvidos.

A questão cultural está atrelada à visão de modelo habitual de ruas instaurado e atua sobre todos os agentes transformadores do espaço, comunidade, representantes políticos e projetistas. Desde modo, é um ponto chave no processo de transformação, pois este só acontece realmente quando há uma mudança na visão de como os espaços da rua poderiam ser. Esta é uma interface simples, mas poderosa, a partir da qual é possível chegar a uma mudança adequada, que atenda às demandas e contribua com o espaço de forma assertiva e duradoura (LITMAN, 2013).

Cabe ressaltar, que recentemente, a vida urbana também tem sido alterada de forma significativa pela epidemia de Covid-19, principalmente devido pandemia

mundial instaurada desde 2020 por conta deste vírus. Essas mudanças vêm causando debates sobre como cidades devem ser construídas e, talvez mais importante, como podem responder melhor a crises atuais e futuras. Neste contexto o papel das Ruas Completas em tempos pandêmicos é evidenciado principalmente por se tratar de um conceito sensível ao contexto, que visa contribuir na busca pelas melhores práticas (BATISTA; CORRÊA, 2020).

Por consequência deste cenário, abordagens de pesquisas práticas e aplicadas principalmente nos espaços públicos da rua ficaram limitadas. Então, nesse momento é extremamente válido contribuir com estudos sobre o conceito e cenário das Ruas Completas a fim de compilar pontos essenciais desta iniciativa, que possam servir como embasamento para novas pesquisas ou ações nas diversas esferas, social, política, técnica e acadêmica, pensando em oferecer lugares melhores para as pessoas.

1.2. OBJETIVOS

Esta dissertação tem por **objetivo geral** identificar pontos essenciais acerca dos propósitos e abordagens de iniciativas de Ruas Completas no contexto brasileiro, de modo a contribuir com a compreensão, disseminação e prática do movimento no Brasil.

E como **objetivos específicos**:

- estabelecer de forma mais ampla a contextualização e caracterização do movimento Ruas Completas;
- distinguir a abordagem do conceito e implantação de Ruas Completas no Brasil;
- ampliar o debate sobre iniciativas de Ruas Completas no Brasil, sob a ótica de colaboradores do WRI Brasil através de entrevista semiestruturada;
- identificar os pontos essenciais acerca dos propósitos e abordagens de iniciativas de Ruas Completas no contexto brasileiro;

1.3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Visando o aprofundamento da temática Ruas Completas, a presente pesquisa faz uso da abordagem qualitativa:

De maneira diversa, a pesquisa qualitativa não procura enumerar e/ ou medir os eventos estudados, nem emprega instrumental estatístico na análise dos dados. Parte de questões ou focos de interesses amplos, que vão se definindo à medida que o estudo se desenvolve. Envolve a obtenção de dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos pelo contato direto do pesquisador com a situação estudada, procurando compreender os fenômenos segundo a perspectiva dos sujeitos, ou seja, dos participantes da situação em estudo. (GODOY, 1995, p. 58)

Nesta perspectiva, tal abordagem foi definida com o interesse em apanhar a compreensão do movimento Ruas Completas por parte dos agentes diretamente envolvidos com o tema. Assim, o trabalho é de caráter exploratório, apoiando-se no levantamento bibliográfico/documental e na realização de entrevistas semiestruturadas de modo a ampliar a compreensão e a disseminação do conhecimento sobre o tema.

Como parte inicial e fundamental da pesquisa o levantamento bibliográfico aponta sobre a concepção das Ruas Completas, seus conceitos e origens. A pesquisa bibliográfica utiliza de fontes secundárias decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos e digitais, como livros, artigos, teses, dentre outros. Destes, o livro *Completing our streets: The transition to safe and inclusive transportation networks*, produzido pela precursora do movimento nos EUA, Barbara McCann, é utilizado como principal aporte no entendimento e discussão da temática.

A pesquisa documental fundamenta-se, sobretudo, em contextualizar e caracterizar o movimento Ruas Completas no Brasil, bem como ampliar o entendimento de como este conceito é aplicado nas ruas do território brasileiro. Os documentos levantados (notícias, dados sobre projetos, imagens, material técnico) foram, em suma, disponibilizados pela instituição WRI Brasil, entidade responsável pela disseminação ampliada do conceito de Ruas Completas no país.

Por fim, adota-se a técnica da entrevista, visto que esta permite a captação imediata e corrente da informação desejada, além de aprofundar a compreensão das opiniões, sentimentos e percepções dos envolvidos (LUNKE, ANDRÉ, 1986). Para a aplicação desta metodologia, se faz uso de perguntas semiestruturadas, aplicadas com dois colaboradores do WRI Brasil: Ariadne Samios, arquiteta e urbanista, coordenadora de mobilidade ativa e, Bruno Batista, engenheiro civil, analista de Mobilidade Ativa, ambos do escritório do WRI Brasil – sede Porto Alegre.

1.4. ESTRUTURA DO TRABALHO

Dando sequência ao escopo da pesquisa apresentado pela **Introdução** no Capítulo 1, esta dissertação é composta por mais quatro capítulos:

Capítulo 2 – **Fundamentos e subsídios relacionados a Rua Completa**, apresenta um breve entendimento sobre ruas e a questão da mudança de paradigma apontada pelo trabalho. Na sequência, a contextualização e caracterização das Ruas Completas com o surgimento do conceito nos Estados Unidos da América (EUA), as principais características desse contexto, com o surgimento do nome e a definição do conceito, e por fim as funções e benefícios de Ruas Completas.

Capítulo 3 – Apresenta o **Delineamento da pesquisa: Ruas Completas no Brasil**, trata sobre o contexto e abordagem do Programa Ruas Completas no cenário brasileiro, suas características e como tem se desenvolvido no país. O capítulo se encerra com a metodologia da entrevista semiestruturada, seus referenciais teóricos metodológicos, protocolo, instrumento de administração e tópicos abordados. Ainda, nesta secção são caracterizados os entrevistados, e na sequência apresentados o relato e análise da entrevista.

Capítulo 4 – O capítulo de **Síntese da Pesquisa: orientações sobre Ruas Completas**, traz de forma geral subsídios para implementação e abordagem do conceito. A partir disso a síntese é apresentada com enfoque em elementos e

processos de políticas e projetos de ruas completas, e posteriormente, são apresentadas contribuições sobre Ruas Completas com os pontos essenciais identificados por este trabalho.

Capítulo 5 - O trabalho se encerra com as **Considerações Finais** acerca do atendimento das questões e dos objetivos da pesquisa, além de discussões sobre as potencialidades e limitações do trabalho e dos métodos, bem como possibilidades de continuidade e exploração a serem adotadas em trabalhos futuros.

FUNDAMENTOS E SUBSIDIOS RELACIONADOS A RUA COMPLETA

Para uma melhor compreensão das Ruas Completas é importante abordar o conceito de rua e, ainda que brevemente, discorrer sobre sua transformação a partir do processo evolutivo da relação entre o homem e o espaço público.

A palavra “rua” provém do latim *ruga* (sulco, vinco, caminho) e refere-se, de forma simplificada, ao caminho de passagem ou caminho público em uma cidade, vila ou bairro, ladeado por casas, prédios, muros e jardins (RUA, 2015).

A rua é, morfológicamente falando, a unidade básica do espaço urbano por meio da qual as pessoas vivenciam a cidade. Oriunda de espaços multidimensionais, compostos por muitas superfícies e estruturas, mas também dinâmicos, que se adaptam com o passar do tempo (ou deveriam) para favorecer a sustentabilidade ambiental, a saúde pública, a atividade econômica e a vivência cultural (SENAC SP, 2018). Em suma, a rua é o espaço livre primário da vida pública.

Sob o olhar antropológico de DaMatta (1997), muito mais do que um espaço apenas morfológicamente definido, a rua é, para os brasileiros, uma “província ética”, dotada de domínios culturais e institucionalizados, que tende a despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens e inspirações, sendo vista como uma esfera de ação social.

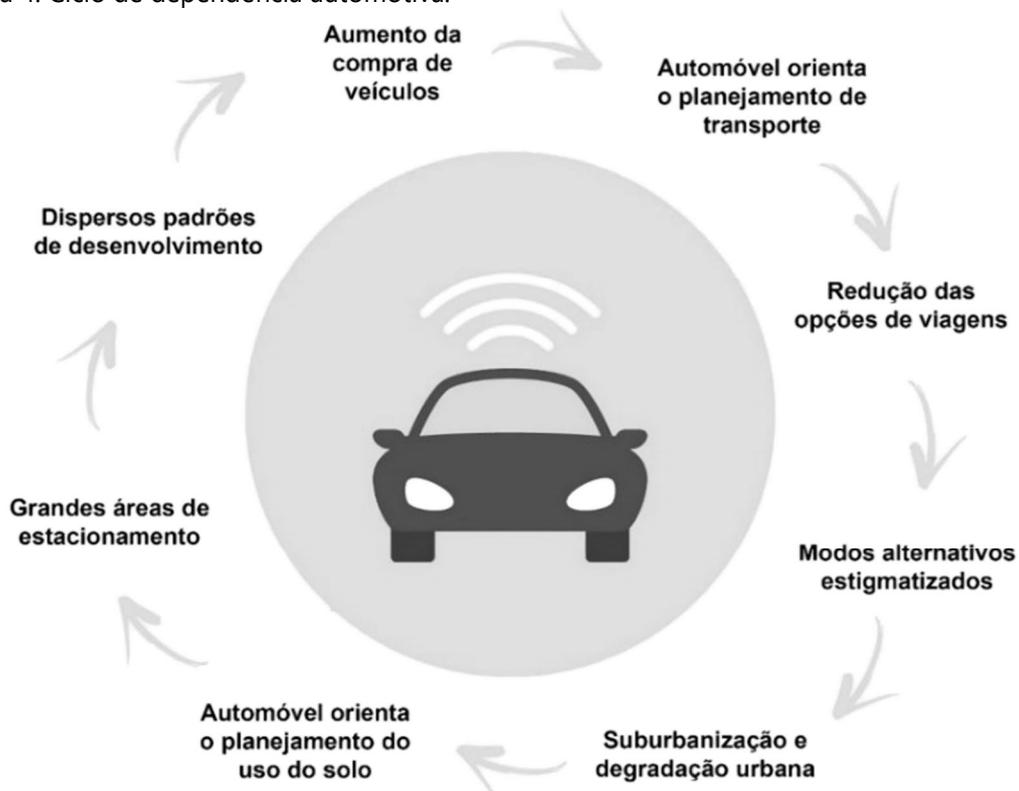
Em um sentido mais amplo, a rua pode ser compreendida como o ambiente da cidade que abriga múltiplos eventos e relações sociais, fundamental na vivência do espaço urbano e na construção dos imaginários urbanos (VOGEL, MELLO, 2017). Assim a importância da rua na compreensão do urbano pode ser

constatada pela quantidade de atividades e significados para os quais essa serve de abrigo.

Por ser um espaço extremamente atrelado ao seu contexto, a rua molda e é moldada por seus usuários. Por isso tem se adaptado para acomodar as necessidades das evoluções sociais, e no processo, transformar a cidade e sua forma construída.

Segundo Winters et al. (2016), com a ascensão automobilística após a Segunda Guerra Mundial - e desde então - redes inteiras de infraestruturas rodoviárias passaram a ser projetadas para acomodar prioritariamente o veículo motorizado particular. Esse planejamento voltado para a inserção de transportes motorizados individuais tem gerado nas cidades um cenário onde o automóvel passa a modelar os espaços públicos (figura 4), interferindo no planejamento do uso do solo e contribuindo para o julgamento dos modos sustentáveis de transporte.

Figura 4: Ciclo de dependência automotiva.



Fonte: MAROPO; et al., 2020.

No Brasil, em grande parte das cidades, a urbanização da segunda metade do século XX modificou substancialmente os tecidos urbanos: segundo Figueiredo (2010) nota-se que o planejamento urbano das cidades foi focado à inserção de um suposto rápido e livre trânsito dos veículos, expandindo seus sistemas viários por intermédio de avenidas que fogem à escala humana.

Neste cenário, autores como Jane Jacobs (2011 [1960]) e Willian White (2004 [1980]), já apresentavam ideias inovadoras sobre cidades e o desenho no âmbito do pedestre desde o início da segunda metade do século XX, encorajando os cidadãos a se apropriarem das ruas e delineando elementos-chave para criar uma vida social vibrante em espaços públicos, com preocupações mais focadas na dimensão humana.

Essa ideia de cidades mais seguras, ativas e sustentáveis tornou-se um desejo universal, reforçando o que pesquisadores do espaço público tem apontado nas últimas décadas: uma crescente e necessária mudança de paradigma sobre ruas da cidade com vistas a atender novos propósitos, usos e direito público de passagem das ruas (GEHL, 2013; METHA, 2013; KENT, MADDEN, 2015).

Para Laplante e McCann (2008), substituir o automóvel por modais alternativos de transporte não será suficiente para quebrar este ciclo. Será necessário, também, substituir a configuração espacial de nossas ruas.

Por isso, muito do trabalho de estudiosos e urbanistas nos últimos tempos, tem se voltado a criar espaços mais conectados, convidativos e sustentáveis, que comportem os diferentes usuários do reino público³ de uma maneira mais inclusiva, principalmente para com os pedestres e ciclistas (CÉSARO, 2019; MCCANN, 2013b).

³ Expressão utilizada por CÉSARO, 2019.

2.1. A MUDANÇA DE PARADIGMA - OLHANDO DIFERENTE

Depois de décadas de projetos de ruas elaborados para movimentar grandes quantidades de automóveis com a maior eficiência possível, as cidades finalmente começam a redescobrir os benefícios de se desenhar ruas seguras e habitáveis que equilibrem as necessidades de todos os usuários (SENAC SP, 2018). Esta redescoberta está atrelada a uma mudança na forma de perceber e conceber o espaço urbano em acordo às novas necessidades sociais e, vem de encontro a visão de planejamento de uma Rua Completa (figura 5), conforme apontado por Litman:

O antigo paradigma de planejamento avalia o desempenho do sistema de transporte com base principalmente nas velocidades de tráfego de veículos e, portanto, favorece estradas mais largas com velocidades de projeto mais altas. O novo paradigma reconhece os papéis importantes que as caminhadas, a bicicleta e o transporte público desempenham em um sistema de transporte eficiente e equitativo e, portanto, apoia o planejamento multimodal. O antigo paradigma não ignora completamente os modos alternativos, mas frequentemente os trata como luxos a serem acomodados onde for conveniente, por exemplo, se calçadas mais largas e ciclovias podem caber facilmente em direitos de passagem disponíveis em estradas e orçamentos de projetos. Onde existem conflitos entre viagens motorizadas e não motorizadas, o velho paradigma considera aceitável bloquear o acesso de pedestres e bicicletas e exigir que esses modos façam desvios significativos. O novo paradigma considera o acesso não motorizado um objetivo essencial do design. Ele reverte as prioridades de planejamento convencionais (LITMAN, 2015, p.6, tradução nossa).

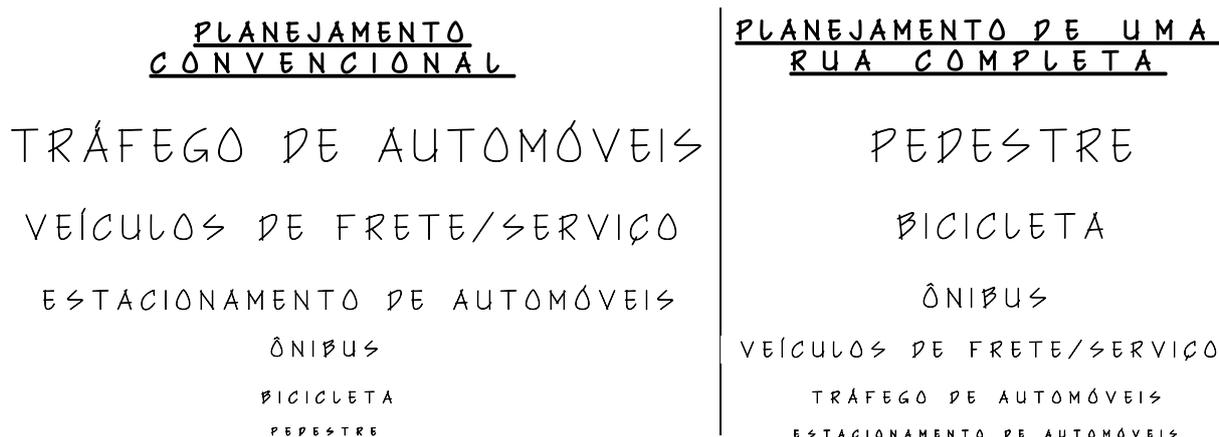
Em outras palavras, a inversão da concepção conceitual das ruas e do seu desenho são parte fundamental para uma mudança desse paradigma, ou seja, a busca por um desenvolvimento mais sustentável e equitativo das cidades pode começar por estratégias a partir da escala da rua.

A melhoria da qualidade urbana das nossas cidades comumente começa na rua, no quarteirão, no passeio, ou ainda, no bairro. Essas intervenções, em menor dimensão física, são cada vez mais comuns e acabam por preparar a coletividade para investimentos maiores, além de permitir aos atores locais testar novos conceitos, como Ruas Completas (LYDON et al. 2012, tradução nossa).

Para entender um pouco melhor, ao tratar a questão da mudança como um paradigma remete-se aos modelos de comportamento que regem a sociedade. Da mesma forma que os padrões estabelecidos auxiliam no desenvolvimento da ciência e do desenvolvimento pessoal, eles também podem atuar no sentido contrário quando se tornam barreiras para inovações e mudanças (SBCOACHING, 2018).

As ruas são catalisadoras para a transformação urbana. Sendo assim, a mudança de paradigma parte de uma nova abordagem de transformação para o espaço público da rua, baseada no contexto local, nas necessidades de múltiplos usuários e em metas sociais, econômicas e ambientais mais amplas (figura 5).

Figura 5: Prioridades no planejamento convencional e no de Ruas Completas



Fonte: Litman, 2015, adaptado pela autora.

De acordo com o *Guia global de desenho de ruas*, é o momento de se alterar procedimentos e redefinir o que representam ruas bem-sucedidas. As ruas não devem ser avaliadas isoladamente ou somente como um projeto de transportes. Em vez disso, cada projeto apresenta uma oportunidade para se questionar quais benefícios globais podem ser obtidos (SENAC SP, 2018).

Cabe ressaltar que, a adoção desta mudança de paradigma ainda não corresponde à realidade majoritária das ações, e certamente ainda levará um bom tempo até que as cidades brasileiras atinjam satisfatoriamente esse estágio. Mas enquanto isso, as pessoas que habitam as cidades ainda precisam ser capazes de

vivenciá-la com segurança, conforto e prazer. Por isso, entender e abordar o problema (às vezes sob uma ótica diferente) para focar na melhor solução é o caminho a se percorrer.

Nesta lógica, conceitos de *design* sensíveis a cada contexto, juntamente com técnicas diferenciais, são o ponto chave para esses novos modos de planejar a rua, e o Ruas Completas vem de encontro a esse novo desenvolvimento (MCCANN, 2013a).

2.2. CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA RUA COMPLETA

O nome Ruas Completas pode ser ainda mais poderoso na definição implícita de seu oposto: afinal ninguém quer construir Ruas Incompletas (McCann 2013b, p. 22). E foi justamente com o intuito de “chamar atenção” que nasce este conceito que, em sua abrangência e complexidade de significados, acabou por abarcar uma série de iniciativas que alavancam o movimento Ruas Completas desde então.

Nos Estados Unidos da América (EUA), o Ruas Completas surge como um movimento político de mudança nas legislações e intervenções de todos os níveis para adaptação cultural. Para melhor compreender estes contextos e a caracterização da Rua Completa são apresentados a seguir, uma revisão documental e de literatura, complementados com análises e ilustrações acerca dos materiais coletados.

2.2.1. O contexto norte americano

Desde o seu surgimento, a popularidade dos automóveis inspirou muitas comunidades nos EUA e em outros países a apoiar o acesso fácil e rápido de automóveis aos destinos. Os automóveis se tornaram a peça central das políticas

de transporte, infraestrutura e uso da terra na maioria das cidades do mundo (AL-MOSAIND, 2018).

Essa história se repete em todos os Estados Unidos. Vá para uma estrada com várias pistas em um subúrbio de qualquer estado. Um olhar diz a você que as pessoas que não estão em carros não deveriam estar lá. Uma segunda olhada diz a você que eles estão - porque pisotearam uma trilha visível na grama. Provavelmente não demorará muito para que você aviste pessoas esperando em um ponto de ônibus ou correndo para o outro lado da rua durante uma pausa no trânsito. Você pode até ver alguém andando de bicicleta, abraçando o meio-fio enquanto os motoristas passam buzinando (MCCANN, 2013b, p. 2, tradução nossa).

O movimento Ruas Completas surgiu com o intuito de mudar as prioridades do sistema de transporte que produzia essas ruas apresentadas na figura 6.

Figura 6: Rua incompleta típica nos EUA.



Fonte: MCCANN, 2018, p. 15.

Nos Estados Unidos da América, as iniciativas de Ruas Completas surgiram em meio a um cenário de clamores por mudanças no sistema viário, com foco à segurança e adequações multimodais.

De acordo com McCann (2013b), as campanhas de segurança no trânsito remontam ao início da era do automóvel, quando a orientação se voltava para a solução de problemas por meio da construção de estradas que ampliassem a capacidade de transporte de veículos automotores. Essa política simplesmente alinhava todos os sistemas para conduzir uma visão focada na construção de uma

rede de 64 mil quilômetros de rodovias de acesso limitado⁴ que uniram o país nas décadas de 1950 e 1960.

O projeto, que visava resolver os desafios de design e segurança com a criação desta rede, acabou por definir uma orientação que persiste até hoje no planejamento, construção e gerenciamento de transporte nos Estados Unidos da América. Neste contexto, ciclistas e impulsionadores do transporte público têm pressionado por acomodações multimodais desde os anos 1970 (ibidem, 2013b).

Com o início da década de 1990, passaram a ser organizadas iniciativas como o “Dia da Bicicleta para o Trabalho”⁵, que já reunia apoiadores do compartilhamento modal nas ruas. Mas a maioria das pessoas reagiu à sugestão de pedalar para trabalhar com ceticismo ou descrença, visto que, se pudesse pagar, dirigir era o padrão para quase todas as viagens, até mesmo para chegar ao transporte público.

Este cenário evidenciava o quão difícil era para as pessoas imaginar lugares onde dirigir não fosse uma necessidade diária, ou estradas onde bicicletas, transporte público, pedestres e carros pudessem coexistir. O novo urbanismo e o crescimento inteligente estavam começando a apresentar uma alternativa. A ideia de acalmar o tráfego para diminuir a velocidade dos carros estava ganhando terreno, e alguns lugares estavam construindo ciclovias e trens elétricos. Mas cada projeto ainda era uma luta, contra atitudes, suposições e sistemas projetados para fornecer auto mobilidade (MCCANN, 2013b, p. 2, tradução nossa).

Por volta dos anos 2000, a comunidade de saúde pública passou a evidenciar o crescente surto de obesidade no país e relaciona-la ao uso excessivo do transporte motorizado que, como dito por McCann, dava aos americanos a “capacidade de se moverem sem realmente mover seus corpos”.

Desde então, estudos relacionando uso da terra e saúde passaram a mostrar que “pedir para as pessoas saírem para caminhar ou andar de bicicleta era inútil” até que se pudesse começar a construir lugares que fossem seguros e convidativos para caminhar e andar de bicicleta (MACCANN, 2013b).

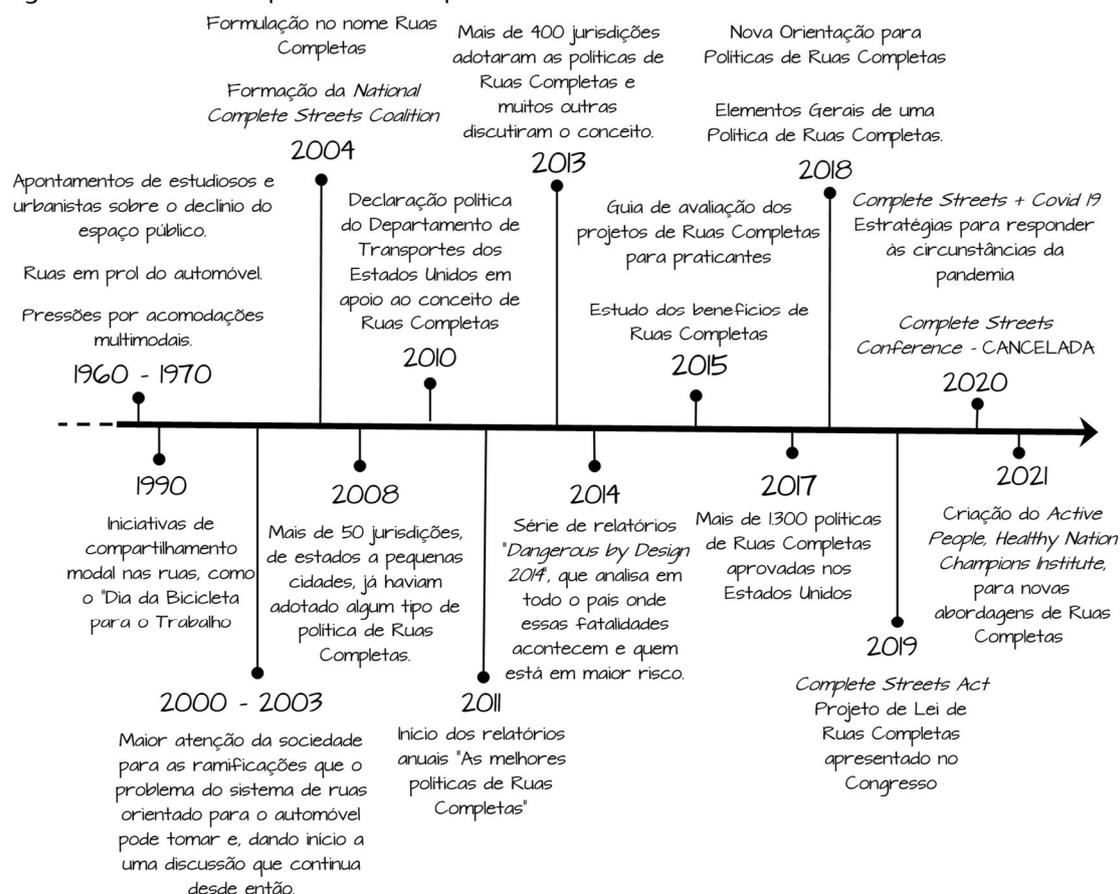
⁴ Menção utilizada por McCann (2013b), (tradução nossa).

⁵ Cenário apresentado pela autora Bárbara McCann para a cidade de Atlanta – Geórgia.

Estes estudos mostraram que as pessoas que vivem em lugares mais extensos têm maior probabilidade de estar acima do peso ou serem obesas⁶. Os dados relatados pela pesquisa tiveram uma ampla cobertura da mídia em 2003, chamando atenção da sociedade para as ramificações que o problema do sistema de ruas orientado para o automóvel pode tomar e dando início a uma discussão que continua desde então.

Sendo assim, para um entendimento geral do cenário, a linha do tempo simplificada na figura 7 apresenta o contexto americano do que está sendo feito em cidades de todo o país para aposentar a mentalidade de *design* de rua dos anos 1950 e, em vez disso, construir ótimos lugares com ruas que possam ser usadas com segurança por todos.

Figura 7: Linha do tempo - Ruas Completas no contexto americano.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

⁶ McCann; Ewing. Medindo os efeitos da expansão na saúde.

O mais interessante em entender o contexto vivido pelas cidades da América do Norte no momento da implementação do movimento Ruas Completas é que muito deste cenário se reflete em casos de cidades brasileiras, e pode corroborar justificativas que apoiem intervenções no Brasil.

2.2.2. O surgimento do nome

O contexto descrito desencadeou o início do movimento *Complete Streets* (Ruas Completas). Mas a ideia não nasceu com esse nome e menos ainda com as variadas frentes de atuação que possui atualmente.

Em meados de 2003, um grupo de defensores das bicicletas, oriundos da Coalizão Federal *America Bikers*, queriam incluir uma diretiva na Lei Federal de que as instalações para bicicletas deveriam fazer parte da rotina do planejamento de todos os projetos de estradas, com a uma iniciativa chamada "Política de Acomodação de Rotina", porém não estavam tendo a atenção necessária para a ação (MCCANN, 2013b).

Então, sob a condução de Bárbara McCann (que era gerente de mídia do *America Bikers* no período), foram convocadas algumas das melhores mentes da comunicação em transportes para algumas seções de *brainstorming*⁷ na busca por um novo nome, quando em algum momento David Goldberg da *Smart Growth America*⁸ sugeriu "*Complete Streets*", traduzido no Brasil para Ruas Completas (MCCANN, 2013b; ROSA, 2020).

O poder metafórico que o nome teve diante da arena política permitiu que fosse tratado como uma nova forma de reformular a discussão sobre transporte para incluir mais usuários da rua.

⁷ *Brainstorming* em uma tradução usual refere-se a "chuva de ideias".

⁸ A organização norte americana *Smart Growth America* foi fundada em 2003 e reúne uma série de programas que incentivam o crescimento inteligente das cidades e capacitam as comunidades por meio de assistência técnica, defesa e liderança para criar mais economicamente prósperos, socialmente equitativos e ambientalmente sustentável para se viver.

A partir dessa percepção sobre a poderosa influência que o nome e conceito tiveram (e tem), por intermédio da *Smart Growth America* se deu a formação da *National Complete Streets Coalition* (Coalizão Nacional de Ruas Completas), que lançou o movimento em 2004 e promove o desenvolvimento e a implantação de políticas e práticas profissionais de Ruas Completas nos Estados Unidos da América (MCCANN, 2013b).

Desde então, diversas foram as práticas de implementação desse conceito por todo país. Em 2007 algumas cidades dos Estados Unidos da América já aprovavam leis que propagam políticas Ruas Completas, outras implementaram suas políticas por ordem executiva ou política interna como Salt Lake City/UT, Seattle/WA, e as demais aprovaram resoluções não vinculantes em apoio a Ruas Completas, como Oregon/VA, Flórida/VA, Arlington/VA, Boulder/CO, ou criaram planos de transporte que incorporavam princípios de Ruas Completas como Charlotte/NC (AL-MOSAIND, 2018).

Esse interesse pela mudança, partindo de várias cidades, fez com que a coalizão conseguisse obter a atenção da mídia nacional e que a adoção de políticas de Ruas Completas em todo o país, entre 2007 e 2008, chegasse a mais de 50 jurisdições (LAPLANTE, MCCANN, 2008).

Assim, a *National Complete Streets Coalition* passou a oferecer um Programa de Assistência à Implementação Local, com o intuito de ajudar as jurisdições com a institucionalização da abordagem de Ruas Completas em todos os aspectos das agências de transporte e para auxiliar com a reestruturação dos procedimentos diários, começando com o escopo (LAPLANTE, MCCANN, 2008). Neste contexto, as Diretrizes de projeto de ruas urbanas da cidade de Charlotte/NC (2007), apresentaram um processo de seis etapas para considerar e equilibrar as necessidades de todos os usuários quanto aos padrões de design de rua (que será apresentado em maiores detalhes no capítulo 4. *Síntese da pesquisa: Orientações sobre Ruas Completas*).

Contudo, cabe deixar claro que o trabalho da *National Complete Streets Coalition* nos Estados Unidos da América vinha sendo mais focado na criação de políticas de Ruas Completas do que nos detalhes técnicos dos projetos, mas enraizado com ações sensíveis ao contexto e engajamento da população. Conforme afirmado por Emiko Atherton, diretora da organização, em uma apresentação no Brasil, em Recife-PE:

Nosso modelo é de maior investimento nas políticas, nosso sucesso foi levantar a ideia, mas as cidades adotaram cada uma da sua maneira, desde as cidades grandes até as pequenas. É preciso fazer com que as pessoas se sintam parte daquilo, assumam aquilo (WRI BRASIL, 2017).

Diante deste cenário de várias movimentações em torno de Ruas Completas, em 2010, o Departamento de Transportes dos EUA emitiu uma declaração política sobre a acomodação de bicicletas e pedestres em apoio ao conceito de Ruas Completas em projetos de transporte de ajuda Federal. Também incentivou organizações comunitárias, agências de transporte público e governos estaduais e locais a adotarem políticas semelhantes (HANDY, MCCANN, 2010).

O movimento *Complete Streets* varreu os EUA anos seguintes, com mais de 400 jurisdições adotando as políticas Ruas Completas até 2013 e outras muitas discutindo o conceito (MCCANN, 2013a).

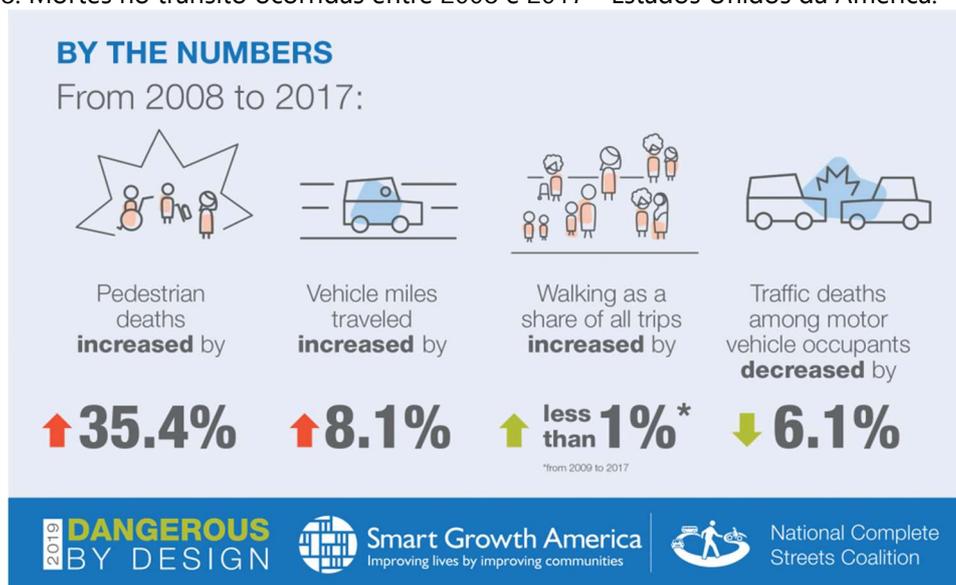
Com isso começaram a surgir mais intensamente estudos e publicações acerca do movimento, visto que já haviam diversas iniciativas das mais diferentes proporções para contribuir com análises e avaliações. Dentre as principais publicações feitas pela *National Complete Streets Coalition*, destaca-se a publicação anual das *Melhores Iniciativas de Ruas Completas*, que desde 2011, que busca contribuir com a divulgação do movimento e apresentar exemplos e parâmetros para novas iniciativas e melhoramento de outras, além de também representar uma forma de exaltar os esforços das mais variadas cidades em buscar oferecer lugares melhores para as pessoas.

Tão importante quanto a supracitada, a publicação intitulada "*Dangerous by Design*" (com início em 2009) evidencia questões acerca do desenho da rua em relação a segurança de pedestres e identifica as ferramentas e práticas disponíveis para acabar com a negligência de décadas destes espaços. Deste anuário surgiu em 2014 a série de relatórios "*Dangerous by Design 2014*", destinada a analisar dados mais específicos de cada estado em todo o país onde essas fatalidades acontecem e quem está em maior risco.

Dentre várias outras publicações, em 2015, a coalizão lançou o *Guia de avaliação dos projetos de Ruas Completas para praticantes*, buscando elucidar questões recorrentes dos técnicos e demais envolvidos nas iniciativas de projetos de Ruas Completas. Da mesma forma, e com o objetivo de disseminar o conceito, também foi realizado pela coalizão, em 2015, um estudo que aponta alguns dos principais benefícios constatados a partir das intervenções realizadas nas cidades americanas, que são apresentados na sequência na sessão 2.2.4. *As funções e os benefícios de Ruas Completas*.

Estudos como estes apontaram, em 2017, uma questão alarmante, de que na última década nos EUA, o número de pessoas atingidas e mortas enquanto caminhavam aumentou 35,4% (figura 8).

Figura 8: Mortes no trânsito ocorridas entre 2008 e 2017 - Estados Unidos da América.



Fonte: Relatório *Dangerous by Design* (2019).

Segundo este estudo, a caminhada como modo de deslocamento aumentou, e as viagens de veículo cresceram um pouco mais do que em 2008. No entanto, mesmo quando dirigir ficou mais seguro de 2008-2017, um número significativamente maior de pessoas que estavam andando foram atingidas e mortas.

Este relatório mostra que as ruas não estão ficando mais seguras para todos, e segundo a *Smart Growth America* (2021), isso está acontecendo por que as ruas projetadas para a circulação de veículos não mudaram, e por que se continua a projetar ruas que são perigosas para todas as pessoas. Além disso, políticas, normas e mecanismos de financiamento federais e estaduais ainda produzem estradas que priorizam altas velocidades para carros em vez de segurança para todas as pessoas.

Além disso, em 2017, já eram mais de 1.300 políticas de Ruas Completas aprovadas nos Estados Unidos da América, e está crescente no movimento, aliada a resultados não satisfatórios na prática, levaram os agentes do Ruas Completas a repensarem e reestruturarem as ações que vinham sendo desenvolvidas pelo movimento.

Sendo assim, depois de mais de uma década pressionando as localidades para aprovar novas políticas de Ruas Completas, a *National Complete Streets Coalition* começou a reconhecer uma grande variabilidade entre a aprovação de uma política em uma comunidade e a probabilidade dessa comunidade ver mudanças tangíveis na forma como constroem e projetam suas ruas.

Por isso, em 2018, foi lançada uma nova orientação para políticas de Ruas Completas, buscando classifica-las mais rigorosamente com base em seu compromisso concreto com a implementação e melhoria das disparidades.

Assim, a contribuição documental seguinte já trouxe uma reformulação dos *Elementos Gerais de uma Política de Ruas Completas*⁹.

Em 2019, foi finalmente encaminhado ao Congresso o *Complete Streets Act*¹⁰, que corresponde a um Projeto de Lei Federal de Ruas Completas que exigiria que os estados e áreas metropolitanas projetassem e construíssem ruas mais seguras para todos. Em geral o *Complete Streets Act* de 2019 aponta três demandas básicas:

- A separação de fundos federais para apoiar projetos de Complete Streets (cinco por cento dos fundos anuais de rodovias federais);
- O requerimento de que os estados criem um programa para fornecer assistência técnica e conceder financiamento para as comunidades construírem projetos de Ruas Completas;
- A orientação para as localidades adotarem uma política de Ruas Completas que atenda a um conjunto mínimo de padrões para acessar esse financiamento dedicado;

Esta Lei é o produto de mais de uma década de trabalho da *National Complete Streets Coalition* e *Smart Growth America* para criar comunidades mais seguras, saudáveis e mais justas e está em fase de aprovação.

Em um cenário ainda mais recente, em 2020, devido ao estado de pandemia instaurado no mundo todo, a *Complete Streets Conference* que estava agendada para abril do mesmo ano, foi cancelada.

Contudo, tendo em vista a busca de diversas comunidades e pessoas para se adaptar à vida em meio ao COVID-19, a *National Complete Streets Coalition* deu foco a uma ação chamada *Complete Streets + Covid-19*, com diversas

⁹ Estes elementos serão apresentados em maiores detalhes na sessão *4.1 Iniciativas políticas de Ruas Completas - elementos e processos*.

¹⁰ O *Complete Streets Act* foi elaborado com base em uma legislação implantada em Massachusetts que catalisou a adoção de quase 200 políticas locais de Ruas Completas e planos de implementação e que financiou mais de 100 projetos de segurança em apenas três anos. O efeito cumulativo são estradas mais seguras para pessoas caminhando, pedalando, correndo, usando transporte público ou dirigindo.

estratégias orientadoras para responder às circunstâncias da pandemia no compromisso de oferecer sistemas de transporte que fornecem acesso seguro para todos os usuários de todas as idades e habilidades. Dentre as estratégias, está “O COVID-19: Centro de Resposta de Transporte da NACTO¹¹” que é uma página serve como um ponto de partida para recursos sobre medidas de resposta rápida, programas de ruas seguras, ferramentas de implementação.

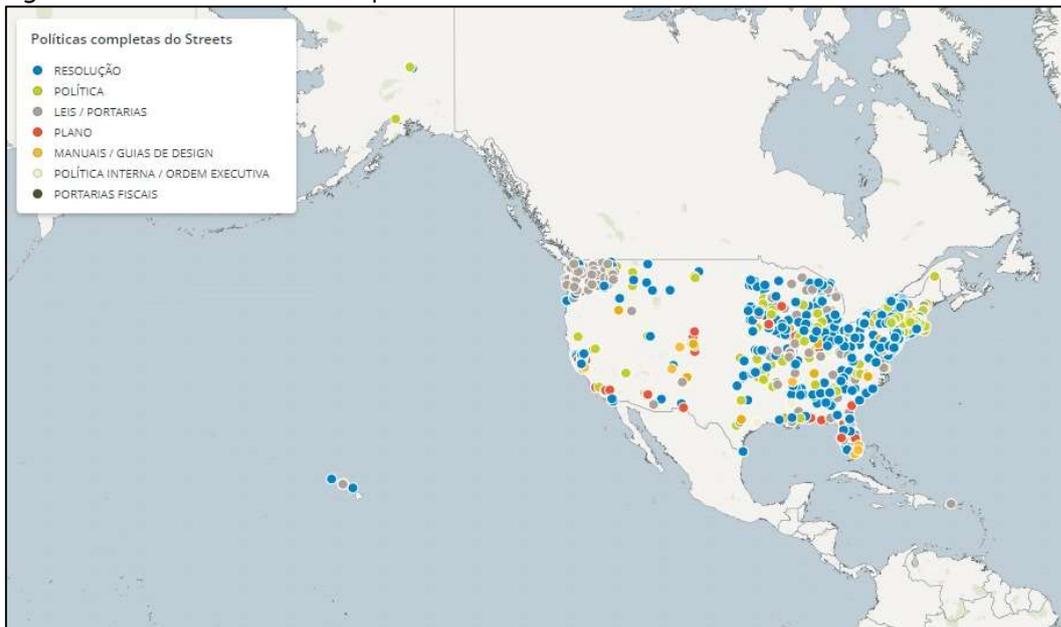
Em 2021 o trabalho segue focado na Nova Orientação para Políticas de Ruas Completas. Assim, através de uma parceria da *Complete Streets Coalition* e o *Active People, Healthy Nation Champions Institute*, foi desenvolvido um portal complementar vinculado a uma nova ação chamada *Champions Corner*. A ideia é engajar autoridades locais eleitas, tomadores de decisão e partes interessadas, para defender e apoiar ruas mais seguras e completas em suas comunidades.

Também oferece acesso a todas as informações e orientações sobre Ruas Completas nos EUA, atendendo as demandas de quem ainda é novo no movimento, com explicações básicas, e informações sobre quais comunidades adotaram as políticas de Ruas Completas, modelo detalhado da linguagem da política e relatórios originais sobre benefícios específicos do incentivo ao transporte ativo; bem como, para aqueles que já têm um conhecimento mais sofisticado ou experiência com Ruas Completas, inclui módulos de aprendizagem à distância sobre as políticas de uso do solo, ou fichas técnicas que demonstram visualmente o valor de Complete Streets.

De acordo com *Smart Growth America* (c2021), já são mais de 1.600 políticas de Ruas Completas aprovadas nos EUA, conforme é possível observar na figura 9.

¹¹ Como ferramenta de suporte a NACTO e o *Global Designing Cities Initiative*, desenvolveram a publicação *Streets for Pandemic Response and Recovery*, que inclui uma introdução ao uso de ruas para recuperação e resposta e informações detalhadas de implementação sobre várias estratégias de rua.

Figura 9: Políticas de Ruas Completas nos Estado Unidos.



Fonte: Smart Growth America, c2021. Editado pela autora, 2021.

A política de Ruas Completas tem ganhado um rápido impulso e popularidade globalmente. Em todo o mundo, cidades e nações estão embarcando em novas políticas de transporte que refletem ou seguem o exemplo dos EUA. Por exemplo, a Austrália está lançando uma política de Ruas Inteligentes, enquanto Cingapura está trabalhando em políticas que promovem as Ruas Multimodais. Ambas as políticas se assemelham ao conceito de Ruas Completas e podem ser englobadas à esta iniciativa. Outros exemplos também são observados no México, Brasil, Turquia e Índia (AL-MOSAIND, 2018).

A partir desta contextualização da trajetória do movimento nos Estados Unidos da América, acentua-se a constante necessidade de reavaliação das ações, ou iniciativas (seja de Ruas Completas ou não), visto que os ideais e propósitos iniciais vão sendo moldados ao longo do processo, algumas vezes positivamente, outras nem tanto.

Um exemplo disso, é que desde seu início o conceito tomou proporções maiores do que a intensão de sua criação, justamente por possuir engajamento através de sua força enquanto estratégia de *marketing* político. E por esse mesmo motivo acabou “se perdendo” no seu ideal transformador, com muitos números

em planos e políticas e um número menor em casos que deram ênfase a ações práticas, e mudanças físicas.

Conforme o conceito de Ruas Completas foi sendo adotado nos planos e legislações das mais diversas cidades ao longo do país, percebeu-se em alguns casos que sua intensão primordial de transformação não estava sendo cumprida, ou não assumia um papel significativo de mudança para as ruas. E isso fez com que se repensassem as estratégias de atuação do movimento no país (o que ressalta a importância dos levantamentos, acompanhamento e reestruturações) para seguir com seus propósitos.

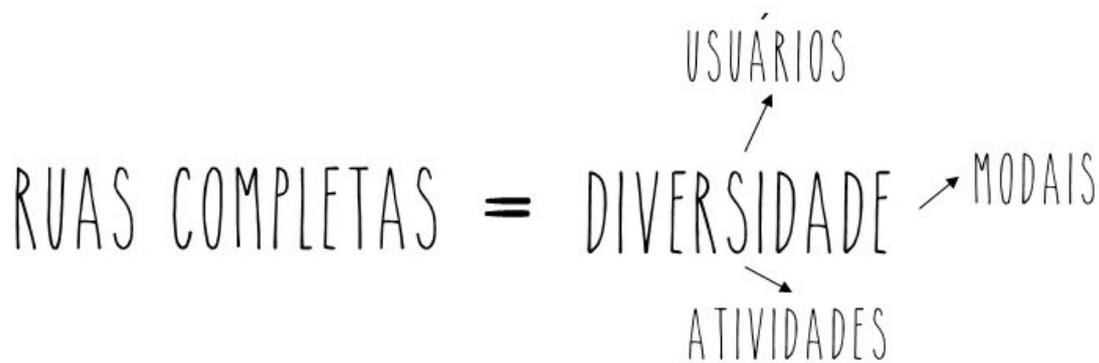
2.2.3. O conceito de Ruas Completas

A definição de Ruas Completas é um conceito emergente no discurso de planejamento urbano e de transporte, que surgiu para expandir o foco do projeto das ruas, do automóvel para a acomodação de todos os modos de viagem e pessoas (MCCANN, 2013a). Segundo o *Complete Streets for Canada*, Ruas Completas são ruas que são seguras para todos: pessoas que caminham, andam de bicicleta, ou viajam de carro, e pessoas de todas as idades e habilidades (c2021).

O conceito de Ruas Completas visa permitir acesso e viagens seguras, atraentes e confortáveis para todos os usuários, sejam eles pedestres, ciclistas, passageiros ou motoristas e implica em uma redistribuição do espaço da rua, a partir do momento que trata de uma lógica de acomodação multimodal (LAPLANTE, MCCANN, 2008). Uma política de Ruas Completas garante que os planejadores e engenheiros de transporte projetem e operem consistentemente toda a rede viária para todos os usuários da via, não apenas os motoristas.

Conforme apresentado pelo esquema na figura 10, políticas de Ruas Completas garantem que o planejamento, projeto e operações de ruas atendam a vários modais de transporte, usuários e atividades (LITMAN, 2015).

Figura 10: Esquema da definição geral de Ruas Completas.



Fonte: Elaborado pela autora com base em Litman, 2015.

Em suma, Ruas Completas significam uma transformação voltada à diversificação para usuários, modais e atividades, que resultará na diversidade de usuários, modais e atividades. E para serem bem-sucedidas, essas intervenções variam de acordo com cada local em estratégias e intensidade.

Segundo a organização WRI Brasil (2017), esse conceito tem por finalidade alcançar que o espaço e a dinâmica das ruas sejam propostos de maneira mais democrática e que reflita a identidade do local onde se insere.

É possível que as Ruas Completas existam em comunidades de todas as formas e tamanhos; seja no centro, no subúrbio ou no interior. São desenhadas para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte. O conceito tem como base distribuir o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos (WRI BRASIL, 2017a).

O conceito de Ruas Completas é amplo e subjetivo quanto as suas delimitações, o que permite poder afirmar que qualquer rua pode ser “completa” - desde que atenda plenamente à sua vocação e a um nível de completude particulares em seu contexto. Assim, os elementos físicos que uma Rua Completa possui ou demanda são dos mais variados o que, conforme defendido por McCann (p. 4, 2013b), reforça o caráter impadronizável¹² dessa abordagem.

Sendo assim, avaliar ou tentar descrever uma Rua Completa pela existência ou ausência de uma determinada característica é algo falível e, a partir do

¹² Palavra informal para definir algo que não pode ser padronizável.

momento que se assume o pressuposto de que qualquer rua pode ser completa, tornasse mais fácil compreender e trabalhar suas “incompletudes” (ROSA, 2020).

Sendo versáteis na sua concepção, Ruas Completas incorporam as características de desenho urbano seguro que melhor respondem ao contexto local. Para uma compreensão mais panorâmica, a WRI Brasil (2021a) aponta alguns dos princípios norteadores de Ruas Completas:

- Atender aos usos existentes e planejados para o futuro de cada região;
- Dar protagonismo às pessoas ao priorizar deslocamentos por transporte coletivo, a pé e de bicicleta;
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas;
- Contribuir para a melhoria da saúde e da segurança dos usuários da via;
- Envolver a população na definição de prioridades.

Este entendimento do conceito e dos princípios leva diretamente de encontro ao foco principal de uma abordagem de Ruas Completas: os mais variados benefícios, sejam eles direta ou indiretamente relacionados.

2.2.4. As funções e os benefícios de Ruas Completas

As multifunções das Ruas Completas, são tão expansivas quanto as possibilidades que a vocação da própria rua oferece. São projetadas de acordo com a nova visão trazida pela mudança de paradigma, com a função de equilibrar e democratizar o uso da via. Assim, conseqüentemente, tendem a melhorar a acessibilidade, facilitam o acesso ao transporte coletivo, incentivam a caminhada e o uso de bicicletas.

Esses benefícios destinam-se a aumentar a mobilidade e a acessibilidade para todos os residentes da cidade, especialmente os que não são motoristas, além de contribuírem com o aumento da viabilidade econômica de atividades e

negócios urbanos (BURDEN, LITMAN, 2011), refletindo em melhoras na interação do indivíduo com o comércio local e até mesmo sobre a valorização dos imóveis.

Outro ponto importante a ser destacado é que a presença de pessoas na rua tende a aumentar a sensação de segurança dos frequentadores daquele espaço, indo em consonância com as teorias defendidas por Jacobs (2011) e Gehl (2013), por exemplo.

Um estudo desenvolvido e publicado pelo *Smart Growth America* em 2015 aponta alguns benefícios constatados a partir das intervenções realizadas em cidades americanas. De acordo com o mesmo, são elencados os 13 principais tópicos como beneficiados pelo conceito de Ruas Completas, a saber:

- *Para idosos:* as Ruas Completas buscam equilibrar as necessidades por vezes concorrentes de motoristas e pedestres mais velhos, reduzindo a velocidade dos veículos quando necessário, criando uma rede multimodal de ruas de fácil navegação e com melhor visibilidade. Ademais, permite que as pessoas mais velhas permaneçam ativas e participem da comunidade.
- *Para crianças:* espaços dedicados e seguros para andar de bicicleta e caminhar ajudam as crianças a serem ativas e ganhar independência. Ainda, ser fisicamente ativo ajuda as crianças a aprender e melhorar sua saúde mental. Outro dado interessante é como a reformulação do espaço da rua ajuda a reduzir o número de acidentes com crianças¹³.
- *Para pessoas com deficiência:* Ruas Completas permitem que toda viagem de e para o trabalho, escola e outros destinos com o mesmo nível de segurança e conveniência, sejam ou não portadores de deficiência motora, visão ou cognitiva, ou com algum problema de

¹³ Na cidade de Nova York, um estudo de taxas de atropelamentos em áreas com programas *Safe Routes to School* mostrou uma taxa de atropelamentos 44% menor para crianças em idade escolar durante o horário escolar. As áreas sem um programa Rotas Seguras para a Escola não mostraram nenhuma mudança nas taxas de lesões.

mobilidade temporária (como empurrar um carrinho de bebê ou uma grande bagagem). Conseqüentemente, as melhorias na infraestrutura ajudam a reduzir a dependência destas pessoas e o isolamento.

- *Trânsito:* prevê que vias e rotas de transporte coletivo sejam criadas de modo a conectar trabalho, escola e residência. Conseqüentemente, aumenta o número de pessoas usando este modal de transporte.
- *Segurança:* Iniciativas de moderação de tráfego e redução de velocidade, além de melhorias realizadas e, implantação de faixas de travessia, reduzem as taxas de acidentes e atropelamento de pedestres.
- *Saúde:* ao estimular o caminhar se reduz as chances de um indivíduo desenvolver obesidade, diabetes, hipertensão ou demais doenças relacionadas ao sedentarismo. Assim, Ruas Completas são estimuladas pelos centros de controle e prevenção de estados norte americanos como alternativa de prevenção da obesidade. Melhoras na saúde mental também são apontadas.
- *Economia:* a remodelação da rua tende a tornar os espaços mais atrativos e ampliam a sensação de segurança, com isso novos investidores são atraídos para o local. A abertura de novos comércios¹⁴ ocasiona a oferta de novos empregos e, respectivamente, de obtenção de maior receita para todos os envolvidos. Além do mais, ruas completas estimulam a vitalidade econômica, visto que áreas em que se pode caminhar com segurança apresentam, na maior parte das vezes, valores mais elevados que em outras áreas da cidade. A iniciativa de Ruas Completas tende a valorizar áreas não centrais da cidade, de modo a atrair mais residentes para essas regiões e

¹⁴ Em Lancaster, na Califórnia, a intervenção realizada em 2010 para tornar a rua completa atraiu 50 novos negócios e oportunizou 800 novas vagas de emprego, ocasionando uma alta de 26% na receita sobre as vendas (SMART GROWTH AMERICA, 2015).

incentivar a economia local. Ainda, a conexão de transportes permite que novas empresas se instalem em regiões distantes do centro, reduzindo a dependência em relação a área central.

- *Redução de custos:* a vantagem de inserir um diálogo sobre todos os usuários nos primeiros estágios de desenvolvimento do projeto é que isso fornece aos designers e engenheiros a oportunidade de criar soluções com o melhor preço.
- *Capacidade de deslocamento:* oferecer opções de viagem - por meio de acesso aprimorado para pedestres e bicicletas e melhor serviço de transporte público - pode reduzir o número de viagens feitas em carros nos horários de pico do congestionamento. Sendo assim, Ruas Completas podem movimentar mais pessoas e usar menos espaço, bem como obter mais produtividade dos sistemas rodoviários e de transporte público para reduzir o congestionamento.
- *Fornecer opções:* construir ou melhorar as redes de infraestrutura para transporte não motorizado, incluindo caminhadas e ciclismo tende a aumentar a adoção destes modais de deslocamento. Em cidades que implementam políticas de Ruas Completas, os residentes podem dirigir menos, fazer viagens mais curtas e usar mais o transporte público - economizando dinheiro a cada viagem. As famílias com acesso a um bom serviço de transporte público podem reduzir significativamente os custos de transporte em seu orçamento.
- *Comunidades habitáveis:* Residentes de comunidades onde se pode caminhar são mais propensos a serem socialmente engajados e tendem a ter um maior nível de interação e contato com vizinhos.
- *Ar mais limpo:* Andar a pé ou de bicicleta reduz as emissões de CO² em 12 a 22 milhões de toneladas / ano.

- *Água Mais Limpa*: Muitos elementos de *design*, construção e operação de ruas podem alcançar tanto ruas completas que funcionam para todos os viajantes quanto ruas "verdes" que melhoram a sustentabilidade ambiental.

Alguns impactos básicos são comuns a todas as configurações, e segundo o WRI Brasil (2017a), uma vez que as intervenções visam proporcionar melhorias na igualdade, segurança, saúde e tornar os espaços mais vivos e atrativos. Estes impactos podem influenciar indiretamente a revitalização das edificações e áreas degradadas e melhorias nas vias de transporte coletivo, por exemplo.

Nesta perspectiva, o WRI Brasil também defende que a iniciativa Ruas Completas oferece benefícios abrangentes, sejam eles econômicos, sustentáveis e de segurança. Todavia, é válido mencionar que como não há um desenho único para as Ruas Completas, os benefícios também podem variar bastante (2017a).

DELINEAMENTO DA PESQUISA: RUAS COMPLETAS NO BRASIL

A compreensão do processo de disseminação do conceito e das iniciativas feitas no Brasil parte de reivindicações e problemas similares a dos Estados Unidos da América (EUA), pelo fato que, em ambos países, os espaços da rua foram moldados por um desenvolvimento em expansão voltado ao automóvel.

A adoção do conceito de Ruas Completas no Brasil se fez por intermédio de um projeto de iniciativa dos colaboradores do WRI Brasil, dentro da área de atuação de Mobilidade Ativa¹⁵. A principal diferença é que, a implementação do conceito no país foi adotada de forma mais sutil, com sugestões de melhorias pontuais através de projetos-piloto e iniciativas de legislação em algumas cidades, para que a adaptação à mudança também pudesse acontecer culturalmente.

Assim, para melhor compreender o contexto e abordagem do movimento Ruas Completas no cenário brasileiro são apresentados a seguir suas características e como tem se desenvolvido no país. Complementar a essa abordagem exploratória, na sequência o presente capítulo incrementa o método da pesquisa com a entrevista semiestruturada. Para uma ampliação da temática são apresentadas as análises dessa entrevista com algumas contribuições sobre Ruas Completas.

¹⁵ O termo Mobilidade Ativa é utilizado pelo *WRI Ross Center para Cidades Sustentáveis* como uma de suas três grandes áreas de atuação no Brasil.

3.1. O PROGRAMA RUAS COMPLETAS E O WRI BRASIL

O WRI Brasil faz parte do *World Resources Institute* (WRI), instituição global de pesquisa com atuação em mais de 60 países, e que conta com o conhecimento de aproximadamente 1000 profissionais em escritórios no Brasil, China, Estados Unidos da América, Europa, México, Índia, Indonésia e África. No Brasil o instituto trabalha com pesquisas, ideias e ações para promover a proteção do meio ambiente, oportunidades econômicas e bem-estar humano. Para isso, trabalha aliando excelência técnica à articulação política, geralmente em parceria com governos, empresas, academia e sociedade civil. A ênfase no desenvolvimento de estudos e implementação de soluções sustentáveis foca em três grandes programas: clima, florestas e cidades (WRI BRASIL, 2021b).

O Programa de Cidades do WRI Brasil faz parte do *WRI Ross Center para Cidades Sustentáveis*, iniciativa global que trabalha para criar áreas urbanas acessíveis, equânimes, saudáveis e resilientes. Esse programa do WRI Brasil atua desde 2005 no país em parcerias com a sociedade civil e os setores público e privado, desenvolvendo pesquisas sobre a realidade brasileira, propondo soluções para alguns dos principais desafios urbanos enfrentados hoje, como mobilidade sustentável e planejamento urbano.

Com atuação apartidária, a organização busca contribuir para que recursos sejam investidos em projetos de infraestrutura urbana sustentáveis capazes de garantir o bem-estar da atual e das futuras gerações. Dentro do Programa Cidades o trabalho conta com equipes e colaboradores em cada uma das três áreas de atuação: Desenvolvimento Urbano, Mobilidade Urbana Sustentável e Mobilidade Ativa.

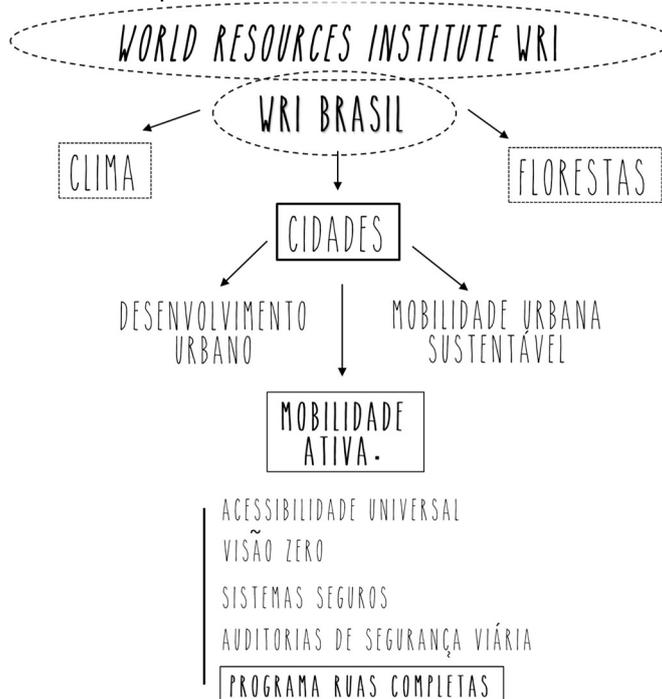
Na área de atuação de Mobilidade Ativa o instituto trabalha para romper com o atual padrão da mobilidade urbana do país, que beneficia o transporte individual motorizado e prejudica a saúde das cidades e das pessoas. A equipe

defende que a promoção da mobilidade ativa é essencial para a melhoria da mobilidade urbana, além de influenciar a saúde e a segurança pública. Por isso, tem auxiliado as cidades brasileiras em projetos que priorizam a segurança e o conforto nos deslocamentos ativos, como a pé e de bicicleta, proporcionando o convívio saudável entre todos os usuários das ruas.

Incentivar a mobilidade ativa é tornar as cidades mais vivas. Quanto mais as pessoas estão nas ruas, a pé ou de bicicleta, mais elas se conectam umas com as outras. Conhecem seus vizinhos, as pessoas que moram na mesma rua, o dono da padaria, e isso faz com que tenham mais segurança. Esse tipo de conexão interpessoal tem se tornado raro porque as pessoas estão cada vez mais encapsuladas dentro de seus condomínios ou carros. É justamente isso o que o transporte ativo promove, o contato e a conexão entre as pessoas (PACHECO, 2017).

O trabalho também consiste em influenciar políticas públicas e a regulamentação de normas e diretrizes em prol da mobilidade ativa e da segurança viária, com o objetivo de ajudar as cidades a se tornarem ambientes mais seguros e acessíveis para todos. Dentro desta área de atuação operam nas seguintes iniciativas: Visão Zero e Sistemas Seguros, Auditorias de Segurança Viária, Acessibilidade Universal e Ruas Completas (figura 11).

Figura 11: O Programa Ruas Completas dentro do WRI.



Fonte: Elaborado pela Autora, com base em WRI Brasil, 2021a.

O assim chamado Programa Ruas Completas foi criado com o objetivo de mudar o paradigma de desenho viário ainda em prática Brasil. Para iniciar esse processo de disseminação e entendimento do conceito pelo país, em 2017, o WRI Brasil formou, em parceria com a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), a Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono, composta inicialmente por 11 cidades. O intuito desta parceria consiste em realizar diversas ações em prol da adoção de práticas sustentáveis de mobilidade urbana, e desenvolver projetos-piloto em cada uma das cidades da rede, para evidenciar o potencial transformador do movimento Ruas Completas, além de disseminar a iniciativa pelo país.

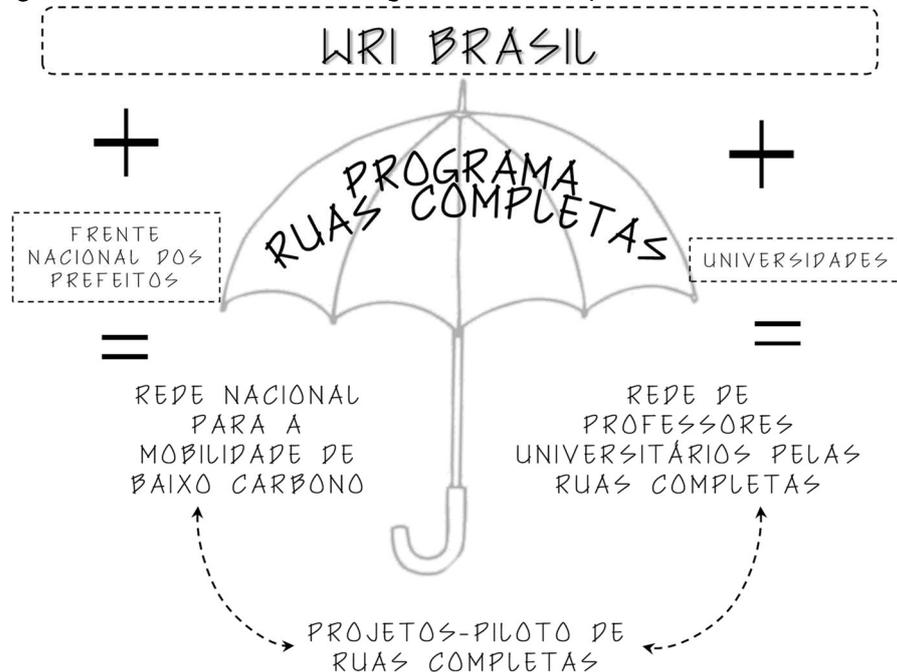
Por meio do conceito de Ruas Completas e das ações da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono buscamos influenciar o poder público a criar espaços públicos mais democráticos e seguros para todas as pessoas (WRI BRASIL, 2021a).

Da mesma forma, com a implementação das primeiras iniciativas de projetos-piloto, foi percebido a necessidade de uma aproximação entre governanças e universidades, em prol da contribuição do conhecimento gerado pela academia aos projetos de Ruas Completas, e para a continuidade dessas ações a partir dos novos profissionais em formação. Para isso, a WRI Brasil, buscou uma parceria com as universidades, para a formação da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas, composta por cerca de 49 professores (APÊNDICE A), das mais variadas instituições, distribuídos pelas 5 regiões do país.

Uma forma mais simples de entender o trabalho desenvolvido pela instituição é apresentada pelo esquema a seguir, onde, conforme dito por Ariadne Samios na entrevista apresentada no decorrer deste capítulo, o Programa Ruas Completas é como um grande guarda-chuva para diversas frentes de atuação. É possível observar pelo esquema que através de parcerias, a WRI Brasil formou duas Redes, que tem trabalhado em prol do Programa Ruas Completas,

e mais especificamente contribuído com as cidades nos direcionamentos para a implementação dos projetos-piloto (ver figura 12).

Figura 12 – Guarda-chuva do Programa Ruas Completas no cenário brasileiro.



Fonte: Autora, 2021.

Conforme as cidades definiam suas ruas e iniciavam seus projetos, o WRI Brasil contribuía com a missão de orientar os processos e divulgar o trabalho realizado para inspirar novas cidades a transformar suas ruas. Desta forma, os principais acontecimentos, que caracterizaram Programa Ruas Completas no Brasil desde sua implantação em 2017 até o final de 2020, podem ser observados, de forma geral, na linha do tempo no ANEXO A.

E para uma elucidação mais aprofundada acerca das iniciativas e processos que nortearam desenvolvimento do Programa Ruas Completas no Brasil é apresentado na sequência um panorama das ações realizadas.

3.1.1. As ações e as frentes de atuação da iniciativa brasileira

Desde o surgimento oficial do movimento no Brasil em 2017, os esforços de Ruas Completas tiveram maior visibilidade com as ações da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono.

Em suma, esta Rede visa proporcionar a troca de experiência entre as cidades, fomentando a adoção de práticas sustentáveis de mobilidade urbana e incentivando o desenvolvimento de projetos-piloto de Ruas Completas. Também deram início às discussões sobre os desafios e as soluções para adotar o conceito no contexto brasileiro e, assim, espera-se que o aprendizado e as experiências dessas iniciativas deem escala às práticas em diferentes regiões do país (WRI BRASIL, 2021a).

Figura 13: Cidades integrantes da Rede Nacional Para a Mobilidade de Baixo Carbono em 2020.



Fonte: WRI Brasil, 2021.

Inicialmente a Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono era constituída pelos municípios de Niterói/RJ, Porto Alegre/RS, João Pessoa/PB, Campinas/SP, Joinville/SC¹⁶, Salvador/BA, São Paulo/SP, Juiz de Fora/MG, Recife/PE e Fortaleza/CE, além do Distrito Federal/DF. Cada cidade participante selecionou uma rua para receber um projeto-piloto sob a ótica das Ruas Completas, e com o apoio técnico do WRI Brasil, trabalharam para que os projetos saíssem do papel (WRI BRASIL, 2017b).

¹⁶ A cidade Joinville estaria na rede inicialmente, mas acabou saindo.

Logo, em 2018, as cidades de São Caetano do Sul/SP, Rio Branco/AC, Santo André/SP, Goiânia/GO, Palmas/TO, Mesquita/RJ e São José dos Campos/SP ingressam oficialmente na Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono, para também implementarem projetos de Ruas Completas (WRI BRASIL, 2021a).

Atualmente, são 21 municípios envolvidos na Rede, com seis projetos-piloto concluídos, quatro em fase de implementação e projeto final, e outros em fase de projeto. Alguns projetos tiveram suas intervenções em nível de urbanismo tático mantidas por mais tempo, como os casos da Rua Joel Carlos Borges em São Paulo/SP (2017) e a Rua Marechal Deodoro em Juiz de Fora/MG (2018). Outras cidades decidiram implantar a intervenção em urbanismo tático apenas como uma fase para daí então realizar investimentos maiores em operações permanentes, e estão com seus projetos executivos em elaboração, como a Rua João Alfredo em Porto Alegre/SP (2019), Rua José Montes Paixão em Mesquita/RJ (2020), e a Rua Custódio José Inácio Rodrigues em Campinas/SP (2019).

Outras cidades decidiram por implantar as intervenções com um projeto final já de modo permanente, como na Rua Miguel Calmon em Salvador/BA (2019), a Rua Voluntários da Pátria em Curitiba/PR (2020), a Avenida Marques do Paraná em Niterói/RJ (2020), a Rua Coronel José Monteiro em São José dos Campos/SP e a, ainda em fase executiva, Rua Dr. João Moreira em Fortaleza/CE.

Em alguns casos as ruas tiveram apenas a fase de estudos iniciais com um Projeto Básico e ainda estão desenvolvendo o projeto a ser implantado, ou trabalhando em compatibilizações, ou ainda captando recursos financeiros. Também há outras cidades que ainda não escolheram suas ruas para dar início às intervenções, mas estão se inteirando do conceito e das possibilidades para seus espaços. Estas disparidades são completamente naturais dentro do movimento Ruas Completas, tendo em vista a sensibilidade de cada contexto. Para melhor elucidar o cenário brasileiro, é apresentado a seguir o Quadro 1, com o panorama das ruas integrantes do Programa Ruas Completas.

Quadro 1: Panorama das ruas integrantes do Programa Ruas Completas no Brasil.

PROGRAMA RUAS COMPLETAS – CIDADES DA INICIATIVA BRASILEIRA				
ESTADO	CIDADE	RUA	ÚLTIMA INTERVENÇÃO	SITUAÇÃO/FASE
AC	RIO BRANCO*	-	CAPACITAÇÃO SOBRE O CONCEITO – NOVEMBRO 2019	NÃO INFORMADO
BA	SALVADOR	RUA MIGUEL CALMON	PROJETO FINAL – OUTUBRO 2019	CONCLUÍDA
CE	FORTALEZA	RUA DR. JOÃO MOREIRA	PROJETO FINAL – EM EXECUÇÃO	EM EXECUÇÃO
DF	BRASILIA	AVENIDA DA INDEPENDENCIA	NÃO AVANÇOU	-
GO	GOIANIA*	-	-	NÃO INFORMADO
MG	JUIZ DE FORA	RUA MARECHAL DEODORO	URBANISMO TÁTICO - MARÇO 2019	CONCLUÍDA
		RUA BATISTA DE OLIVEIRA	NÃO AVANÇOU	-
PB	JOÃO PESSOA	AVENIDA VISCONDE DE PELOTAS	NÃO AVANÇOU	-
PE	RECIFE	RUA DA HORA	PROJETO BÁSICO – JANEIRO 2018	EM PROJETO
PR	CURITIBA*	RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA	PROJETO FINAL – FEVEREIRO 2020	CONCLUÍDA
RJ	NITERÓI	AVENIDA VISCONDE DO RIO BRANCO	PROJETO BÁSICO – OUTUBRO 2017	NÃO INFORMADO
		AVENIDA MARQUES DO PARANÁ	PROJETO FINAL - JUNHO 2020	CONCLUÍDA
	MESQUITA*	RUA JOSÉ MONTES PAIXÃO	URBANISMO TÁTICO – JUNHO 2020	ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO
RO	PORTO VELHO*	AVENIDA CARLOS GOMES	PROJETO BÁSICO - DEZEMBRO 2019	EM PROJETO
RS	PORTO ALEGRE	RUA JOÃO ALFREDO	URBANISMO TÁTICO – NOVEMBRO 2019	ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO

SC	JOINVILLE	AVENIDA JUSCELINO KUBITSCHK	NÃO AVANÇOU	-
SP	CAMPINAS	RUA JOSÉ PAULINO	-	NÃO INFORMADO
		RUA CUSTÓDIO JOSÉ INÁCIO RODRIGUES	URBANISMO TÁTICO – OUTUBRO 2019	ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO
	SÃO PAULO	RUA JOEL CARLOS BORGES	URBANISMO TÁTICO – SETEMBRO 2017	CONCLUÍDA
	GUARULHOS*	RUA TAPAJÓS	PROJETO BÁSICO – NOVEMBRO 2018	EM PROJETO
	SANTO ANDRÉ*	AVENIDA DA PAZ E ENTORNO DA ESTAÇÃO UTINGA	PROJETO BÁSICO - JANEIRO 2020	EM PROJETO
	SÃO CAETANO DO SUL*			
	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS*	RUA CORONEL JOSÉ MONTEIRO	PROJETO FINAL - JANEIRO 2020	CONCLUÍDA
TO	PALMAS*	-	-	NÃO INFORMADO

Fonte: Elaborado pela autora, com base em WRI Brasil, e consulta aos entrevistados, 2021.

LEGENDA:

CONCLUÍDA

EM PROJETO/ ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO

EM EXECUÇÃO

NÃO INFORMADO

* CIDADES QUE INTEGRARAM A REDE NACIONAL DE MOBILIDADE DE BAIXO CARBONO APÓS 2018.

Conforme observado no Quadro 1, algumas cidades integrantes da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono não avançaram com suas iniciativas de projetos-piloto, como a Avenida da Independência em Brasília/DF, Avenida Juscelino Kubitschek em Joinville/SC, e a Avenida Visconde de Pelotas, em João Pessoa/PB. Em outros casos, como em Juiz De Fora/MG, o projeto inicial previa trabalhar uma intervenção nas duas ruas, Rua Marechal Deodoro e na Rua Batista De Oliveira, mas acabou sendo executado apenas na primeira, até o momento.

Cabe destacar que, desde o início do Programa Ruas Completas em 2017, várias iniciativas passaram a ser realizadas para implementação e divulgação do conceito entre a população, os profissionais e os estudantes. Então, para garantir um maior sucesso em seu desenvolvimento, o movimento tem atuado em três frentes principais:

- (i) a capacitação de técnicos e gestores de prefeituras por meio de oficinas sobre Ruas Completas promovidos pelo WRI Brasil;
- (ii) a elaboração e implementação de projetos-piloto;
- (iii) e o engajamento progressivo de novas cidades, organizações e universidades.

As oficinas de capacitação profissional para atuação em projetos de ruas completas, vem sendo desenvolvidas pela organização desde 2017. Com dois encontros por ano, a ideia busca promover a troca de experiência entre as cidades que estão implantando Ruas Completas, e orientar as novas iniciativas com painéis sobre temas como desenho viário, urbanismo tático, governança, financiamento e medição de impacto, ministrados por especialistas convidados. Isso contribui na formação de cadeia multiplicadora de disseminação do movimento (WRI BRASIL, 2019).

Assim, para contextualizar as iniciativas que já tomaram forma no Brasil, de acordo com a frente de atuação *(ii) a elaboração e implementação de projetos-piloto*, é apresentado na sequência o Quadro 2, com os Projetos-Piloto

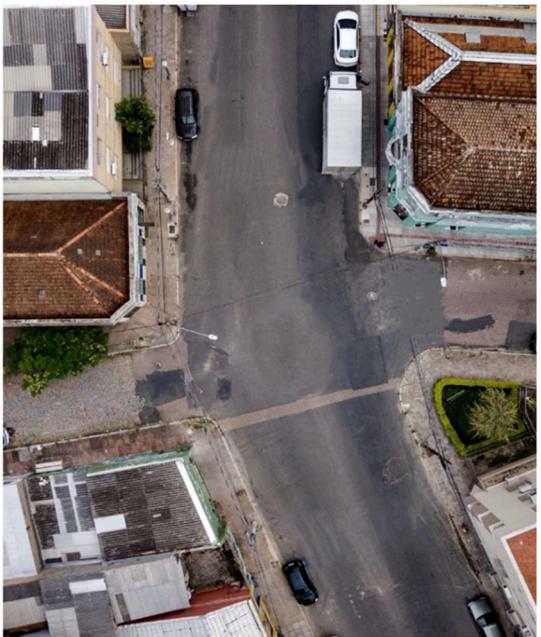
implementados, ilustrações¹⁷ das ruas antes e depois das intervenções e os principais pontos abordados.

Quadro 2: Programa Ruas Completas – Projetos-Piloto implementados.

SALVADOR - BA - RUA MIGUEL CALMON	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Projeto Final	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bairro histórico; ▪ ciclofaixa; ▪ requalificação das calçadas; ▪ áreas de permanência e mobiliário urbano; ▪ sinalização inteligente e iluminação urbana
ANTES	DEPOIS
	
JUIZ DE FORA - RUA MARECHAL DEODORO	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Urbanismo tático	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ calçada exclusiva para pedestres; ▪ parceria com a universidade; ▪ pedestrianização; ▪ melhorias de acessibilidade, iluminação, segurança; ▪ quiosques de comércio; ▪ espaços de permanência; ▪ plantas e pequenas árvores; ▪ atividades culturais;
ANTES	DEPOIS
	

¹⁷ Para conhecer um pouco mais sobre a implantação das intervenções, uma galeria completa de imagens de todas as cidades que tiveram seus projetos-piloto implantados, está disponível em: <https://www.flickr.com/photos/wricidades/albums/72157709364322221/with/48944044752/>

CURITIBA - PR - RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA	
<p><u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Projeto Final</p>	<p><u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ patrimônio histórico; ▪ qualificar acessibilidade; ▪ valorização e melhoramento do espaço dos pedestres; ▪ segurança; ▪ implantação de iluminação para pedestres; ▪ identidade, com mobiliário urbano de desenho exclusivo; ▪ criação de áreas de descanso e encontro da população;
<p>ANTES</p>	<p>DEPOIS</p>
	
NITERÓI - RJ - AVENIDA MARQUES DO PARANÁ	
<p><u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Projeto Final</p>	<p><u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Faixa exclusiva para ônibus; ▪ Ciclovia bidirecional; ▪ Passeios alargados, acessibilidade e paisagismo; ▪ Sistema de drenagem contra enchentes;
<p>ANTES</p>	<p>DEPOIS</p>
	
MESQUITA - RJ - RUA JOSÉ MONTES PAIXÃO	
<p><u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Urbanismo tático</p>	<p><u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ alargamento das calçadas; ▪ reordenamento do trânsito; ▪ velocidade reduzida;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ uma faixa para tráfego de veículos; ▪ dinamizar o comércio e serviços da área; ▪ Arte de rua;
ANTES	DEPOIS
	
PORTO ALEGRE - RS - RUA JOÃO ALFREDO	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Urbanismo tático	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ativar o uso diurno; ▪ alargamento das calçadas; ▪ reforço na sinalização; ▪ velocidade reduzida; ▪ travessias elevadas e seguras; ▪ inclusão de mobiliário urbano, vegetação e paraciclos;
ANTES	DEPOIS
	
CAMPINAS - SP - RUA CUSTÓDIO JOSÉ INÁCIO RODRIGUES	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Urbanismo tático	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ segurança às crianças da escola; ▪ acalmamento do trânsito; ▪ instalação de um parklet; ▪ incentivo à mobilidade ativa;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ atividades culturais; ▪ extensões de calçada junto às esquinas;
ANTES	DEPOIS
	
SÃO PAULO - SP - RUA JOEL CARLOS BORGES	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Urbanismo tático	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ melhorar o acesso ao transporte coletivo; ▪ estender as calçadas; ▪ reduzir a velocidade dos carros;
ANTES	DEPOIS
	
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS* - SP - RUA CORONEL JOSÉ MONTEIRO	
<u>TIPO DE INTERVENÇÃO:</u> Projeto Final	<u>PRINCIPAIS PONTOS ABORDADOS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ aumento da calçada, valorização do comércio; ▪ espaços de descanso com bancos, vegetação, paraciclos; ▪ Velocidade de tráfego de veículos reduzida;
ANTES	DEPOIS
	

Fonte: Elaborado pela autora, com base em WRI Brasil, e consulta aos entrevistados, 2021.

Com relação a frente de atuação do item *(i) a capacitação de técnicos e gestores de prefeituras por meio de oficinas sobre Ruas Completas promovidos pelo WRI Brasil*, esses treinamentos têm sido realizados direcionadamente para as cidades engajadas às iniciativas de projetos-piloto do Programa Ruas Completas, inicialmente visando orientar nos pontos específicos que cada caso apresente e possibilitar as trocas de experiências entre as demais cidades engajadas.

Contudo, a partir da experiência dos primeiros projetos de Ruas Completas em cidades brasileiras, o WRI Brasil identificou que, para garantir a continuidade e a replicação de projetos de ruas mais seguras e confortáveis, é necessário avançar o trabalho para além da capacitação dos técnicos das prefeituras, propondo o envolvimento das universidades, haja vista a oportunidade de aplicação do conhecimento gerado na academia pelas prefeituras.

Assim, ao identificar a lacuna na aproximação entre governanças e universidades, o WRI Brasil propôs a formação da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas. O objetivo é engajar um grupo de professores de todo o Brasil para troca de experiências, referências e boas práticas sobre Ruas Completas, visando contribuir para a formação de profissionais qualificados, que planejem e desenvolvam projetos para tornar as cidades brasileiras do futuro mais seguras, saudáveis e democráticas (WRI BRASIL, 2021a).

Composta por cerca de 50 professores, das mais variadas instituições, distribuídos pelas cinco regiões do país, a Rede de Professores também objetiva a aproximação deste grupo com a Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono, para atuarem de forma conjunta com as cidades na qualificação dos projetos de Ruas Completas e na troca de conhecimento entre esses dois setores chaves para tornar o desenvolvimento urbano sustentável uma realidade (WRI BRASIL, 2021a). No APÊNDICE A, é apresentado um quadro com os professores

(as) componentes da Rede, suas áreas de atuação, universidade à qual está vinculado (a) e localidade que atua.

Com relação ao item *(iii) o engajamento progressivo de novas cidades, organizações e universidades*, o WRI Brasil tem realizado os “Seminários Online de Ruas Completas”. A iniciativa consiste em transmissões ao vivo para compartilhamento de dúvidas e contribuições pelo público, com foco em explorar temas relacionados à implementação de ruas mais seguras e saudáveis (WRI BRASIL, 2021a).

A ação, que teve início em 2018, foi ministrada em grande parte por colaboradores do WRI Brasil e convidados com experiências específicas à cada questão e, durante os webinários, casos de exemplo com relatos e discussões de cada temática eram apresentados. No total, foram oito encontros com as seguintes abordagens: 1. O que são Ruas Completas?; 2. Como financiar Ruas Completas?; 3. Incluindo a população na construção dos espaços públicos; 4. Estratégias para qualificar e incentivar o uso do transporte coletivo; 5. Intervenções Intermediárias: o primeiro passo para Ruas Completas; 6. Medindo o impacto das Ruas Completas; 7. Ruas Completas no Planejamento Urbano; 8. Do projeto à implementação (WRI BRASIL, 2018c).

Em 2019 a ação foi replicada com o tema “Ruas Completas e Universidades”, que objetivou principalmente disseminar o conceito de Ruas Completas na formação dos futuros planejadores e planejadoras e aproximar os professores das prefeituras. Desta vez contou principalmente com exposições de professores da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas, com o foco de disseminar boas práticas de desenho viário, mobilidade e acessibilidade.

A série contou com cinco seminários, onde professores universitários de todas as regiões do Brasil exploraram temas relacionados à disseminação do conceito no meio acadêmico, entre outros tópicos: 1. Ruas Completas nas regiões brasileiras: desafios e oportunidades; 2. Medição do impacto de Ruas Completas;

3. Ruas Completas: uma oportunidade para a aproximação entre prefeituras e universidades; 4. Interdisciplinaridade das Ruas Completas: cidades além da arquitetura e da engenharia; 5. Ruas Completas nas Universidades: como o conceito é abordado em sala de aula (WRI BRASIL, 2019c).

O conteúdo abordado em ambos os seminários é de extrema relevância para o entendimento, disseminação e aplicação das Ruas Completas no contexto brasileiro, visto que conta com a visão dos mais variados profissionais, estúdios e técnicos da área, em prol de um mesmo objetivo em comum: mudar o paradigma das ruas no país.

Da mesma forma, cada novo projeto-piloto de Ruas Completas também é fonte de aprendizados e vitrine para que a população e outras cidades percebam os benefícios de se integrar o planejamento do uso do solo com o da mobilidade (WRI BRASIL, 2021a).

Por exemplo, no primeiro projeto que foi realizado em São Paulo, na Rua Joel Carlos Borges, a intervenção foi aprovada por 92% dos usuários. Isso fez com que a cidade incorporasse à legislação a busca pela qualificação das ruas de acordo com o contexto (WRI BRASIL, 2018b). E a integração dos princípios do movimento Ruas Completas pelo marco regulatório das cidades é uma forma de garantir escala e continuidade à transformação – o que tende a ocorrer à medida que a população e os gestores percebam os benefícios dos projetos-piloto para as redes de transporte, a mobilidade ativa, a economia local e o meio ambiente.

3.1.2. Uma estratégia para Ruas Completas - urbanismo tático

Para o desenvolvimento de estudos conceituais de Ruas Completas, a adoção do Urbanismo Tático é incentivada na fase de avaliação e coleta de dados, de modo a incluir a população na tomada de decisões e desenvolver um projeto piloto, de modo a testar os projetos antes de realizar investimentos políticos e financeiros em intervenções permanentes (WRI BRASIL, 2018a).

Este tipo de ação que permite experimentar alternativas de uso na cidade por um período determinado, é fundamental para estimar qual impacto seria gerado caso a iniciativa fosse, de fato, executada. Nesta perspectiva, buscou-se ampliar a compreensão do que é o Urbanismo Tático e como este é abordado nas cidades.

Entendido como uma forma eficiente e de baixo custo para enfrentar desafios de segurança viária, acessibilidade e mobilidade nas cidades, o Urbanismo Tático emerge com a intenção de testar novos perfis de ruas, que priorizem pedestres e ciclistas (BATISTA, CORREA, 2020). Nesta mesma perspectiva, Lydon et al. (2012) situam o urbanismo tático como um impulso para “criar temporariamente respostas de baixo custo aos desafios da vida urbana [...]”, visto que sempre haverá necessidades da vida urbana que não foram atendidas e devem ser exploradas.

A visão dos autores acima destacados é complementada por Pfeifer (2013), mencionando que as intervenções de pequena escala e curto prazo tendem a inspirar mudanças de longo prazo. Para isso a autora elenca cinco características que devem ser recorrentes no urbanismo: 1) adoção de uma abordagem deliberada e em fases para instigar a mudança; 2) oferta de ideias para superar os desafios na escala local; 3) compromisso de curto prazo e realista com a realidade; 4) baixo risco, possivelmente com alta recompensa e 5) desenvolvimento do capital social entre cidadãos.

A autora supracitada comenta ainda sobre as intenções por trás de projetos de urbanismo tático, reconhecendo que as motivações para o mesmo podem ser diversas, a exemplo de impulsionar a revitalização econômica de uma determinada área, ou melhorar a segurança dos pedestres e oferecer mais oportunidades para as pessoas se encontrarem. Ainda, Pfeifer (2013) discorre que “a maneira como os projetos táticos são manifestos também varia muito, com projetos em diferentes escalas físicas e temporais”, reconhecendo que, em suma,

a “maioria dos projetos são projetados para serem temporários em natureza e ser implementado em uma escala local - quarteirão, rua ou prédio” (ibidem, 2013, p.4 – tradução nossa).

Embora o termo “urbanismo tático” tenha entrado em uso comum entre 2010 e 2011 a partir da publicação *Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change*, desenvolvida por Mike Lydon e Anthony Garcia, que são considerados fundadores do movimento, iniciativas de intervenção que seguem as premissas deste movimento podem ser encontradas anteriormente:

Alguns dos exemplos de ocupações temporárias que apresentam características de urbanismo tático foram os acampamentos militares romanos, os bouquinistes (livreiros que vendem livros usados às margens do rio Senna) de Paris no século XVI e a cidade branca temporária da Feira Mundial de Chicago, em 1892. (GARREFA, CARVALHO, 2020, p. 95).

Nogueira (2017) frisa que, em um primeiro momento, o urbanismo tático surgiu com um cunho político, uma vez que a população busca suprir as lacunas no que se refere ao cuidado com os espaços públicos. Deste modo, “os moradores das proximidades são capazes de opinar e atuar nos espaços públicos de suas regiões, de modo a colocar vizinhos de bairro em contato e empoderá-los.” (NOGUEIRA, 2017).

Ainda hoje a participação da comunidade envolvente é priorizada nos projetos de urbanismo tático. Garrefa e Carvalho (2020) apontam, no entanto, que mesmo que este seja um processo democrático, não podemos entendê-lo como um instrumento de substituição do planejamento urbano municipal, devido à incapacidade do Estado de dar respostas às demandas da população. Deste modo, intervenções de urbanismo tático têm sido planejadas de forma conjunta, muitas vezes, entre a população que mora nas áreas próximas, intuições privadas e governamentais e até mesmo prefeituras. O interesse neste tipo de intervenção é justificável a partir dos aspectos de escala, durabilidade e economia, como apresentam os autores:

A escala de intervenção do urbanismo tático pode variar da macro escala, com intervenções nas ruas, à microescala, com intervenções artísticas, por exemplo. [...] Quanto à durabilidade, sua principal característica é ser temporária, para testar uma ideia, um protótipo em escala humana em tempo real, conhecer os resultados e orientar as decisões. Algumas intervenções que têm resultado positivo são incorporadas à política da cidade, como as ruas abertas para uso dos pedestres, que passam a acontecer de forma cíclica, em dia específico da semana. Em termos de economia, o urbanismo tático tem como característica o uso de materiais de baixo custo ou que foram reaproveitados, e mão de obra voluntária, quando envolve a comunidade local, havendo economia tanto no planejamento quanto na implementação da intervenção (GARREFA, CARVALHO 2020, p. 95-96).

Sintetizando os aspectos acima elucidados, a Prefeitura Municipal de São Paulo incorporou no recente lançado “Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias” (2020) ações que estimulam a adoção de intervenções de caráter experimental e permanente, destacando o urbanismo tático como uma medida aconselhável para obter a aprovação da comunidade e realizar uma avaliação técnica da proposta. Nesta perspectiva, o guia apresenta um compilado de características de intervenções temporárias e permanentes que podem contribuir e justificar o uso do urbanismo tático na elaboração e implementação de projetos.

Quadro 3: Características das intervenções experimentais e temporárias

Caráter	EXPERIMENTAL		PERMANENTE	
Intervenção	Teste operacional	Urbanismo tático	Sinalização	Obra civil
Materiais	sinalização (giz, spray, cal, tintas laváveis, placas móveis), dispositivos de uso temporário (cones, cavaletes, fita zebrada, barreira plástica);	sinalização (cal, spray, tintas laváveis ou de baixa durabilidade), dispositivos de uso temporário (cones, cavaletes, fita zebrada, barreira plástica, etc.), mobiliário urbano (cadeiras, mesas, bancos, vasos, guarda-sol, grama sintética, pingue-pongue);	sinalização horizontal e vertical, dispositivos auxiliares de sinalização, elementos físicos separadores (pilarete, vaso), dispositivos de segurança;	específicos de acordo com a intervenção proposta;
Duração	horas ou 1 dia	1 dia a 3 meses	indeterminada	indeterminada
Pintura de pavimento	(espaço do pedestre) Grafismo, pinturas artísticas ou cores	Grafismo, pinturas artísticas ou cores	Tinta verde antiderrapante;	De acordo com o projeto
Benefícios e oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> ✓Planejamento antecipado ✓Coleta Métricas 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Integração com a comunidade ✓Coleta Métricas ✓Avaliação de cenários ✓Rápida supressão 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Viabilização mais rápida que intervenções geométricas e/ou de drenagem 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Requalificação urbanística e paisagística
Pré-requisitos	<ul style="list-style-type: none"> ✓Acompanhamento Operacional 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Acompanhamento operacional ✓Manutenção eventual 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Manutenção periódica 	<ul style="list-style-type: none"> ✓Maior período planejamento ✓Fase de obras com transtornos locais

Fonte: Manual de desenho urbano e obras viárias de São Paulo (2020). Adaptado pela autora, 2021.

Outro ponto importante a ser frisado e, que é usado como justificava para a adoção de técnicas de urbanismo tático nos projetos de Ruas Completas, é o potencial que este movimento possui em mudar a visão das pessoas, acabando com preconceitos e ideias antigas ainda enraizadas culturalmente (WRI BRASIL, 2018a). Nesta visão, o urbanismo tático vem para mostrar de uma forma rápida e barata que as intervenções podem ser positivas, quebrando a resistência da população e até mesmo de políticos em aderir as mesmas.

3.2. ENTREVISTA COMO TÉCNICA DE COLETA DE DADOS

De modo a ampliar o entendimento sobre a abordagem Ruas Completas no cenário brasileiro e, sobretudo, atingir o terceiro objetivo específico desta pesquisa, de *ampliar o debate sobre iniciativas de Ruas Completas no Brasil, sob a ótica de colaboradores da WRI Brasil através de entrevista semiestruturada*, o trabalho tem continuidade a partir da aplicação metodológica de entrevista. Rosa e Arnoldi (2006, p.17) definem a entrevista como uma técnica de coleta de dados que visa obter um conteúdo sistemático de conhecimentos, da maneira mais completa possível com uma abordagem simples. Para Ribeiro a entrevista é:

A técnica mais pertinente quando o pesquisador quer obter informações a respeito do seu objeto, que permitam conhecer sobre atitudes, sentimentos e valores subjacentes ao comportamento, o que significa que se pode ir além das descrições das ações, incorporando novas fontes para a interpretação dos resultados pelos próprios entrevistadores (RIBEIRO, 2008, p.141).

As formas de entrevistas comumente usadas nas Ciências Sociais são a entrevista estruturada, semiestruturada, aberta, entrevistas com grupos focais, história de vida e também a entrevista projetiva (BONI, QUARESMA, 2005). Nesta pesquisa optou-se pela entrevista semiestruturada, que é uma técnica de coleta de dados composta por perguntas abertas e fechadas, onde o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o assunto proposto. Ainda, esse tipo de

entrevista permite maior liberdade para a inclusão de novos questionamentos a partir das colocações feitas durante a conversa.

Para a definição dos entrevistados realizou-se inicialmente um contato via e-mail com a gerente de Mobilidade Ativa do WRI Brasil – sede Porto Alegre, Paula Manoela dos Santos. Paula foi uma das idealizadoras do movimento no Brasil e demonstrou grande receptividade com a abordagem de Ruas Completas em um trabalho de pós-graduação. Todavia, devido seu afastamento temporário, a mesma encaminhou o contato de dois colaboradores da equipe de Mobilidade Ativa, que atuaram diretamente nas frentes de ação de Ruas Completas por todo Brasil, para contribuírem com a pesquisa: Ariadne Amanda Barbosa Samios e Bruno Braga Batista.

Ariadne é Arquiteta e Urbanista formada pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul no ano de 2012, e possui mestrado em Engenharia de Transportes pela mesma instituição. Atua desde 2013 na área de desenvolvimento urbano e mobilidade ativa do WRI Brasil, onde atualmente trabalha no cargo de Coordenadora de Mobilidade Ativa.

Bruno é Engenheiro Civil formado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul no ano de 2018 e cursa mestrado em Engenharia de Transportes na mesma instituição. Atualmente é analista de Mobilidade Ativa na WRI Brasil, trabalhando com projetos relacionados ao incentivo à mobilidade e à melhoria da acessibilidade nas cidades brasileiras.

Para o desenvolvimento da entrevista¹⁸, foram elaborados quatro tópicos centrais com questões relacionadas, de modo a guiar a conversa e extrair as

¹⁸ Conforme pode ser observado no *APÊNDICE B - Termos de autorização da entrevista semiestruturada*, na fase de aplicação da entrevista este trabalho tinha ênfase em explicitar sobre o trabalho da WRI Brasil com o movimento Ruas Completas, e mais especificamente sobre o desenvolvimento da iniciativa na Rua João Alfredo em Porto Alegre - RS, bem como de outros projetos similares. Contudo, a partir dos delineamentos tomados, o relato da entrevista foi balizado pelas questões que tratavam de uma abordagem geral das Ruas Completas no Brasil.

informações necessárias para ampliar o entendimento e discussão da temática Ruas Completas no Brasil.

- 1. Entendimento do trabalho desempenhado pelos entrevistados e pelo WRI** – Qual o papel e atividades que desempenha dentro do WRI? Como funciona o WRI e os projetos que desenvolve?
- 2. Compreensão e contextualização das Ruas Completas** – Qual seu entendimento sobre o conceito Ruas Completas? Que pontos diferenciam o movimento Ruas Completas de outros movimentos e projetos de qualificação da rua? Quais as diferenças entre a abordagem do movimento Ruas Completas no Brasil com relação a outros países?
- 3. O processo de projeto e implementação** - Como o WRI atua no desenvolvimento de projetos para Ruas Completas? Como eram definidas as ruas para receber a intervenção do projeto-piloto? O que motivou a adoção do urbanismo tático dentro das intervenções realizadas? Quais os maiores desafios identificados nas fases de projeto e na fase de implementação? Quais as diferenças entre os projetos executados nas diversas cidades que compõem a Rede? Como tem sido o trabalho de desenvolvimento e implementação das propostas durante a pandemia?
- 4. Disseminação do conceito** – Na sua opinião, qual a maior dificuldade na disseminação de Ruas Completas no Brasil? Colocações e comentários acerca da temática.

A entrevista foi realizada de modo conjunto com os dois profissionais, no dia 19 de janeiro de 2021, com início às 9:30h e duração de 1h31 minutos. Devido a situação atual de pandemia e visto que os colaboradores da WRI se encontram em *Home Office*, a entrevista ocorreu pela plataforma *Teams* da *Microsoft*, sendo a mesma registrada em áudio e vídeo. Antes do encontro virtual, foram encaminhados aos participantes os termos de autorização, que corroboram a concordância de ambos com a publicação do relato da entrevista abordando a

temática de Ruas Completas, que foram devidamente assinados estão disponíveis no APÊNDICE B.

Posteriormente, o registro foi transcrito na íntegra em formato de diálogo para um documento de texto totalizando 41 páginas. A síntese dos principais pontos abordados é apresentada no relato da entrevista, e na sequência são apresentadas as análises acerca do conteúdo documentado e percepções da entrevista realizada.

3.2.1 Relato da entrevista

O protocolo da entrevista conjunta realizada teve início com a apresentação da pesquisadora e do objeto e tema de pesquisa adotados para esta dissertação. Na sequência, os entrevistados discorreram sobre o assunto a partir das perguntas previamente definidas, de modo a ampliar a discussão e entendimento do movimento Ruas Completas no cenário brasileiro.

Um dos primeiros tópicos abordados pelos entrevistadores, como um comentário acerca da abordagem feita por esta pesquisa, foi concordância com ênfase a um dos pontos que justificam essa pesquisa, que se refere a carência de estudos acadêmicos que enfoquem o movimento Ruas Completas – desde sua evolução histórica, importância e princípios de design de rua.

Nesta perspectiva, a arquiteta e coordenadora de Mobilidade Ativa, Ariadne Samios comenta também ter a percepção de que em algumas escolas de arquitetura e urbanismo, assim como em sua formação, o ensino da temática de projeto de ruas é abordado com enfoque em escalas mais macro, não se detendo a “como fazer ruas na escala da rua em si”. Neste contexto, Ariadne aproveita para comentar que, dentre outras coisas, essa percepção contribuiu para a iniciativa de engajar e envolver os Professores Universitários em uma rede de Ruas Completas, a fim de reforçar estudos acadêmicos que visem contribuir com a temática.

Na sequência foi dado início aos questionamentos estruturados da entrevista, onde primeiramente buscou-se entender mais sobre o funcionamento do WRI e o trabalho e as atividades desenvolvidas pelos entrevistados no instituto WRI Brasil. Ariadne iniciou a fala comentando que, atualmente existem no WRI três equipes técnicas principais que trabalham com o tema de cidades: Mobilidade Ativa, Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Urbano. Segundo a arquiteta, ela e Bruno Batista atuam na equipe de Mobilidade Ativa, no qual os projetos de Ruas Completas são desenvolvidos. Como coordenadora da equipe de Mobilidade Ativa, Ariadne comenta que, além de Ruas Completas, a equipe atua também com outros projetos, embora as questões de Ruas Completas tenham sido priorizadas por muito tempo dentro do grupo. Bruno complementa a fala de Ariadne mencionando que, atualmente estão trabalhando e muito com enfoque à questão de segurança viária, pois houve a articulação entre a equipe de Segurança Viária com a equipe de Mobilidade Ativa. Ainda, Bruno destaca que o interesse em Mobilidade Ativa também está atrelado a formação dele e de Ariadne: Ariadne já conclui o mestrado em Engenharia de Transportes e Bruno está no momento cursando mestrado nesta mesma área.

Dando sequência, os entrevistados destacaram como funciona o trabalho dentro do WRI: Segundo Bruno, o WRI é um instituto de pesquisa, que faz parte de uma grande organização chamada *World Resources Institute*, existente em vários países. O instituto funciona basicamente com projetos de doadores, onde a partir do apoio de alguma grande fundação (por exemplo, a Fundação Itaú) e parcerias realizadas com determinada prefeitura ou cidade específica, se realiza um serviço de consultoria e apoio para o desenvolvimento de projetos. Ou seja, a equipe de Mobilidade Ativa não desenvolve os projetos de desenho em si, na maior parte das vezes a atuação está mais centrada em apoiar essas prefeituras a partir da oferta de cursos de capacitação e da revisão dos projetos elaborados,

etc. Também, Bruno pontua que o tipo de serviço prestado depende do projeto acordado com o doador do mesmo e do diálogo existente com a prefeitura.

Ariadne antecede essa abordagem do Bruno citando que os trabalhos desenvolvidos são os mais variados, dentre os quais menciona a produção de material de apoio para as prefeituras, como recomendações, ou auxílio no desenvolvimento de planos de mobilidade, projetos de segurança viária, etc, e até mesmo uma publicação em desenvolvimento sobre a iniciativa de Ruas Completas no Brasil.

Sobre as diversas atividades desenvolvidas, Bruno comenta também sobre as duas *Webséries* já desenvolvidas, *Seminários Online Ruas Completas* (2018) e *Seminários Online Ruas Completas e Universidades* (2019), e vários outros projetos, oficinas e audiências realizadas em conjunto com as cidades, e Ariadne complementa que isso tudo está dentro do que eles chamam no WRI Brasil de Programa Ruas Completas, que segundo ela é um grande “guarda-chuvas” para todos as frentes de atuação do trabalho que vem sido desenvolvido desde a adoção do conceito.

Prosseguindo a entrevista, buscou-se entender qual a definição que ambos os entrevistados possuíam sobre o que era o Ruas Completas. Ariadne inicia a discussão mencionando que, para ela o ponto principal do movimento é o de provocar uma mudança na visão da população e dos planejadores, que até então é muito voltada para o espaço do carro no planejamento das ruas, em busca de romper esse que, segundo ela, já é um comportamento cultural. Destaca que, nas palavras dela “esse conceito, é realmente um abra a cabeça que tem muito mais, tem outros modos que também passam por aquele espaço que precisam tem o mesmo nível de conforto e segurança que muitas vezes é dado para os carros”.

Neste sentido, conta de experiências em levantamentos à campo, em que muitas vezes as próprias pessoas acabavam por escolher transitar no asfalto, onde seria o espaço do carro, por que geralmente estava em melhores condições

que a calçada, reforçando assim o apontamento sobre a valorização que é dada a circulação de veículos automotores.

Por fim, a arquiteta reforça a necessidade de se olhar a vocação da rua – residencial, avenida, comercial, dentre outras – bem como a ocupação dos lotes que se configuram a frente das mesmas, para entender que tipo de movimento deve ser priorizado naquela área.

Bruno complementa a resposta de Ariadne dizendo que acha bem importante essa questão de tratar as Ruas Completas como um movimento, que é uma visão importante que dá amplitude ao conceito. E com relação a definição do que uma Rua Completa, para Bruno são duas coisas principais,

[...] sobre a definição do que é uma rua completa, eu sempre gosto de dizer que pra mim assim, a primeira coisa, é que toda rua pode ser completa, e que ela não é completa no sentido de ter todas as infraestruturas [...] ela é completa no sentido de atender todas as demandas que existem nela. Então assim, uma rua local que tenha uma demanda pra uma boa calçada, eventualmente por uma faixa só de veículos, ela pode ser completa se tudo for feito com qualidade, garantindo conforto e segurança pra todos os usuários. Assim como uma super avenida pode não ser completa se não garantir essas coisas. Então eu acho que esse sempre é um ponto bem importante.

Como segundo ponto dá ênfase a importância política que o movimento possui enraizado, e seu potencial de convencer as pessoas, os tomadores de decisão e planejadores, a repensarem as ruas como um todo, não só a configuração das vias para os carros. Bruno conta que desde o surgimento do movimento nos EUA, há mais ou menos quinze ou vinte anos, o nome “Complete Streets”, Ruas Completas já havia sido cunhado com o intuito de ser algo que “chame atenção”. O entrevistado comenta ainda que, diferente de outros movimentos que se tem conhecimento, este não foi um termo que surgiu dentro de uma escola ou academia, surgiu de um apelo social que levou a formação de uma instituição, mas aos poucos, conforme o termo foi ganhando os EUA, e em outros lugares, teve início essa aproximação da academia.

Bruno complementa a questão anteriormente abordada por Ariadne dizendo que cerca de quatro anos atrás o WRI passou a trabalhar e difundir este conceito no Brasil, e foi umas das primeiras organizações que nacionalizou esse conceito. Por ser um conceito bastante amplo é útil em muitos aspectos, assim, foi crescendo e ganhando um pouco de espaço no Brasil. Mas uma coisa que muitas vezes gera dúvidas, é justamente pela força o nome possui com o “completas”: às vezes o nome engana, quando se fala “Rua Completa” logo se pensa em uma rua que tenha corredores de ônibus, que tenha uma ciclovia, que tenha todas as opções, e o primeiro ponto apresentado como importante nesta definição mostra que esse não é o foco. Mas ainda assim, o nome vale a pena muitas vezes por essa questão política e por ser um nome atrativo, e trazer muito desse contexto, disse Bruno.

Nesta mesma lógica, ao serem questionados sobre pontos que diferem a iniciativa de Ruas Completas de outros movimentos de qualificação de ruas, Ariadne inicia pontuando que essa é uma questão difícil, mas que acredita que, também o forte apelo político que o movimento trás e seu uso como uma estratégia de *marketing* adotada pelas prefeituras para enfatizar que as mudanças estão sendo pensadas para diferentes pessoas e modais de transporte, é algo que se difere às demais iniciativas.

Ariadne também enfatiza que, talvez um dos grandes diferenciais com relação a outras iniciativas isoladas, seja justamente o fato de que a maneira como o Programa Ruas Completas se desenvolveu tomou uma escala mais abrangente, nacional, através da parceria firmada entre as cidades na formação da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono, o que possibilitou que houvesse um compartilhamento de experiências e desafios e ampliou o debate da temática, sobretudo, entre os técnicos responsáveis pelos projetos, para desenvolver e implantar seus próprios projetos-piloto.

Assim, Bruno complementa dizendo que foi extremamente relevante e interessante a experiência com a formação da Rede de cidades, Todavia, Bruno reconhece que a participação das cidades também está atrelada, nas palavras dele, a uma questão de *marketing* dizer por exemplo, "Agora Porto Alegre tem a sua Rua Completa". Ele ainda complementa contrapondo que, ao usar o exemplo de Porto Alegre/RS, embora esse "*slogan*" sirva para divulgação, ao se analisar o que é uma Rua Completa de fato, não é possível afirmar, nas palavras dele, "o que é uma Rua Completa e o que é uma rua não completa". As ruas em geral podem estar pouco a pouco se tornando mais completas, se concentrarem seus esforços de mudanças às mesmas premissas defendidas pelo conceito, assim como mesmo muitos dos projetos-piloto feitos pelas cidades da rede, ainda vão receber e tem que receber melhorias, para serem cada vez mais completos.

Em suma, Bruno diz que não há atributos para determinar se uma rua é ou não completa. Para o analista de mobilidade a ideia de completude da rua está muito mais atrelada as mudanças que ocorrem para qualificar aqueles espaços conforme as necessidades e vocação do local. Isso significa que mesmo as cidades que não estão diretamente ligadas ao Programa, mas que adotam iniciativas para qualificar o espaço da rua pensando prioritariamente nas pessoas vão ficar mais completas do que era antes e então poderia ser chamada de uma Rua Completa, ou que está se tornando mais completa, afirma Bruno.

Ao elucidar a diferença entre o trabalho desenvolvido sobre o movimento Ruas Completas em outros países e o modo como a WRI tem trabalhado o movimento no Brasil, Ariadne menciona que nos EUA esse movimento tem como precursor o *National Complete Streets Coalition*, que integra o *Smart Growth America*. Ainda, embora o WRI possua uma sede de seu escritório nos EUA, Ariadne menciona que a difusão de projetos com a iniciativa de Ruas Completas se dá nos países em desenvolvimento (que são o foco de trabalho do *World*

Resources Institute) como uma continuidade do conceito oriundo da América do Norte.

Desta forma, as estratégias e políticas adotadas pelo *National Complete Streets*, bem como os casos implementados, serviram de base para os estudos a serem desenvolvidos pelo WRI Brasil enquanto ainda não se havia casos brasileiros para analisar. De acordo com Ariadne, antes de dar início às ações do movimento no Brasil, primeiramente o grupo estudou as estratégias dos EUA, que eram principalmente mais voltadas à parte de políticas do que nas estratégias de projetos-pilotos em si, mas essa necessidade foi identificada como importante para o contexto brasileiro, porque diferentemente da América do Norte, que já possuía estudos de caso e indicadores que mostram os benefícios desse conceito, no Brasil ainda não se tinha de fato esses indicadores medidos num projeto de Rua Completa, por isso a ênfase foi dada nesta direção. Mas também houveram algumas ações em prol do desenvolvimento de políticas de ruas completas nas cidades brasileiras, conforme feito nos EUA, mas isso ainda precisa ser desenvolvido e ter uma continuidade.

Todavia, Ariadne deixa claro que as problemáticas das ruas diferem entre os dois países, mas enfatiza que a base do movimento em qualquer local é lançar o olhar para todos os frequentadores da rua, de modo a qualificar o espaço pensando neste todo.

Em complemento, Bruno procura explicar origem exata da incorporação do conceito de Ruas Completas no WRI Brasil, mas denota uma certa incerteza. Na ocasião, Bruno mencionou que a Gerente de Mobilidade Ativa Paula Santos, a partir de um projeto vinculado ao Instituto Clima e Sociedade (ICS), teve conhecimento do conceito de Ruas Completas e achou que caberia para um projeto dentro da organização para trabalhar junto ao programa de Mobilidade Ativa, pois o movimento agrega os mesmos princípios frisados pelo WRI.

Nesta lógica, Ariadne acredita que o conceito de Ruas Completas vem de encontro com o objetivo do Programa de provocar mudanças na cidade, com um discurso de fácil entendimento para os técnicos e políticos, o que amplia as chances de adesão a ideia. Ariadne menciona também que os projetos e iniciativas desenvolvidas pelo WRI Brasil não são compartilhados entre os escritórios de outros países nem recebem colaboração destes, podendo os mesmos desenvolverem programas diferentes. Contudo a iniciativa brasileira fomentou o interesse de outros países, como China e a Índia a também iniciarem abordagens relacionadas a Ruas Completas.

Ao buscar compreender como o WRI Brasil atua na implantação de projetos-piloto, os entrevistados foram questionados quantos a escolhas das ruas para receberem as intervenções. Nesta ótica, ficou esclarecido que a escolha da rua para receber o projeto-piloto é dada a partir de demandas da cidade. Ariadne explica que não existe uma demanda padrão do que a rua deveria ter para ser contemplada pelo projeto, mas algumas orientações são repassadas para que se observe, por exemplo, a existência de um considerável fluxo de pedestres, número de acidentes, demandas não atendidas, dentre outras, de modo que as transformações tivessem um maior impacto, conforme as palavras de Ariadne:

[...] nós WRI não escolhemos as ruas, por que uma parte do engajamento político é isso [...] a gente não quer que seja um projeto do WRI, a gente quer que seja um projeto da cidade, então olha o quanto importante que é que a cidade escolhesse a rua que ela quer aplicar esse projeto piloto.

Houveram cidades, onde a rua era escolhida pelo prefeito ou pelo secretário, seja por motivos políticos os de demandas anteriores. Ademais, poderia já haver na prefeitura algum recurso ou interesse para intervir em determinada rua, possibilitando que se “casasse” os dois projetos.

Bruno destaca que a escolha da Rua João Alfredo, em Porto Alegre/RS, por exemplo, esteve muito associada as polêmicas existentes pela expressiva ocupação noturna que a rua apresentava, devido o funcionamento de casas de

festas e bares. Nesta perspectiva, a intervenção foi vislumbrada como uma forma de impactar a longo prazo o uso do solo, de modo que outros tipos de comércios e serviços viessem a se estabelecer no lugar, mudando a dinâmica do local. Bruno pontua ainda que a faixa de calçada existente era muito desproporcional para os usos existentes quando comparado ao tamanho das faixas de rolamento de veículo, tornando a via um espaço recorrente de acidentes.

Embora a mobilidade seja um dos principais tópicos tratados pelo programa de Ruas Completas, Ariadne menciona que além desta é importante atentar para os objetivos do que a cidade pretende com a intervenção (reduzir acidentes, mudar a divisão de modais, incentivar uma maior circulação de pedestres, de ciclistas, etc). Para tanto, as capacitações com os técnicos frisavam questões como conforto da rua e atratividade, de modo a tornar a rua um espaço de convivência e não apenas de passagem. Ariadne destaca que muitos dos projetos vão propor a redução do espaço para o veículo motorizado e incorporar uma ciclovia ou o aumento do espaço do pedestre, de modo a tornar o espaço mais atraente e convidativo.

Bruno destaca ainda que a ideia do Ruas Completas é qualificar a rua em todos os sentidos, diferentemente de um projeto que vise apenas a segurança viária por exemplo. As Ruas Completas visam também tornar toda a dinâmica da rua segura para todos os usuários e também promover conforto e atratividade. Um ponto apontado como importante, é que de acordo com a experiência das intervenções de projetos-piloto realizadas, notava-se que a maioria das ruas em seu desenho tinham uma configuração com o espaço do pedestre limitado, o que levou a maioria dos projetos a propor uma redução do espaço destinado ao deslocamento ou estacionamento de veículos motorizados, para aumento do espaço para o pedestre ou inserção de uma infraestrutura cicloviária. Conforme Bruno, este era o cenário mais corriqueiro, por isso

[...] a gente fala muito em democratizar o espaço viário, em tentar equilibrar mais esses pontos. Mas agora se a gente tivesse uma rua que

já tem um espaço bem distribuído, já de acordo com a quantidade de pedestres que existe com a quantidade de ciclistas e a quantidade de motoristas, pra tornar a rua mais completa iria focar justamente nestas questões de conforto, de mobiliário, de acessibilidade, então tudo depende da rua que se está trabalhando né.

Outro ponto importante mencionado pelos entrevistados é a adoção do urbanismo tático como uma forma rápida e mais barata de se realizar as intervenções na rua. Ainda, o urbanismo tático, como menciona Ariadne e Bruno, permite que as pessoas participem ativamente da tomada de decisões e, conseqüentemente, as intervenções tenham maior aceitação. Bruno pontua que:

[...] a gente sabe como é complexo essa coisa de tirar o espaço do carro, de tirar a vaga de estacionamento, muitas vezes pro comerciante, então muitas vezes o urbanismo tático permite com que a gente dialogue com as pessoas da rua dizendo “se não der certo, ou se trancar tudo, sei lá – as preocupações geralmente infundadas das pessoas – se parar de vir gente na tua loja por que não tem vaga de estacionamento na frente beleza, a gente desfaz depois” e geralmente isso nunca acontece né, praticamente. Então é uma boa estratégia de convencimento sabe.

Ainda sobre a discussão do urbanismo tático, Ariadne frisa que muitas vezes o medo da mudança também aflige os políticos, visto que a repercussão da mudança poderia ser negativa para suas campanhas. Desta forma, a possibilidade de reverter a intervenção antes da definição de um projeto permanente ajuda que as transformações ocorram e que tanto políticos quanto a população veja os benefícios desta e peçam por sua manutenção, como pontua Bruno.

Na sequência os entrevistados falaram sobre algumas questões pontuais que puderam observar quando da elaboração e assessoria prestada para o desenvolvimento de projetos de intervenção em ruas completas. Apesar de relatarem não desenvolverem o projeto em si, Ariadne menciona que o trabalho da equipe está centrado em orientar e revisar os projetos desenvolvidos. A mesma coloca que na cidade de Salvador/BA, por exemplo, um espaço com grande potencial estava sendo desconsiderado no projeto e o trabalho prestado pela equipe foi de orientar que se olhasse mais atentamente para aquele espaço

e que alguma intervenção fosse proposta. Assim como também tiveram casos como o da intervenção realizada em Porto Alegre/RS, onde o projeto desenvolvido pela EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) já era bem qualificado, então a atuação dos profissionais centrava-se em realizar auditorias de acessibilidade e segurança viária para averiguar a congruência e funcionamento das propostas.

Ao comentarem sobre atividades de participação em audiências públicas com a população para discutir as questões relevante a cada projeto, Ariadne coloca a dificuldade de centrar o debate da população apenas nas intervenções que pretendia ser realizada em determinada via, mencionando que a população usa daquele espaço de debate para apresentar as mais diversas reivindicações. Contudo, Ariadne vê este tipo de acontecimento como positivo, uma vez que abre a possibilidade de diálogo entre população e prefeitura.

Ao discorrer sobre como ocorre o processo de orientação e consultoria prestado pela WRI, Ariadne relata que, quando do acompanhamento da rede formada inicialmente pelas onze cidades, eram realizadas reuniões bimestrais, visto que o processo foi iniciado em conjunto por todas as cidades da rede.

Para tanto, inicialmente se realizavam capacitações para ampliar o entendimento do que é o conceito de Ruas Completas e posteriormente a cidade escolhia a rua que receberia a intervenção. A partir da definição da rua, a cidade deveria preencher um *check list* diagnóstico (ANEXO B), de modo a se captar dados básicos da rua, a exemplo do tipo de uso do solo, número de acidentes, fluxos, valor médio do metro quadrado, dentre outros. Com o *check list* devidamente preenchido parte-se para a elaboração de um projeto conceitual, ou projeto básico, iniciando a fase de discussões e orientações nos projetos. Por fim, Ariadne pontua que a partir das propostas desenvolvidas se realiza as auditorias de acessibilidade e segurança para a correção de eventuais problemas, quando existentes. Em alguns casos, a consultora complementa que o serviço

prestado pela WRI Brasil envolveu até mesmo oficinas de financiamento, para que a cidade pudesse identificar de onde poderia captar recursos para a intervenção.

Complementando a fala de Ariadne, Bruno relata a ocorrência de oficinas de alinhamento estratégico, onde a equipe de Mobilidade Ativa se reunia com o pessoal que ia planejar a execução da obra e construía um cronograma, de modo a verificar se seria possível atingir todos os objetivos até a data prevista para a inauguração da intervenção. Para a ocorrência destas oficinas, Bruno menciona ainda o envolvimento de diferentes secretarias municipais e técnicos de diferentes áreas, de modo a analisar a viabilidade de se realizar a intervenção.

Pontuando o trabalho realizado pela equipe, o analista de projetos conta que, ao receberem os projetos, os mesmos realizavam reuniões internas e a partir destas “tentava observar, tentava visualizar quais eram as dinâmicas que pedestres e carros iam fazer, quais eram os movimentos possíveis que eles iam fazer na rua e ver se estava atendendo bem ou não o desenho proposto” e orientar onde caberia a locação de um mobiliário, por exemplo, de modo a tornar o espaço mais confortável. Por fim, Bruno pontua que não existe um processo estruturado de como se dá o trabalho em cada cidade, sendo que a evolução do projeto ocorre de forma orgânica a depender das demandas que cada local vai apresentar.

Para complementar sua fala, o mesmo retoma alguns passos encontrados no livro de Bárbara McCann e que orientam, na maioria das vezes, como se dá este processo: 1) realização do diagnóstico da rua, 2) alinhar os objetivos da intervenção, 3) desenvolver a proposta de desenho da intervenção para, por último, 4) avaliar, medir de alguma forma indicadores que comprovem os benefícios da intervenção após sua realização.

Sobre os maiores desafios encontrados para a implantação de Ruas Completas no Brasil, Ariadne destaca dois pontos principais. O primeiro é sobre a dificuldade de obter recursos para viabilizar as intervenções e, neste sentido

conta que muitas vezes é mais difícil para as cidades conseguir recursos só pra uma rua, do que conseguir recursos pra um programa maior, pra um projeto maior, e com isso sugere que as próximas requalificações sejam pensadas também num contexto que vá além de um projeto-piloto (que tinha por maior objetivo mostrar como uma rua pode ser diferente do que tem sido), mas que realmente construa grandes projetos conjuntos de Ruas Completas ao longo das cidades.

O segundo aponta a dificuldade de convencimento e falta de interesse político em querer, realmente, modificar a configuração da rua. Apesar de já haverem diversos casos que se mostram como bons exemplos, ainda se encontra muita resistência quanto a essas mudanças, pois são geralmente atreladas, conforme dito por ela, a “tirar estacionamento” ou “fazer os carros andarem devagar”, e isso levanta questões polêmicas do ponto de vista de algumas administrações. Então, Ariadne aponta como um desafio bem importante, o convencimento político para gerar essas transformações.

Bruno complementa o segundo ponto elencado por Ariadne, relatando que a mudança de paradigma pretendida pelo movimento deve ser iniciada não apenas pelos políticos, mas dentro das próprias secretárias de mobilidade, visto que, em muitos dos casos, as vezes são os técnicos que tem uma visão de que a rua deve ser prioritariamente orientada para o carro.

Da mesma forma destacou-se a resistência da população em aderir esta ideia da mudança, pois conforme menciona Ariadne, “as pessoas também têm dificuldade de enxergar o espaço, de ver ele como ele pode ser diferente... alguns nem conseguem imaginar que é possível mudar totalmente a cara daquela rua e realmente deixar ela atrativa, deixá-la confortável”. Nesta ótica, exemplifica sua opinião a partir do relato de acontecimentos ocorridos na cidade de Recife-PE, quando nos estudos preliminares de levantamento, ao entrevistarem pessoas na rua para ver quais melhorias seriam necessárias, mesmo as pessoas se deslocando

por calçadas com péssimas condições e espaço reduzido, sua visão era voltada a priorizar o espaço do carro, demonstrando-se contrárias a redução da largura da faixa de rolamento e do espaço do veículo. Contudo, Ariadne conclui afirmando que, após as intervenções, em todos os lugares onde foram realizadas as medições acerca das percepções dos pedestres, houve uma boa aprovação depois que já havia um novo espaço a ser experienciado.

Sobre as diferenças entre os projetos executados nas cidades, Ariadne menciona que as mesmas compartilham as soluções, a exemplo do alargamento de calçadas, inclusão de calçadas, não detonando nenhuma solução totalmente inédita nas intervenções realizadas até o momento. Um ponto que Ariadne destaca é a participação da comunidade no desenvolvimento do mobiliário a ser implantado, fato que ocorreu em Porto Alegre/RS, onde os alunos da Fundação Pão dos Pobres¹⁹ criaram os *parklets* implantados na Rua João Alfredo, o que tende a aumentar a sensação de pertencimento e, conseqüentemente, a apropriação do espaço. Ainda, nesta mesma ideia, Bruno exemplifica, citando os dois eventos de inauguração, fase um e fase dois, do projeto de urbanismo tático que ocorreu na mesma cidade, realizados por intermédio da EPTC, que possibilitaram ampliar a participação da população e favorecer o aceite as mudanças.

No que tange ao trabalho realizado durante o período de pandemia, Ariadne diz que muitas das intervenções já haviam sido concluídas no período anterior a pandemia e que neste momento cabe as prefeituras realizarem a execução dos projetos permanentes. Todavia, o que se destaca é a impossibilidade de realizar as medições de impacto em algumas intervenções,

¹⁹ A Fundação O Pão dos Pobres de Santo Antônio foi criada em 1895 para amparar as viúvas e os filhos das vítimas da Revolução Federalista em Porto Alegre/RS. Atualmente, atende a 1,4 mil crianças, adolescentes e jovens. O Pão dos Pobres, desde o seu início, nunca contou com recursos próprios e sobrevive graças ao apoio financeiro oriundo de convênios públicos, empresas e sociedade civil. Tem sua missão no atendimento de crianças e adolescentes em situação de risco e vulnerabilidade sociais, potencializando o seu desenvolvimento integral, numa perspectiva solidária construída por meio de práticas socioassistenciais.

visto que a dinâmica das ruas está alterada neste momento. Para tanto, Bruno relata que muitas das cidades finalizaram seus projetos de intervenção tática no final de 2019 e início de 2020, e devido esta situação, não se tem conhecimento real ainda dos avanços que cada rua conquistou. Neste sentido, em um complemento das conversas posteriormente realizado por e-mail, Bruno destaca que essa parte dos projetos-piloto do Programa Ruas Completas em si teve seu encerramento com o final de 2020, e que a partir de então algumas cidades seguem na conclusão do projeto executivo das ruas, enquanto outras ainda desenvolverão suas intervenções. A ênfase do WRI Brasil, se dará nesse futuro próximo, em estreitar os vínculos com a Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas, e desenvolver publicações que contribuam para a compreensão e disseminação dos conceitos.

Por fim, o encerramento da entrevista se deu com uma abertura aos entrevistados para colocarem questões julgadas relevantes a respeito da temática. Ariadne comenta da importância de se mapear as cidades que realizaram intervenções baseadas no conceito de Ruas Completas, e menciona que frequentemente recebem e-mails de cidades interessadas em conhecer melhor o Programa ou comentando de iniciativas que vêm tomando para tornar suas Ruas Completas. Todavia, infelizmente a equipe não consegue ainda realizar este trabalho de compilar tais informações para reforçar a importância que este movimento possui.

Da mesma forma comenta-se sobre essa necessidade percebida de aproximação e colaboração entre academia e prefeitura nos Projetos de Ruas Completas. Neste sentido ao perguntar qual a melhor forma de contribuição da academia, Ariadne comenta que

[...] a gente vê que um papel importante da academia está na disseminação do conceito, além das extremas contribuições na colaboração com a prefeitura pra coletar dados, sistematizar, analisar e avaliar, e assim poder desenvolver projetos relevantes à sociedade. Isso também permitiria que fossem produzidos mais artigos acadêmicos para comprovar mais os resultados, os benefícios desse conceito. [...] seria

muito bom ter essa maior colaboração entre cidades e prefeituras, assim a própria academia auxiliaria a prefeitura na verificação dos projetos, mas também principalmente na parte de monitoramento.

Também Bruno levanta a importância do debate sobre o conceito de Ruas Completas dentro da universidade, destacando que, assim como estiveram promovendo diversas capacitações para contribuir com essa mudança de visão, de paradigma com técnicos, administradores e população, um dos objetivos do trabalho do WRI Brasil com a academia é o de contribuir para que os novos profissionais não permitam que esta visão siga instaurada dentro das secretarias no futuro, ou enfim, em todas as áreas que façam projetos. Então, para ele, inserir esse conceito contribuiria com mais uma alternativa para lançar um olhar diferente para ruas no Brasil.

Por fim, Bruno complementa dizendo que é muito importante haver essa “ponte” entre o conceito de Ruas Completas e a academia, e poder ter uma tese de mestrado que trata esse conceito é extremamente válido, para agregar ainda mais aos estudos que ainda estão surgindo no país, principalmente, por que segundo ele, ainda há muitas pessoas que não conhecem o conceito, ou tiram conclusões precipitadas a respeito do que realmente é o Ruas Completas. Assim, a difusão deste conhecimento, até mesmo para outras áreas, se mostra muito importante.

3.2.2 Análise da entrevista

Conforme apresentado pelo relato da entrevista, os colaboradores do WRI Brasil, participantes da entrevista semiestruturada, apresentaram contribuições relevantes acerca da contextualização, caracterização e processos de implementação de Ruas Completas no cenário brasileiro, reforçando o objetivo geral deste trabalho, e atendendo ao objetivo específico três, *ampliar o debate sobre iniciativas de Ruas Completas no Brasil, sob a ótica de colaboradores do WRI Brasil através de entrevista semiestruturada.*

A entrevista semiestruturada mostrou-se fundamental como método de contribuição para a investigação desta pesquisa, sob a ótica de que muitas das informações, dados, relatos e vivências, que contribuíram de uma forma ou de outra para o desencadeamento dos fatos que levaram a adoção do conceito de Ruas Completas no Brasil, só poderiam ser assim apresentados pelos envolvidos no contexto desde o princípio, como foi o caso dos entrevistados, Ariadne e Bruno.

Durante a entrevista, todas as questões foram respondidas, e em alguns pontos, talvez devido à realização conjunta, a abordagem era expandida com o relato de experiências vivenciadas.

A questão de a entrevista ter sido realizada em conjunto apresenta como desvantagem o fato da impossibilidade de comparação entre os argumentos apresentados por ambos entrevistados, visto que não havia discordância entre suas afirmações. Contudo, também apresenta a vantagem de receber respostas mais completas acerca de determinadas questões que envolviam relatos das ações do grupo, onde ambos estiveram envolvidos visto que, conforme apresentado, as respostas eram complementadas por um ou por outro entre Ariadne e Bruno.

Ademais, os dois apresentam contribuições pautadas em experiências vivenciadas ao longo dos últimos anos em diversas cidades brasileiras participantes da iniciativa, visto que suas atividades ao longo deste período foram além de processos de escritório, estando presentes em oficinas, audiências públicas, eventos, capacitações, reuniões diversas, e até mesmo em orientações *in loco* em algumas intervenções, conforme pode ser observado na figura 14.

Figura 14: Entrevistados do WRI Brasil colaborando com as atividades de implementação de urbanismo tático. Da esquerda para a direita, Juiz de Fora/MG - Ariadne Samios; e Porto Alegre/RS - Bruno Batista, ao centro de roupa preta.



Fonte: WRI Brasil, álbum do flickr.com, 2021.

Acredita-se que essa multiplicidade de atividades permite aos entrevistados uma visão mais ampla do conceito e do processo, o que contribui para o entendimento da relação entre a teoria e a prática de Ruas Completas no contexto brasileiro.

Com a finalização da entrevista, Ariadne e Bruno colocaram-se a disposição para contribuições relacionadas materiais e dados sobre a iniciativa no Brasil, e desta forma, colaboraram ainda com a verificação das informações apresentadas anteriormente nos quadros 1 e 2. Também a partir desse contato pós entrevista com os colaboradores da WRI Brasil foi sinalizada de forma mais evidente, uma possível publicação com abordagem mais clara sobre as Ruas Completas no Brasil, compilando os estudos de casos dos projetos pilotos aplicados, que certamente contribuirá ainda mais com a abordagem desta pesquisa. Contudo, ainda não há uma previsão exata para o lançamento para tal documento.

SÍNTESE DA PESQUISA: ORIENTAÇÕES SOBRE RUAS COMPLETAS

De acordo com a gerente de governança urbana do WRI Brasil, Daniely Votto, durante décadas as cidades foram planejadas dentro de gabinetes e escritórios, sem o contato com os anseios e as necessidades dos cidadãos, o que nos levou a problemas urbanos que hoje são desafios enfrentados por todos os gestores locais (WRI BRASIL, 2017b).

O conceito de Ruas Completas foi concebido para influenciar o poder público a levar em consideração outros aspectos no momento de planejar os perfis viários de uma cidade (WRI BRASIL, FNP, ICS, 2020). Assim, uma rua se torna mais completa quando há uma distribuição mais democrática do espaço e segurança para todos os seus usuários. Contudo, mais importante do que classificar se uma rua é completa ou não, é mudar o paradigma de desenho viário do último século e ainda em prática no Brasil, baseado em soluções para o tráfego de veículos e não para o uso das pessoas (WRI BRASIL, 2017a).

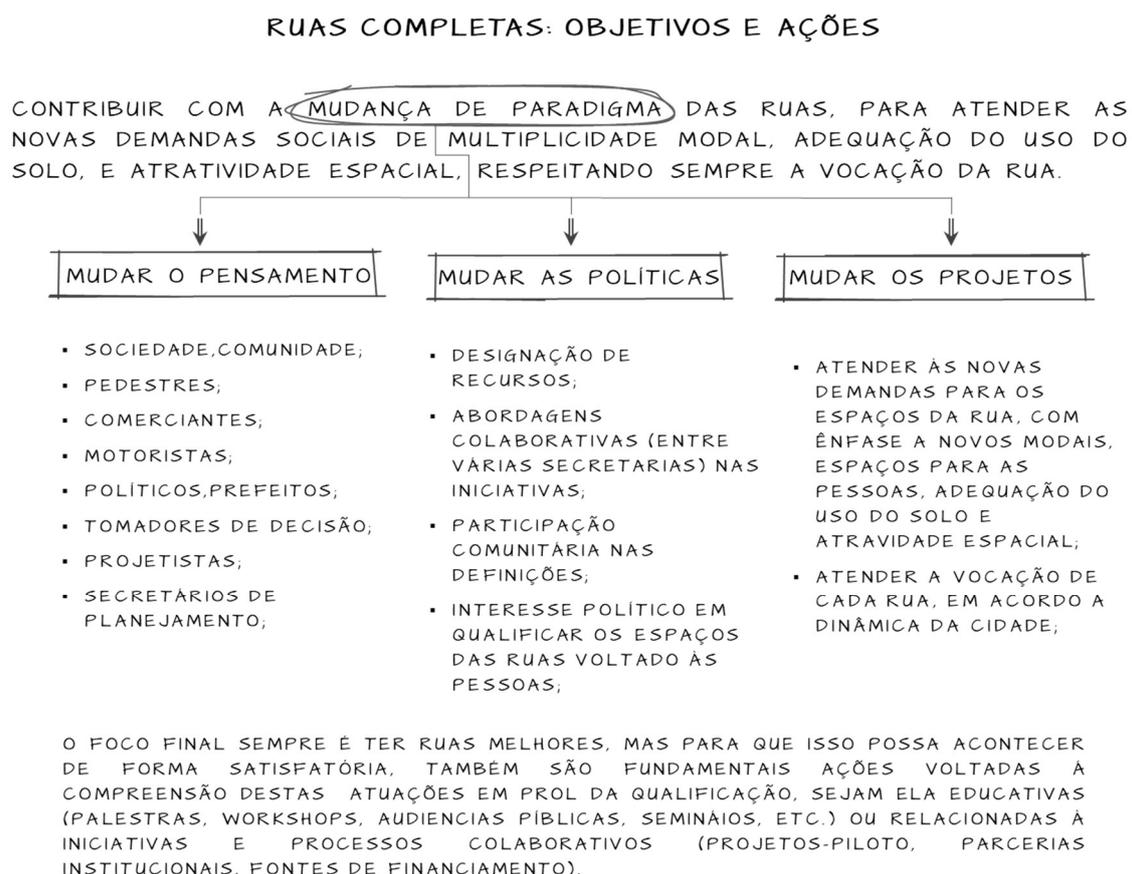
Todavia, a maioria das pessoas não consegue imaginar uma maneira de melhorar as ruas. Muitas vezes dizem que é melhor não mexer para não prejudicar o trânsito de carros. Mas de acordo com o WRI Brasil, quando um projeto de Ruas Completas é implementado, aqueles que puderem experimentar uma rua pensada para pessoas terão a oportunidade de avaliar se o desenho proposto atende à vocação daquela via e se torna a experiência de passagem e permanência mais agradável (2019a). Esse tipo de experiência tende a contribuir com uma mudança na visão das pessoas que usam o espaço sobre a importância de construir espaços mais seguros, equitativos e vivos, que reflitam a identidade

da rua e as prioridades daquela comunidade, e este é um primeiro passo fundamental para transformações mais expressivas e duradouras.

Neste contexto e, como um apanhado geral do que foi apresentado pelo trabalho, este capítulo procura sintetizar algumas abordagens, pontuando questões essenciais acerca das iniciativas de Ruas Completas e, mais especificamente no contexto brasileiro.

Em complemento ao objetivo específico dois, *distinguir a abordagem do conceito e implantação de Ruas Completas no Brasil*, é apresentado na sequência a figura 15 e o quadro 4. A primeira com um resumo de percepções desta autora acerca dos objetivos e ações da abordagem brasileira de Ruas Completas.

Figura 15: Percepções acerca da abordagem brasileira do conceito de Ruas Completas



Fonte: Elaborado pela autora, 2021. Com base em McCann, 2013b; Litman, 2013; WRI Brasil, 2021a; entrevista semiestruturada 2021.

O quadro a seguir busca compilar um paralelo com os principais pontos da abordagem de Ruas Completas no Brasil com relação aos EUA, para entender

o contexto e o foco de abordagem e vislumbrar assim possíveis desdobramentos para o cenário.

Quadro 4: Paralelo geral entre Ruas Completas no Brasil e nos EUA.

NO BRASIL	NOS EUA
Programa Ruas Completas	<i>Complete Streets Movement</i>
Surgiu oficialmente em 2017	Surgiu oficialmente em 2004
<i>World Resources Institute</i> - WRI Brasil	<i>National Complete Coalition</i>
Necessidade em apresentar as possibilidades e o caminho para a mudança de paradigma, a partir da criação de mais exemplos positivos para inspirar novas abordagens.	A mudança de visão partiu da comunidade, e a necessidade foi centrada em estabelecer políticas diferentes para o direcionamento de recursos.
Cerca de 21 cidades envolvidas com o Programa, 6 projetos-piloto concluídos, 4 em fase de implementação e projeto final, e outros em fase de projeto.	Mais de 1.600 políticas de <i>Complete Streets</i> aprovadas

Fonte: Elaborado pela autora, 2021. Com base em WRI Brasil, 2021; McCann, 2013; Smart Growth America, 2021.

É imprescindível compreender que existem diferentes formas de abordagem, visto que também o movimento possui várias frentes de atuação. Assim, o Quadro 5, categoriza as diferentes iniciativas de Ruas Completas de acordo com seus propósitos.

Quadro 5: Ruas Completas, elementos e processos, políticas e projetos.

	PROCESSOS	ELEMENTOS
Iniciativas Políticas de Ruas Completas	Quais as ações	O que é imprescindível
Implementação de Projetos de Ruas Completas	necessárias	abordar

Fonte: Autora, 2021.

O entendimento desta diferença de abordagem entre processos e elementos, permite a compreensão dos compêndios deste trabalho:

- uma síntese com enfoque em políticas e projetos de Ruas Completas sob essas abordagens;

- a apresentação de contribuições sobre Ruas Completas com os pontos essenciais;

4.1. INICIATIVAS POLÍTICAS DE RUAS COMPLETAS - ELEMENTOS E PROCESSOS

Uma política de Ruas Completas nada mais é do que um compromisso de que todos os projetos futuros priorizarão as pessoas mais vulneráveis que usam a rua. As decisões do dia-a-dia em termos de financiamento, planejamento, projeto, manutenção e operações devem estar alinhadas aos objetivos do documento de política adotado.

Para a implementação de uma política de Ruas Completas é apresentado na sequência um processo com orientações que podem contribuir na orientação para esta iniciativa. Em suma, as etapas são oriundas de uma publicação intitulada, *Guia Smart Growth America - The Best Complete Streets Initiatives of 2017*, e adaptadas para apresentação. Destaca-se ainda que se trata de um processo não linear, ou seja, não são passos necessariamente sequenciais, visto que a adaptação de contexto do Ruas Completas exige uma abordagem orgânica das técnicas. Assim, as principais etapas de implementação para iniciativas políticas de Ruas Completas:

1. Adotar uma política de Ruas Completas - A adoção de uma política estabelece formalmente o compromisso da cidade ou comunidade com o as Ruas Completas.

2. Reestruturar ou revisar os procedimentos, planos, regulamentos e outros processos relacionados - Esses processos devem tornar a acomodação de todos os usuários em cada projeto uma parte da rotina do planejamento e dos projetos.

3. Desenvolver novas políticas e guias de design - As comunidades também podem optar por revisar as orientações de projeto existentes para refletir

o estado atual das melhores práticas em projetos de Ruas Completas ou podem, através dos projetos-piloto, encontrar os problemas que precisam ser corrigidos à medida que se avança nos projetos.

4. Oferecer *workshops* e outras oportunidades de treinamento. - Esses treinamentos buscam contribuir com a equipe de trabalho, líderes comunitários, tomadores de decisão e o público em geral para que todos entendam a importância da visão do Ruas Completas. Os treinamentos podem se concentrar no *design* e implementação de Ruas Completas, envolvimento da comunidade, fontes de financiamentos, entre outros

5. Criar um comitê para supervisionar a implementação - O comitê deve incluir partes interessadas externas e internas, bem como representantes de grupos variados, e de todas as habilidades.

6. Criar um plano de envolvimento da comunidade - Um plano de envolvimento comunitário inclusivo pode garantir maior assertividade no trabalho das Ruas Completas, e desenvolver uma maior participação e acolhimento por parte da comunidade para com as intervenções realizadas.

7. Implementar projetos de Ruas Completas – É de extrema importância que a abordagem de Ruas Completas seja incorporada em todos os projetos relacionados à rua e ao espaço público, como uma prática de rotina. Ao fazer isso, se pode trabalhar para criar uma rede abrangente que conectem as intervenções, pensadas para que sejam seguras, confiáveis, confortáveis, convenientes, e acessíveis para todas as pessoas que usam a rua.

Assim como essa orientação sobre o processo de implementação de uma Política de Ruas Completas, a *National Complete Streets Coalition*, com base em décadas de experiência coletiva em planejamento e design, compilou 10 elementos, na publicação chamada *The Elements of a Complete Street Policy* (2017) - Elementos Gerais de uma Política de Ruas Completas - que servem como um modelo de melhores práticas de iniciativas políticas de Ruas Completas para

as comunidades que pretendem adotar o conceito; e para as que já trabalham com a iniciativa, pode contribuir com a orientação sobre áreas para melhorias. (SMART GROWTH AMERICA, 2021). Deste modo, uma política de Ruas Completas “ideal” inclui uma atenção especial ao seguinte:

1. Visão e intenção: Inclui uma visão equitativa de como e por que a comunidade deseja “completar” suas ruas. Especifica a necessidade de criar uma rede completa e conectada e especifica pelo menos quatro modais, dois dos quais devem ser a bicicleta e/ou caminhada;
2. Usuários diversos: beneficia todos os usuários de maneira equitativa, especialmente os usuários vulneráveis e as comunidades com menos investimentos e serviços;
3. Compromisso em todos os projetos e fases: Aplica-se a projetos novos, *retrofit*/reconstrução, manutenção e em andamento;
4. Exceções claras e responsáveis: Torna as exceções específicas e define um procedimento claro que requer aprovação de alto nível e notificação pública antes que as exceções sejam concedidas;
5. Jurisdição: Requer coordenação conjunta entre agências e departamentos governamentais nas parceiras por Ruas Completas;
6. Design: direciona o uso dos melhores e mais recentes critérios e diretrizes de design e define um prazo para sua implementação;
7. Uso da terra e sensibilidade ao contexto: considera as necessidades atuais e esperadas de uso da terra e transporte da comunidade circundante;
8. Medidas de desempenho: Estabelece padrões de desempenho que são específicos, equitativos e disponíveis ao público;
9. Crítérios de seleção de projetos: Fornece critérios específicos para incentivar a priorização de fundos para a implementação de Ruas Completas;

10. Etapas de implementação: Inclui as próximas etapas específicas para a implementação da política.

Percebe-se certa rigidez quanto as especificações dos elementos da política de Ruas Completas ideal segundo a organização dos EUA. Isso se justifica pela maior intensificação das abordagens do movimento naquele país, na busca em estabelecer pontos que levem a um comprometimento com a multiplicação de ações e transformações, conforme visto na sessão *2.2.1. O contexto norte americano* e *2.2.2. O surgimento do nome*.

A implementação de uma política de Ruas Completas é uma maneira de firmar essas ações, com o intuito de que perdurem por mais que algumas administrações.

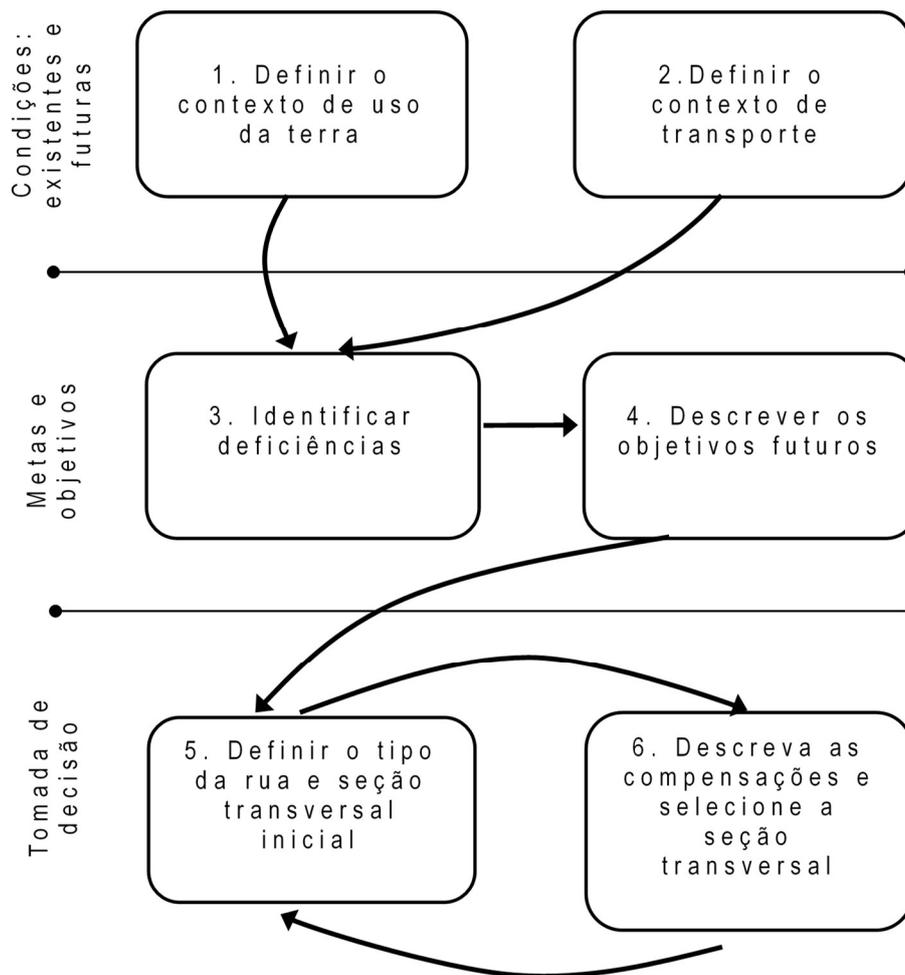
Como no Brasil são poucos os casos de cidades que tem implementado junto à legislação, questões para adoção de Ruas Completas em suas comunidades, ainda não há orientações muito explícitas quanto a este tipo de abordagem. Contudo dentre os pontos essenciais identificados e apresentados posteriormente na sessão *4.3. Contribuições sobre Ruas Completas*, é possível aproximar-se das questões apontadas pela publicação dos EUA.

4.2. IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE RUAS COMPLETAS - ELEMENTOS E PROCESSOS

Algumas recomendações de *design* e planejamento adotadas pelo Conselho Municipal de Charlotte, Carolina do Norte nos EUA, em 2007, são apresentadas no *Charlotte Urban Street Design Guidelines (USDG)*.

Esse processo de categorização é baseado em um contexto de seis etapas para o projeto de Ruas Completas, onde os interesses e necessidades variados de todos os usuários, bem como decisões de uso do solo e mobilidade da cidade são levados em consideração e as compensações de *design* ficam para determinação em cada projeto.

Figura 16: Padrões de design de rua: um processo de seis etapas para considerar e equilibrar as necessidades de todos os usuários.



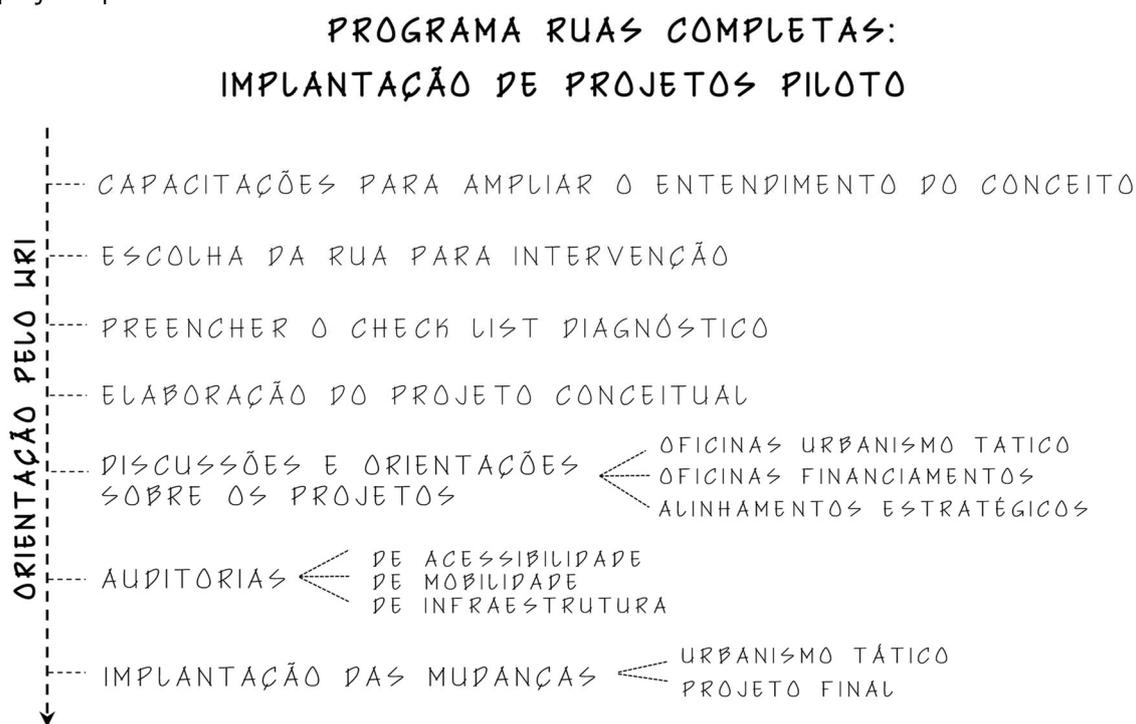
Fonte: Diretrizes de projeto de ruas urbanas. Charlotte/NC, EUA: Charlotte *Department of Transportation*, outubro de 2007. Adaptado e traduzido pela autora, 2021.

Neste caso pode-se dizer que os padrões de design constituem um passo a passo, que orienta a estruturação das etapas a serem seguidas no momento das definições acerca das intervenções.

Da mesma forma, é sintetizado na figura 17, o processo desenvolvido pelo WRI Brasil no Programa Ruas Completas, conforme descrição e dados apresentados pelos colaboradores entrevistados na sessão 3.2. *Entrevista como técnica de coleta de dados*. Em suma, o Ruas Completas se apresenta como uma alternativa de apoio às cidades que tem o interesse em qualificar o espaço público de suas ruas. Coloca-se neste sentido como um "grupo de apoio" a iniciativas isoladas que desejam trazer melhorias à suas comunidades.

Para isso o Programa Ruas Completas trabalhado no Brasil pela WRI, buscou implementar o conceito, através da implantação de projetos-piloto em várias cidades do país. As atividades destas iniciativas contavam com um fluxo de trabalho semiestruturado, para conduzir os desenvolvimentos das ações e dos projetos.

Figura 17: Fluxo de trabalho do Programa Ruas Completas com as cidades na implantação de projetos piloto



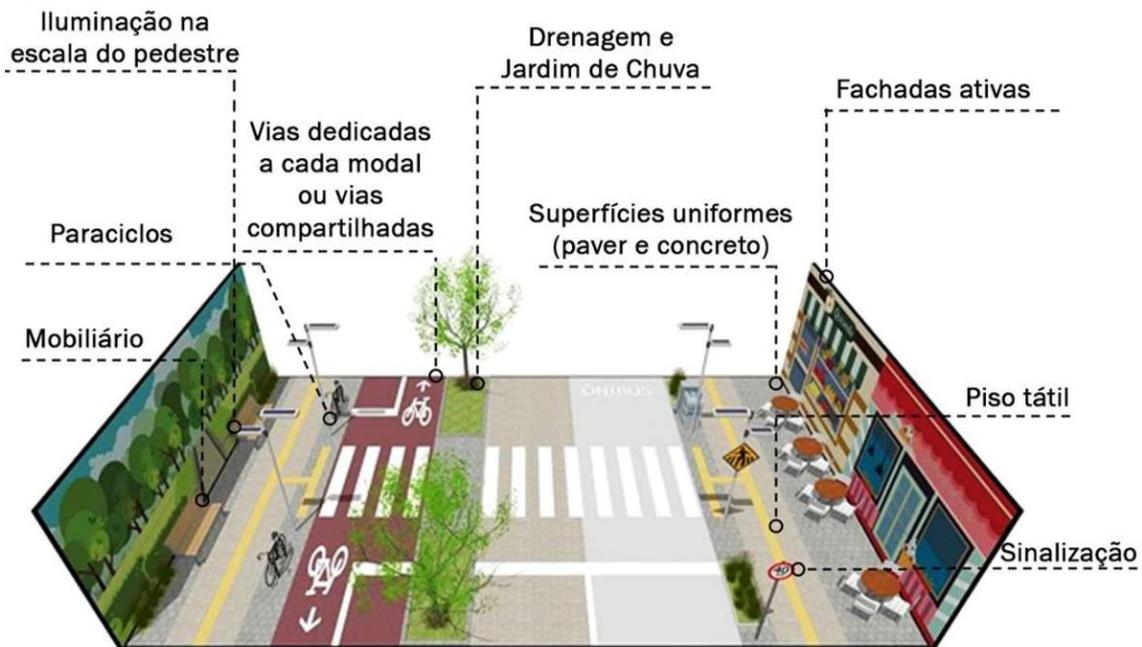
Fonte: Elaborado pela autora com base na entrevista realizada por este trabalho com os colaboradores do WRI Brasil, 2021.

Ao pensar em Rua Completa, é comum associar a palavra “completa” à perfeição ou deduzir que esse tipo de rua terá sempre espaços segregados para cada usuário da via, como pedestres, ciclistas, ônibus ou carros, por exemplo. Mas conforme visto na sessão 2.2.3. *O conceito de Ruas Completas*, está longe disso. Até por que não existe uma solução única de Rua Completa, visto que todas as melhores alternativas de desenho urbano podem ser incorporadas desde que respondam ao contexto local da área onde se localizam (WRI BRASIL, 2017a).

No Brasil, as Ruas Completas variam conforme as necessidades locais e o tipo de uso de cada rua. Assim, podem apresentar diferentes elementos e

características dependendo do contexto em que estiverem inseridas, mas o objetivo é o mesmo: promover um equilíbrio do espaço da via entre os diferentes meios de transporte e criar um ambiente em que todos, independentemente de suas condições de mobilidade, possam circular com conforto e segurança (PACHECO, 2019a).

Figura 18: Esquema das principais possibilidades para compor uma Rua Completa.



Fonte: WRI BRASIL, 2017c.

Conforme apresentado pela figura 18, uma Rua Completa pode incluir diversos elementos como: calçadas, ciclovias (ou calçadas largas), faixas de ônibus especiais, paradas de transporte público confortáveis e acessíveis, oportunidades frequentes e seguras de travessia, ilhas medianas, sinais de pedestres acessíveis, ramais, faixas de viagem mais estreitas e mais rotatórias. A definição do que é importante ou não para cada rua é definido de acordo com a sensibilidade aos contextos (físico, social, econômico, político, etc.)

Para um entendimento acerca do processo de transformação abordado pelo movimento Ruas Completas, foram compilados elementos gerais de uma política de Ruas Completas, com base na experiência dos EUA e, na sequência os elementos mais relevantes e presentes nos projetos-piloto da iniciativa brasileira

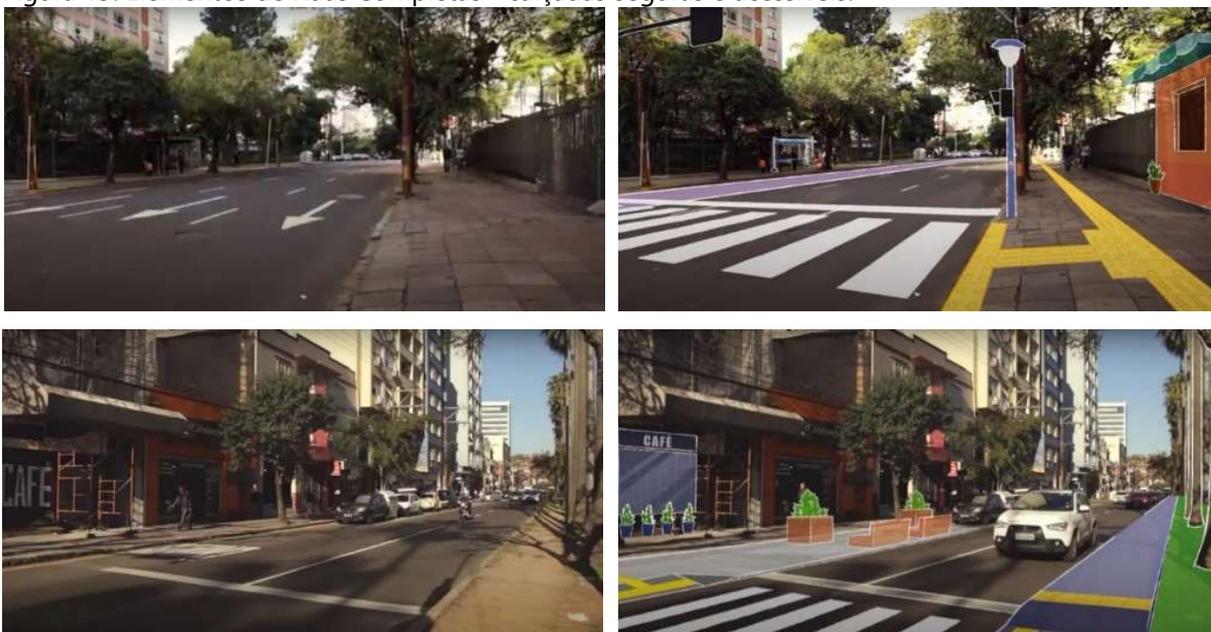
de Ruas Completas, de acordo com o *Quadro 2: Programa Ruas Completas – Projetos-Piloto implementados*, anteriormente apresentado, foram apontados seis dos principais pontos abordados nas intervenções dos projetos-piloto de Ruas Completas.

É válido ressaltar que, nas Ruas Completas, as intervenções podem ser variadas, e abordadas de formas e intensidades diferentes. Isso é geralmente balizado de acordo com a sensibilidade de contexto de cada caso.

Calçadas seguras e acessíveis

Uma das questões mais presentes, abordada em 100% dos projetos até o momento, trata de uma reformulação e geralmente ampliação da área de calçadas, buscando qualificar o espaço destinado aos pedestres com acessibilidade, segurança e prazer.

Figura 19: Elementos de Ruas Completas - calçadas seguras e acessíveis.



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

As calçadas são o principal espaço de convívio entre as pessoas no espaço público da rua. De acordo com a Rocha (2017), é preciso uma injeção de ânimo para que os pedestres retornem às ruas e a qualidade das calçadas possa ser potencializada, não apenas para atrair mais pedestres, mas também para se

tornar um espaço agradável, onde as pessoas querem estar e conviver. A autora apresenta oito princípios²⁰ complementares e interligados para construir e qualificar uma calçada de forma adequada, dentre eles:

1. O dimensionamento adequado - com uma faixa livre onde transitam os pedestres e, sempre que possível uma faixa de serviço para o mobiliário urbano (como bancos e lixeiras), e uma faixa de transição para o acesso às edificações;

2. Superfície qualificada – com pavimentação regular, firme, estável e antiderrapante, e para garantir essas características além das especificações em projeto é preciso averiguar o processo construtivo;

3. Drenagem eficiente – também deve ser pensado no momento do projeto e acompanhado na pavimentação, que as calçadas não acumulem água, pois um local alagado é impróprio para caminhada tornando-as inviáveis e até inseguras aos pedestres;

4. Acessibilidade universal – enquanto espaço público a calçada precisa atender às necessidades de todos os pedestres, atendendo às diferentes características antropométricas e sensoriais: desde pessoas com restrição de mobilidade, como usuários de cadeira de rodas e idosos, até pessoas com necessidades especiais passageiras, como um usuário ocasional de muletas ou uma mulher grávida;

5. Conexões seguras – os pontos de conexões entre os elementos que compõe o espaço da rua precisam ser acessíveis e seguros, principalmente na transição para as edificações, em pontos de parada do transporte coletivo, e na travessia de vias dedicadas aos veículos;

6. Espaço atraente – Caminhar pelas ruas de uma cidade, pode oferecer uma das maiores experiências de vivência do ambiente urbano, ao tornar essa experiência mais agradável através de um espaço qualificado de calçadas, é

²⁰ Estes “8 Princípios da Calçada” se tornaram uma das publicações lançadas pela WRI Brasil.

possível cativar as pessoas para que a locomoção a pé, e conseqüentemente, incentivar modos ativos de deslocamento;

7. Segurança permanente - Adotar estratégias para influenciar positivamente a presença e circulação constante de pessoas nas ruas, seja durante o dia ou a noite, em dias úteis ou em fins de semana, contribui com a segurança dos pedestres. Alguns exemplos são o planejamento voltado aos usos contínuos e frequentes da rua, que torna as calçadas mais vivas; e a permeabilidade visual nas fachadas e térreos das edificações, que permite estabelecer uma correlação e interação entre ambiente externo e interno oferecendo os "olhos da rua"²¹.

8. Sinalização coerente - Assim como os motoristas de veículos automotores, os pedestres também necessitam de informações claras para saber como se comportar e se localizar no ambiente urbano.

A importância deste ponto dentro de uma intervenção de rua, seja ela com ênfase ao Ruas Completas ou não, está no fato de que o deslocamento a pé, de uma forma ou de outra faz parte do dia a dia de todo cidadão, seja para acessar o carro, o transporte público, a bicicleta, os estabelecimentos, as residências ou as próprias calçadas.

Limite de velocidade adequado

Outro ponto importante e frequentemente trabalhado nos projetos é a adequação do limite de velocidade, como forma de reduzir as mortes no trânsito, oferecer maior segurança aos demais usuários da rua (como pedestres e ciclistas)

²¹ Termo usado pela autora Jane Jacobs, referindo-se às pessoas que estão na rua ou avistam a rua. De acordo com ela, "*espaços públicos, como pessoas, não podem ser ilhas – isolados do ambiente ao redor. Espaços públicos têm a ver com gente, têm a ver com vida, têm a ver com trocas e encontros. A vitalidade das cidades está nas pessoas: para muito além das paredes que nos cercam, é na rua que a vida acontece – nos espaços públicos, que são a essência da vida urbana*".

e humanizar as vias. A medida ajuda a melhorar a fluidez do trânsito e torna a cidade mais acessível a todos.

Ruas com velocidades menores favorecem o incentivo aos meios sustentáveis de deslocamento, como caminhar, pedalar ou utilizar o transporte público, possibilitando segurança, conforto e fluidez nos trajetos (WEBMASTER, 2017). Com menos pressa, as pessoas convivem mais, criam mais empatia, e percebem mais o que acontece ao redor.

Figura 20: Elementos de Ruas Completas- limite de velocidade adequado.



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

A cultura da velocidade motorizada faz parte de um modelo de urbanização onde as ruas são apenas parte do caminho, e nunca ponto de parada e convivência. Essa ideia faz sentido para grandes rodovias, mas não cabe para as vias urbanas, onde o conceito de Ruas Completas é muito mais adequado do que o de via expressa.

Para tanto, a implantação do *traffic calming*, enquanto conjunto de medidas para moderação do tráfego motorizado, é uma alternativa para que as ruas sirvam a todos, pois cria espaços de circulação seguros para os modos não motorizados (TRÂNSITO IDEAL, s.d.). Dentre algumas soluções de design propostas pelo *traffic calming* pode se mencionar: o estreitamento da faixa de rolamento de veículos; a implantação de platôs e travessias elevadas; a diminuição do raio de giro em esquinas, o que obriga os motoristas a reduzir a velocidade e ficar mais atento nas conversões e; a implantação de desvios

artificiais que levam a redução da velocidade, como chicanas, ilhas e até mesmo rotatórias (TRÂNSITO IDEAL, s.d.).

Ciclovias

Andar de bicicleta, assim como a caminhada, é um dos principais modos ativos de transporte, mas que possibilita deslocamentos maiores e em menos tempo do que o andar a pé.

Uma alternativa para que os deslocamentos ciclovitários aconteçam de forma segura, e sem causar inconveniências aos demais usuários do espaço público da rua, é o estabelecimento de redes de ciclovias, que possibilitem essas locomoções de forma integral pelas ruas, pela cidade e, em alguns casos, entre cidades.

Figura 21: Elementos de Ruas Completas - ciclovias



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

Com base na publicação de Cruz (2018), alguns dos principais benefícios da adoção de ciclovias e ciclofaixas, no incentivo ao uso da bicicleta foram apontadas a seguir:

- As bicicletas são meios de transporte de baixa velocidade e que permitem uma interação mais efetiva com o espaço em que

circundam. Com isso pode-se dizer que se torna mais “amigável” na convivência com os pedestres do que os veículos motorizados, oferecendo aos mais vulneráveis, como idosos e crianças, maior sensação de segurança ao ocupar o espaço público das ruas.

- Da mesma forma as ciclovias promovem a ocupação do espaço público, tornando-o espaço de convivência e não apenas de passagem, e quando projetadas para longos trechos também podem contribuir levando a presença de pessoas a lugares menos frequentados, contribuindo com a segurança pública.
- Ciclovias podem ser boas para o comércio, pois ciclistas são clientes potenciais²² que passam em baixa velocidade e não exigem grandes áreas de estacionamento.
- A demanda pelo uso da bicicleta (que já tem crescido no Brasil) geralmente aumenta quando implantada uma estrutura cicloviária. Principalmente porque grande parcela da população só costuma fazer uso da bicicleta a partir da proteção oferecida por áreas destinadas aos ciclistas.
- Relacionados a saúde os benefícios do uso da bicicleta são diversos, dentre os quais foram apontados os seis principais:
- O uso da bicicleta como transporte combate o sedentarismo e de todos os problemas de saúde deles decorrentes;
- A atividade física regular previne doenças cardíacas e AVCs, hipertensão, ajuda a prevenir e a controlar o diabetes, aumenta a resistência aeróbica, reduz a obesidade, ativa a musculatura de todo o corpo;

²² No entorno da Ciclofaixa de Lazer em São Paulo/SP, cerca de 100 mil pessoas chegam a circular a cada domingo, comerciantes mais conectados com as tendências de mercado souberam aproveitar o fluxo de clientes potenciais e estão lucrando com isso (CRUZ, 2018).

- Por se tratar de um exercício de baixo impacto, é extremamente recomendado para idosos e pessoas com reumatismo ou problemas nas articulações;
- O uso da bicicleta melhora a qualidade de vida de quem a utiliza, não só pelo ganho em saúde, mas também pela diminuição do stress, melhorando os relacionamentos interpessoais e humanizando o trânsito e a cidade;
- Por ser um meio de transporte que não emite gases poluentes, contribui com a qualidade do ar, evitando problemas de saúde vinculados a questões respiratórias, dessa forma, preserva vidas também de forma indireta e diminui o gasto público com o sistema de saúde e o da população com medicamentos para tratar doenças vinculadas a essas questões;
- A bicicleta é um veículo silencioso e sua adoção em maior escala também contribui com a diminuição da poluição sonora da cidade.
- Como uma forma de retomada do uso das ruas pelas crianças, as ciclovias por meio do andar de bicicleta proporcionam a participação das crianças nos meios de transporte e com isso contribuem no seu desenvolvimento social e com a urbe, além de oferecer uma opção de lazer que resgata uma faceta da infância há muito esquecida nas regiões mais urbanizadas da cidade
- O uso da bicicleta traz economia em dinheiro, pois os custos com compra, utilização e manutenção são muito menores que o do automóvel, representando redução de gastos até para quem a utiliza em substituição ao transporte público. Além disso, a construção de ciclovias e ciclofaixas um custo muito menor que a de vias para veículos motorizados. Quanto mais cidadãos as adotarem, menor será

o gasto com criação e manutenção do viário a longo prazo, economizando o dinheiro da cidade.

- O incentivo e a garantia de uso seguro da bicicleta democratizam o deslocamento, evidenciando que todos cidadãos são importantes para uma cidade, não apenas os que se deslocam em automóveis e essa mensagem é passada claramente com a construção de ciclovias. Além de atuarem no sentido de reduzir os congestionamentos e a lotação dos transportes públicos, ao passo que cada vez mais pessoas troquem suas opções de deslocamento pelas bicicletas, mesmo que eventualmente.

Todavia, para que os benefícios acima reconhecidos sejam potencializados, é importante que as ciclovias e ciclofaixas ofereçam boas condições de deslocamento e segurança a seus usuários, atentando para questões como dimensionamento adequado, sinalização viária, declividade, existência de obstáculos (como mobiliário urbano mal posicionado) e qualidade da pavimentação, por exemplo (GONDIM, 2010).

Infraestrutura de transporte público

Sempre que o contexto e a vocação da via permitirem, a infraestrutura para atender com eficiência o transporte público deve ser prevista. Isso contribui com a organização das vias públicas, proporciona menos custos para a mobilidade da cidade e oferece agilidade para o dia a dia de quem usa o transporte público.

Dados apontam que uma logística em que os ônibus são o meio de locomoção prioritário nos municípios, a construção de faixas exclusivas pode reduzir os custos de mobilidade urbana e aumentar a qualidade do serviço. Atualmente, os principais responsáveis pelo aumento do custo operacional da circulação de ônibus no Brasil são os congestionamentos, por conta do custo dos combustíveis e da quantidade de veículos que acaba sendo necessária, pois

quanto mais tempo uma frota passa no tráfego, maiores são os seus atrasos, o que faz com que um número de veículos suficientes para suprir a demanda seja alto (TRANSDATA, 2020).

As faixas exclusivas para ônibus oferecem benefícios tanto aos motoristas quanto aos usuários: reduzem o tempo de viagem, o que facilita o trabalho do motorista de ônibus, que passa a não ter de disputar espaço com os veículos particulares; e oferecem aos usuários segurança e rapidez durante as viagens.

Figura 22: Elementos de Ruas Completas – infraestrutura de transporte público.



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

Por isso, as faixas exclusivas para ônibus têm uma importância notória no dia a dia urbano. Os investimentos para implantação dessas infraestruturas são relativamente baixos e geralmente viabilizados em um curto prazo (entre 1 e 6 meses)²³, e os resultados contribuem positivamente para a mobilidade da cidade, pois reduzem o consumo de combustível, as emissões de poluentes e diminuem o tempo de viagem.

Boa iluminação

Uma boa iluminação faz parte do sucesso de todos os demais elementos aqui apontados como de relevância para o espaço da rua. Precisa atender com eficiência a todos os espaços da rua, mas deve priorizar às áreas de pedestres e ciclistas, que não possuem sistemas próprios de iluminação, como os automóveis. Além disso, fazer uso de lâmpadas de LED e luminárias com placas solares geram

²³ Estudos da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), de 2013.

economias nas contas de luz e na manutenção das redes. Também se destaca que, sempre que possível, alocar a fiação de forma subterrânea melhora a estética da via e diminui a interrupção da energia elétrica causada por incidentes e intempéries – como chuvas e ventos fortes.

A iluminação urbana transforma as ruas em locais frequentáveis à noite. Quando bem distribuída permite aos usuários da via poder ver longe dos espaços. Assim, vias públicas bem iluminadas oferecem maior sensação de segurança e, embora isso não signifique a total inibição de crimes, é um exercício de lógica, visto que as pessoas tendem a circular com maior tranquilidade em lugares visíveis e bem iluminados (G-LIGHT, 2018).

Figura 23: Elementos de Ruas Completas - boa iluminação



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

Para uma boa iluminação urbana, por se tratar de um espaço aberto, as ruas precisam de uma abrangência de iluminação grande, as praças e monumentos precisam de pontos de destaque e, nas estradas, a sinalização e conforto dos motoristas são importantes. Contudo, é nos espaços de calçadas e cicloviárias que a principal atenção deve ser tomada quanto à iluminação, para que atendam com eficiência e conforto a circulação, permanência e sensação de segurança dos usuários destes espaços.

Presença de comércio local

Algumas das intervenções aconteceram em ruas centrais das cidades e deram ênfase a oportunidade de fomentar o comércio local com as transformações da rua.

Entende-se que comércios, serviços e espaços culturais estimulam a convivência entre a vizinhança e qualificam a relação do espaço público com o ambiente construído, promovendo mais interação social. O pedestre sente-se mais seguro nos espaços onde outras pessoas também estão circulando (GEHL, 2017).

Figura 24: Elementos de Ruas Completas – presença de comércio local



Fonte: WRI Brasil, 2019b.

A presença de comércio local geralmente é caracterizada por estabelecimentos menores (comparados a grandes edifícios comerciais e shoppings centers) e variados. Isso fomenta a presença de fachadas ativas, com janelas e vitrines voltadas para a rua, portas e acessos frequentes, bem como a geralmente presente, proximidade da edificação com a calçada. De acordo com Gehl (2017), esse tipo de configuração espacial em um espaço de rua possui uma forte relação com a segurança pública urbana, além de que, valorizar a relação do edifício com a rua evita a monotonia durante a caminhada e torna ambientes assim convidativos e contribuindo para que as pessoas andem mais a pé e permaneçam mais tempo nas ruas.

4.3. CONTRIBUIÇÕES SOBRE RUAS COMPLETAS - PONTOS ESSENCIAIS

O objetivo do movimento não é determinar padrões de desenho da Rua Completa perfeita, mas sim dar orientações às comunidades para que possam mudar seus espaços (MACCANN, 2013b). Assim, elas mesmas podem

desenvolver, de acordo com a realidade e contexto de cada local, os parâmetros que consideram ideais, tomando como base o conceito de Ruas Completas e as experiências de outros lugares (WRI BRASIL, 2017b).

Sousa e Rosales (2010) apontam que a chave é trabalhar com as partes interessadas e com o contexto existente para ajudar a definir o resultado de cada projeto, visto que a solução de uma rua não é um padrão replicável, ou seja, uma rua pode não exigir todos os modais e técnicas disponíveis, enquanto outra demanda e suporta mais tipos de usuários e intervenções. Os projetos de Ruas Completas exigem envolvimento proativo das partes interessadas, equipe interdisciplinar, colaboração e comprometimento de todas as partes (SOUSA; ROSALES, 2010).

Ao entender as ações do movimento nos EUA, os processos e o contexto brasileiro atual, fica mais evidente a “etapa” em que o Brasil se encontra em maior ênfase com relação ao conceito: buscando a familiarização social, comunitária, política, técnica e acadêmica com esse novo paradigma de mudança no espaço público da rua. Essa familiarização é algo que seguirá do início ao fim do processo de completar nossas ruas, em alguns momentos com mais enfoque, em outros direcionada com maior ênfase a um público em específico, mas é evidentemente crucial para adoção dessas iniciativas de forma eficiente, participativa e duradoura. Vislumbrando as etapas vivenciadas pelos EUA, em similaridade o processo de adoção de Ruas Completas pelo Brasil pode ser balizado pelo que apresenta a figura 25.

Figura 25: Percepções acerca do processo de adoção (geral) de Ruas Completas no Brasil



Fonte: Autora, 2021.

Cabe destacar que, para cada caso, as etapas têm reflexos de intensidade diferente no objetivo final, e podem acontecer com ênfases diferentes e em momentos diferentes, pois trata-se de um processo orgânico e codependente.

Contudo, isso não caracteriza um padrão, visto que as ações, realidades sociais e políticas são bastante diferentes, mas, apresenta um estudo experimental deste panorama, e certamente podem ser identificados e incluídos outros pontos importantes, com novos estudos.

Para realmente completar nossas ruas, elas precisam ser planejadas e projetadas apropriadamente. De acordo com McCann (2013b), já existem diversos estudos com padrões, métricas e modelos extremamente bem elaborados de como uma rua tem que ser para ser bem-sucedida, como o *The open street guide (2010)*, ou o *Guia global de desenho de ruas (2018)*, o que reitera o fato de ser desnecessário ao movimento Ruas Completas o papel de rerepresentar tais padrões. Cabendo ao movimento apenas incorporar as

melhores práticas na elaboração das políticas de abordagem de cada lugar, com alternativas que funcionem ao contexto de cada espaço. Desta forma, e em atendimento ao objetivo específico quatro deste trabalho, *identificar os pontos essenciais acerca dos propósitos e abordagens de iniciativas de Ruas Completas no contexto brasileiro*, no quadro 6 são apresentados os pontos identificados como essenciais para disseminação e prática do movimento no Brasil.

Quadro 6: Pontos essenciais acerca dos propósitos e abordagens de iniciativas de Ruas Completas no contexto brasileiro.

PROPÓSITOS	RECONHECER AS RUAS COMO ESPAÇOS PÚBLICOS – A percepção de que as ruas são o espaço primário da vida pública é fundamental para mudar a visão sobre o potencial que elas tem a oferecer quando voltado às pessoas e à qualificação da vivência social diária.
	PLANO DE RESULTADOS COMUNITÁRIOS - Planejar e projetar ruas deve ser um processo colaborativo para garantir que uma variedade de perspectivas seja considerada.
	DESIGN PARA VELOCIDADES ADEQUADAS - As ruas de precisam ser projetadas para fornecer mobilidade, sustentar a habitabilidade e objetivos de desenvolvimento econômico. Desta forma também a segurança, conveniência e conforto dos motoristas, ciclistas, pedestres, passageiros de transporte público e residentes do bairro serão levados em consideração ao planejar e projetar Ruas Completas.
	INDO ALÉM DAS RUAS COMPLETAS PARA CRIAR COMUNIDADES - As ruas desempenham um papel importante no estabelecimento da imagem e identidade de uma cidade. E além disso fornecem a estrutura crítica para o desenvolvimento atual e futuro.
ABORDAGENS	Infraestrutura para pedestres, com calçadas largas, faixas de travessia, iluminação, sinalização, conforto e projetada com acessibilidade universal.
	Infraestrutura para ciclistas, com ciclovias, ciclofaixas, bicicletários; integração com o transporte coletivo.
	Prioridade do transporte público coletivo sobre o individual; faixas exclusivas ou semiexclusivas; facilidades de integração com o pedestre e o ciclista.
	Arborização, facilitando a drenagem, regulação da temperatura e gerando uma paisagem mais agradável.
	Medidas de <i>traffic calming</i> e gerenciamento de tráfego com o intuito de diminuir a velocidade e gerenciar o tráfego, gerando segurança ao transporte ativo.

Fonte: Elaborado pela autora, 2021. Com base em Valença (2018), WRI Brasil (2021), Charlotte City Council, 2007.

Então, ao disseminar o conceito e incluir os princípios de Ruas Completas no modo de intervir nos espaços urbanos, o objetivo primordial é mudar a forma como as ruas são projetadas. Mas, através dessas intervenções, que em alguns casos podem ser temporárias, também é proporcionada à comunidade uma nova

visão que tende a trazer mudanças permanentes, sobre tudo de como construir espaços melhores para cada comunidade.

Certamente, fazer apenas uma Rua Completa na cidade não é o suficiente para construir cidades para as pessoas. Deste modo, é essencial disseminar o conceito de Ruas Completas para as pessoas, comunidades e gestões municipais, pois permite que sejam levados em consideração os benefícios desse tipo de projeto ao planejar o desenvolvimento urbano da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Parte do pensamento da sociedade ocidental e, conseqüentemente, a forma como foram planejadas as cidades, foi moldado pelo surgimento do automóvel. Por muito tempo as cidades passaram a ser pensadas para os veículos motorizados e não para os pedestres, sendo esse fato contestado cada vez mais nos últimos anos. Pensando em equilibrar essas prioridades chegou-se ao conceito das Ruas Completas, que já vem sendo difundido no Brasil.

Neste sentido, essa dissertação buscou desenvolver contribuições para compreensão, disseminação e prática do movimento Ruas Completas no Brasil, a partir de um maior entendimento acerca dos pontos essenciais, propósitos e abordagens desta iniciativa.

Com o início dos estudos sobre Ruas Completas tinha-se apenas uma perspectiva rasa da magnitude das ações abordadas pelo movimento. Apenas com um aprofundamento na origem da abordagem, contextos envolvidos e entendimento das experiências e iniciativas de Ruas Completas se permitiu gerar uma compreensão acerca do conceito. Para tanto, a metodologia adotada no estudo (levantamento bibliográfico, documental e realização de entrevistas) demonstrou-se adequada para que os objetivos propostos fossem atingidos.

O estudo desenvolvido traz como principal contribuição a contextualização e caracterização do movimento Ruas Completas com ampliação do debate sobre a temática através da entrevista semiestruturada, bem como a identificação de diferentes elementos, processos, propósitos e abordagens de Ruas Completas para contribuir com a compreensão, disseminação e prática do movimento no Brasil, atendendo desta forma o objetivo geral do trabalho.

Ao entender o contexto dos Estados Unidos da América (EUA) e do Brasil com relação ao Ruas Completas, atendendo assim aos objetivos específicos um e dois, é possível supor uma correlação entre a abordagem brasileira e a mudança de enfoque da América do Norte. No período em que as ações das iniciativas brasileiras passaram a ser implementadas, com ênfase em disseminar e engajar a comunidade antes de buscar estabelecer qualquer política ou legislação nas cidades, a abordagem dos Estados Unidos da América, que até então era focado em estabelecer políticas de Ruas Completas por todo país, vinha apresentando um cenário de muitos planos e poucas ações. Percebe-se que a partir de então, as ações norte americanas mudaram a abordagem para uma investida em mais iniciativas, e com metas e parâmetros mais claros no estabelecimentos e reajuste de suas políticas e planos. Pode-se supor então que haja alguma relação entre essa mudança nos Estados Unidos da América e o que vinha sendo realizado no Brasil.

A aplicação da entrevista semiestruturada, em atendimento ao objetivo específico três, surpreendeu e orientou o trabalho em diversos aspectos. A partir das visões lançadas pelos entrevistados foi possível perceber um pouco mais sobre o contexto experimental da iniciativa brasileira que, quando comparada aos alcances dos Estados Unidos da América, parecia extremamente singela. Contudo, nota-se um cuidado extremamente claro em adaptar os princípios ao contexto brasileiro, tendo em vista principalmente que os planos, legislações e políticas relacionadas ao espaço da rua nas cidades do Brasil são bastante distintos da realidade norte americana, assim como, os anseios, necessidades e percepções culturais são ainda mais diferentes.

O atendimento ao objetivo específico quatro foi evidenciado na abordagem da síntese da pesquisa, com as orientações de Ruas Completas. A partir dos diversos compilados de parâmetros colaborativos às abordagens de Ruas Completas, espera-se poder elucidar acerca da diversidade de meios de

atuação que envolvem Ruas Completas, e assim, direcionar de forma mais assertiva futuros trabalhos que visem contribuir com a temática.

Tratar a questão da requalificação de ruas, alinhadas aos princípios de Ruas Completas é muito desafiadora, visto que não existe um '*design* único para todos' (AL-MOSAIND, 2018). Por isso entende-se que o foco da abordagem do movimento não é "pintar" uma visão de um futuro ideal ou fornecer um modelo para a "Rua Completa perfeita", assim como também não é o manifesto do *design* de ponta (que algumas pessoas podem esperar).

Ainda assim os princípios de Ruas Completas integram muitos dos guias e manuais de orientação para o desenho de ruas, e interagem amplamente com novos objetivos de desenvolvimento urbano que enfatizam a necessidade de padrões de desenvolvimento sustentáveis, eficientes, ambientalmente sensíveis e inovadores dentro de seus contextos.

Os preceitos originais do movimento defendem a importância de associar iniciativas de Ruas Completas aos planos mestres de desenvolvimento para garantir a implementação bem-sucedida de seus princípios. Isso contribui como um sinal da continuidade de ações como estas no espaço e no tempo.

Neste sentido, o Brasil tem agregado, em algumas cidades, planos que defendem os mesmos princípios, estejam eles vinculados a Ruas Completas ou não, como o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias de São Paulo (2020), que podem ser adotados como referência na elaboração de futuras políticas contextualmente sensíveis em diversas cidades país a fora.

Contudo, mesmo diante de inúmeras boas intenções, planos e propósitos, o movimento Ruas Completas não é "à prova de falhas", como a própria experiência dos Estados Unidos da América pôde mostrar. Sendo assim para sua aplicação, cabe destacar a necessidade de adaptação para a realidade e contexto de cada lugar, bem como um acompanhamento das experiências, com avaliações e métricas que contribuam com a evolução constante da iniciativa.

Da mesma forma, possíveis obstáculos para essa mudança de política podem ser resolvidos através de esforços sensatos e sinceros de entidades governamentais, como os municípios, setores de planejamento, organizações e moradores. A prioridade precisa ser os objetivos de desenvolvimento do contexto local, da cidade ou da comunidade, para que se possa obter um ambiente mais sustentável e habitável.

Muitas cidades brasileiras ainda precisam mudar suas práticas atuais de decisões de desenho das ruas, para integrar as novas necessidades de desenvolvimento através de um planejamento diferente, que integre principalmente a mobilidade multimodal, e pense nos espaços públicos como uma oportunidade de vivência de qualidade para pessoas, como Ruas Completas.

Ainda levará um bom tempo até que as cidades brasileiras atinjam algum tipo de “ideal de Ruas Completas”, se é que isso acontecerá. Mas enquanto isso, as pessoas que habitam as cidades ainda precisam ser capazes de vivenciá-la com segurança, conforto e prazer. Por isso, entender e abordar o problema (às vezes sob uma ótica diferente) para focar na melhor solução é o caminho a se percorrer. Assim como, através de abordagens de transformação como o Ruas Completas, as cidades podem permitir a mudança gradual de suas ruas para atender às necessidades das pessoas, da comunidade, e da vocação da própria rua.

Neste sentido, espera-se principalmente que esta pesquisa possa oferecer contribuições para uma abordagem mais completa e clara sobre Rua Completas dentro da academia, em trabalhos acadêmicos, disciplinas de planejamento urbano e, de forma mais ousada, em projetos de pesquisa, artigos, projetos de extensão, trabalhos de conclusão de curso, monografias e teses. Se essa pesquisa de alguma forma auxiliar no embasamento para outros estudos ou encorajar a realização dos mesmos, o trabalho já terá valido a pena.

Por fim, entende-se que Ruas Completas não são a solução exclusiva para as questões das ruas, até porque ao longo do tempo as prioridades e cenários

sociais mudam. Contudo, pode-se afirmar que esta é uma alternativa viável, principalmente nos casos que as cidades e comunidades precisem primeiramente chamar atenção para o problema e instigar uma mudança de visão sobre como os espaços podem ser pensados, concebidos e experienciados.

5.1. POTENCIALIDADE E LIMITAÇÕES DA PESQUISA E DOS MÉTODOS

Desde o início das investigações para a dissertação de mestrado o foco não era pesquisar um problema, mas sim uma solução; poder contribuir com algo que pudesse ser impulsionado para colaborar nas mudanças que tanto se espera. Por isso, essa pesquisa não tem a intensão de criticar o trabalho feito na disseminação de Ruas Completas, mas ao contrário, corroborar com o conceito e os fundamentos que vem sendo abordados, a fim de reiterar ainda mais a potencialidade destas iniciativas.

A abordagem da pesquisa foi concentrada à elucidação teórica do tema e compreensão da abordagem brasileira sobre as Ruas Completas, por meio das entrevistas com colaboradores do movimento. Esta delimitação se deve ao período de pandemia instaurado no país, que restringiu o uso de algumas técnicas de coletas de dados. Deste modo, análises de ocupação ou aplicação de questionários com moradores de uma rua que recebeu a intervenção foram desconsiderados nesta pesquisa, visto que o atual cenário pandêmico altera a dinâmica de ocupação de espaços públicos abertos.

O principal e mais latente desafio durante a pesquisa no contexto exploratório, diz respeito à uma de suas motivações principais: o fato de que muitos dos materiais utilizados que abordavam a temática serem em inglês. Com necessidade de uma compreensão mais aprofundada sobre a amplitude do tema, foi realizada uma trabalhosa pesquisa em torno desses materiais. Se houvesse um

trabalho que reunisse tais informações antes desta pesquisa, possivelmente a investigação teria tomado outros rumos.

O método da entrevista semiestruturada mostrou-se fundamental como ferramenta de contribuição para as questões desta pesquisa, visto que muitas das informações, dados, relatos e vivências, direcionaram as abordagens desta investigação, e corroboraram muitas das informações adquiridas durante a fase exploratória.

Conforme apresentado na análise da entrevista, uma das desvantagens da realização conjunta deste método com os entrevistados, foi de que impossibilitou a comparação entre os argumentos apresentados por ambos, contudo, ao mesmo tempo essa questão converte-se a uma vantagem, visto que desta forma foi possível estabelecer um diálogo mais fluido e os entrevistados complementavam um ao outro conforme as questões eram abordadas.

Ademais, os dois apresentam contribuições pautadas em experiências vivenciadas ao longo dos últimos anos em diversas cidades brasileiras, tendo em vista sua participação amplificada junto aos processos, em oficinas, audiências públicas, eventos, capacitações, reuniões diversas, e até mesmo em orientações *in loco*, em algumas intervenções.

Por fim, acredita-se que o enfoque do trabalho na elucidação acerca da temática de Ruas Completas, para reunir e contextualizar o que diz respeito à transição e cenário da iniciativa brasileira, tenha sido alcançado. E neste sentido, espera-se que a essa contribuição para uma melhor compreensão acerca do conceito de Ruas Completas, e dos processos e caminhos para aplicação desse modelo de mudança, possa contribuir direta ou indiretamente para promovê-lo ainda mais no Brasil.

5.2. RECOMENDAÇÕES PARA FUTUROS TRABALHOS

Conforme evidenciado, espera-se acima de tudo que este trabalho contribua de alguma forma para o desenvolvimento de mais pesquisas relacionadas e aprofundadas sobre Ruas Completas, visto que é uma temática até então recente em dissertações e teses acadêmicas, principalmente no Brasil, ficando mais direcionada a artigos, notícias e manuais de orientação. Neste sentido, destaca-se que, são diversas as possibilidades de desdobramento que podem ser tomadas a partir deste estudo.

De forma complementar à metodologia de entrevista semiestruturada adotada pela investigação, sugere-se a complementação das informações e da visão acerca do conceito e do movimento Ruas Completas no Brasil, com abordagens aos professores integrantes da Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas, com o intuito de explorar o posicionamento da academia neste cenário. Da mesma forma, complementos que aprofundem mais as diferentes opções de abordagens dos elementos de Ruas Completas apresentados por esta pesquisa podem contribuir na construção de ferramentas que auxiliem gestores e projetistas à adotarem o conceito em suas cidades.

Além disso, conforme evidenciado por Ariadne Samios, durante a entrevista semiestruturada, uma contribuição de extremo valor para a ampliação do conceito no país seria mapear as cidades que realizaram intervenções baseadas no conceito de Ruas Completas, mesmo sem serem vinculadas ao Programa da WRI Brasil em si, visto que infelizmente a equipe ainda não consegue realizar este trabalho de compilar tais informações a fim de reforçar a importância que o movimento possui.

Da mesma forma este trabalho aponta uma lacuna em abordagens mais direcionadas às novas implantações de ruas (em novos loteamentos ou cidades em desenvolvimento) para analisar se tem havido algum tipo de preocupação em

pensa-las voltadas às necessidades multimodais e voltadas à qualidade de espaço para o pedestre.

Em contraponto a uma das principais limitações da pesquisa, sugere-se que, pós período de Pandemia pelo Covid-19, sejam realizados estudos mais aprofundados acerca das percepções da população sobre os projetos-piloto de Ruas Completas desenvolvidos e em desenvolvimento nas cidades brasileiras, que podem ser através de estudos de caso, análises pós-ocupação, mapas comportamentais, questionários e entrevistas para captar percepções e preferências, etc. Neste sentido, sugere-se também uma investigação a cerca de uma possível 'mudança de visão' das pessoas para com os espaços públicos e a convivência sociais, impactados pelas questões relacionadas a pandemia, onde seria interessante abordar teorias mais aprofundadas de percepção ambiental, e comportamento nos espaços da rua.

REFERÊNCIAS

AL-MOSAIND, M. **Applying complete streets concept in Riyadh, Saudi Arabia:** opportunities and challenges. *Urban, Planning and Transport Research*, v. 6, n. 1, p. 129–147, 2018. doi: 10.1080/21650020.2018.1547124.

BATISTA, B.; CORRÊA, F. **Com urbanismo tático, cidades enfrentam a Covid-19 priorizando pedestres e ciclistas.** WRI Brasil. Publicado em: 29 abr. 2020. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/com-urbanismo-tatico-cidades-enfrentam-covid-19-priorizando-pedestres-e-ciclistas>>.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. **Aprendendo a entrevistar:** como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*. Vol. 2 nº 1 (3), janeiro-julho/2005, p. 68-80.

BURDEN, D; LITMAN, T. **America Needs Complete Streets.** 2011. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/282708952_America_Needs_Complete_Streets>. Acesso em 08 jan. 2021.

CÉZARO, A.; DELECOLLE, N. **Ruas Completas:** mais vida e segurança na cidade. *Revista NOI, Caxias do Sul*, n. 12, p. 26-27, março 2019. Disponível em: <<https://www.revistanoi.com.br/colunistas/auber-cesaro/ruas-completas.html>>. Acesso em: 03 set. 2020.

CHARLOTTE CITY COUNCIL. **Urban street design guidelines.** Adopted October 22, 2007. Disponível em: <<https://charlottenc.gov/Transportation/PlansProjects/Documents/USDG%20Full%20Document.pdf>>. Acesso em: 04 jan. 2021.

COMPLETE STREETS FOR CANADA. **What are complete streets?** Disponível em: <<https://www.completestreetsforcanada.ca/what-are-complete-streets/>>. Acesso em: 15 março 2021.

CRUZ, W. **19 razões para apoiar a implantação de ciclovias:** Entenda por que a construção de estrutura cicloviária é tão importante para as cidades brasileiras. *Vá de bike*, publicado em 22 ago. 2014, atualizado em 16 mar. 2018. Disponível em: <<https://vadebike.org/2014/08/por-que-apoiar-ciclovias/>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

DAMATTA, R. **A casa & A Rua**. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1997.

FIGUEIREDO, L. **Desurbanismo**: um manual rápido de destruição de cidades. In: Anais do I ENANPARQ. Rio de Janeiro: ANPARQ, 2010.

GARREFA, F.; CARVALHO, F. F. **Três conceitos para o aumento na segurança viária de pedestres e ciclistas**: urbanismo tático, ruas completas e ruas seguras. In: Revista Latino-americana de Ambiente Construído & Sustentabilidade, v. 1, n. 1, 2020, pp. 90-105. Disponível em: https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/rlaac_sustentabilidade/article/view/2517/2289>. Acesso em: 10 jan. 2021.

GEHL, J. **A vida entre edifícios**: Usando o espaço público. Lisboa: Livraria Tigre de papel e Cicloficina dos Anjos, 2017.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

G-LIGHT. **O que torna a iluminação pública tão importante?** Publicado em: 3 out. 2018. Disponível em: <<https://www.glight.com.br/blog/iluminacao-publica/>>. Acesso em: 20 jan. 2021

GODOY A. S. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades**: uma revisão histórica dos principais autores e obras que refletem esta metodologia de pesquisa em Ciências Sociais. Revista de Administração de Empresas: São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, Mar./Abr. 1995. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rae/v35n2/a08v35n2.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2021.

GONDIM, M. F. **Cadernos de desenho – ciclovias**. 2010. Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/24%20-%20BRASIL_Caderno%20de%20Desenho_Ciclovias.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2021.

HANDY, S.; MCCANN, B. **The Regional Response to Federal Funding for Bicycle and Pedestrian Projects**: An Exploratory Study. Journal of the American Planning Association, V. 77, p. 23-38, 29 nov. 2010. doi: 10.1080/01944363.2011.526537.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KENT, F.; MADDEN, K. **Ruas como Lugares**. In: A Cidade ao nível dos olhos: Lições Para os Plinths, Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

LAPLANTE, J.; MCCANN, B. **Complete Streets**: We Can Get There from Here. ITE Journal, vol. 78, n. 4, p. 24-28, 2008. Disponível em:

<<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.638.8211&rep=rep1&type=pdf>>. Acesso em: 08 nov. 2020.

LITMAN, T. **Evaluating Complete Streets**: The Value of designing Roads for diverse moders users and activities. Victoria Transport Policy Institute, 2015. Disponível em: <<http://www.vtpi.org/compstr.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2020.

LITMAN, T. **The new transportation planning paradigm**. Institute of Transportation Engineers. ITE Journal, v. 83, n. 6, p. 20, 2013. Disponível em: <www.vtpi.org/paradigm.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2020.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M. E. D. A. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

LYDON, M. et al. **Tactical Urbanism**: Short-term Action, Long-term Change. Street Plans Collective. [S.l: s.n.], 2012. Disponível em: <https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1>. Acesso em: 20 set. 2020.

MAROPO, V. L. B.; SILVEIRA, J. A. R. da; NEGRÃO, A. G.; CASTOR, D. C. **Mobilidade nos centros urbanos**: estudo para implantar ruas completas no centro de João Pessoa, Paraíba, Brasil. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.12, Curitiba, 2020. doi: 10.1590/2175-3369.012.e20190145.

MCCANN, B. **Complete Streets**: more than a new design. In: *Urban Design Group Journal*, issue 125, winter. Washington, DC: Space Syntax, 2013a.

MCCANN, B. **Completing our streets**: The transition to safe and inclusive transportation networks. Washington, DC: Island Press, 2013b.

MEHTA, V. **The Street**: A Quintessential Social Public Space. New York, Oxon: Routledge, 2013.

NOGUEIRA, P. C. E. **Urbanismo tático e intervenções urbanas**: aderências e deslizamentos. In: ArcoDesign. Rio de Janeiro, Edição especial, Out. 2017, pp. 89-101. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/arcodesign>>. Acesso em: 12 jan. 2021.

PACHECO, P. **Conheça a especialista**: Paula Santos. WRI Brasil. Publicado em 17 nov. 2017. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2017/11/conhe%C3%A7a-especialista-paula-santos>>. Acesso em: 05 dez.2020.

PACHECO, P. **O que o conceito de Ruas Completas pode acrescentar à formação em planejamento urbano**. WRI Brasil. Publicado em 09 mai. 2019a.

Disponível em: <<http://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/05/o-que-conceito-de-ruas-completas-pode-acrescentar-a-formacao-em-planejamento-urbano>>.

Acesso em: 29 nov. 2020.

PACHECO, P. **Ruas Completas e psicologia**: como o ambiente influencia nosso comportamento. WRI Brasil. Publicado em: 16 set. 2019b. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/09/ruas-completas-e-psicologia-como-o-ambiente-influencia-nosso-comportamento>>.

PFEIFER, L. **The Planner's Guide to Tactical Urbanism**. Montreal, Canada, 2013.

Disponível em:

<https://static1.squarespace.com/static/5d950bfaae137b5f0cbd75f5/t/5df16429ba130c27b019f7b1/1576100919883/Tactical+Urbanism+Guide_Pfeifer+2013.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2021.

RIBEIRO, E. A. **A perspectiva da entrevista na investigação qualitativa**. Evidência: olhares e pesquisa em saberes educacionais, Araxá/MG, n. 04, p.129-148, maio de 2008.

ROCHA, P. S. **8 Princípios para projetar calçadas seguras e acessíveis**: novo manual da WRI Brasil. 13 Jun 2017. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/873487/8-principios-para-projetar-calçadas-seguras-e-acessíveis-novo-manual-da-wri-brasil>>. Acesso em: 20 jan 2021.

ROSA, A. A. **A utilização de um índice de completude na avaliação de impacto para projetos de Ruas Completas**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2020.

ROSA, M. V. de F. P. do C.; ARNOLDI, M. A. G. C. **A entrevista na pesquisa qualitativa: mecanismos para a validação dos resultados**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2006. 112 p.

RUA. In: MICHAELIS: Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2015.

SÃO PAULO. **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias**. São Paulo: 2020.

SBCOACHING. **Paradigma**: O que é, Exemplos, Conceito e Definição. 16 out. 2018. Disponível em: <<https://www.sbcoaching.com.br/blog/paradigma/>>. Acesso em: 06 jan. 2020.

SENAC SP (org.). **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Editora Senac, 2018.

SMART GROWTH AMERICA. **National Complete Streets Coalition**. [s.d.]. Disponível em: <<https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/>>. Acesso em: 15 jan 2021.

SMART GROWTH AMERICA. **The Elements of a Complete Street Policy**. 2017. Disponível em: <<https://smartgrowthamerica.org/resources/elements-complete-streets-policy/>>. Acesso em: 02 dez. 2020.

SMART GROWTH AMERICA. **The many benefits of Complete Streets**. 2015. Disponível em: <<https://smartgrowthamerica.org/resources/the-many-benefits-of-complete-streets/>>. Acesso em: 06 dez. 2020.

SOUSA, L. R.; ROSALES, J. **Contextually Complete Streets**. In: Green Streets And Highways, 2010, Denver, CO. Anais... [s.l.; s.d.]. Disponível em: [https://doi.org/10.1061/41148\(389\)9](https://doi.org/10.1061/41148(389)9). Acesso em: 6 nov. 2020.

TRANSDATA. **A importância dos corredores de ônibus para a mobilidade urbana**. Publicado em: 28 fev. 2020. Disponível em: <<https://www.itstransdata.com/pt/blog/2020/2/28/a-importancia-dos-corredores-de-nibus-para-a-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 19 jan. 2021.

TRANSITOIDEIAL. **Traffic calming**. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/100/traffic-calming>>. Acesso em 20 jan. 2021.

VALENÇA, G. C.; SANTOS, E.. **O conceito de ruas completas e a infraestrutura cicloviária: a experiência de Toronto, Canadá**. Revista Espácios. v. 39, n. 8, p. 26, 2018. Disponível em: <<https://www.revistaespacios.com/a18v39n08/a18v39n08p26.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2020.

VOGEL, A.; MELLO, M. A. da S. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro**. 4. ed. Niterói: Eduff, 2017.

WEBMASTER. **Redução dos Limites de Velocidade: O que você precisa saber sobre isso**. Rodas da paz, 06 nov. 2017. Disponível em: <<http://www.rodasdapaz.org.br/que-proposta-e-essa-de-reduzir-os-limites-de-velocidade/>>. Acesso em: 12 jan. 2021.

WHITE, W. **The Social Life of Small Urban Spaces**. 3.ed. New York: Project For Public Sapaces, 2004.

WINTERS, A.; MITRA R.; LEA, N. S.; HESS, P. M. **Understanding Complete Streets: How do Professionals define a Complete Street Project?** Washington DC: 95th

Annual Meeting of the Transportation Research Board, 2016. Disponível em: <<https://pubsindex.trb.org/view/2016/C/1393157>>. Acesso em: 23 set. 2020.

WRI BRASIL (ed.). **Entrevista com Erik Cisneros: quatro perguntas para entender o urbanismo tático.** Porto Alegre. 2018a. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/12/entrevista-com-erik-cisneros-quatro-perguntas-paraentender-o-urbanismo-tatico>>. Acesso em: 02 nov. 2020.

WRI BRASIL. **Afinal, o que são Ruas Completas?** 18 out. 2017a. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/afinal-o-que-sao-ruas-completas>>. Acesso em: 05 nov. 2020.

WRI BRASIL. **De Rua Completa em Rua Completa, cidades requalificam espaços públicos para as pessoas.** Publicado em: 07 nov. 2019a. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/11/de-rua-completa-em-rua-completa-cidades-brasileiras-devolvem-espacos-publicos-as-pessoas>>. Acesso em: 30 out. 2020.

WRI BRASIL. **Onze cidades brasileiras apresentam suas Ruas Completas.** Publicado em: 01 dez. 2017b. Disponível em: <<https://wricidades.org/noticia/onze-cidades-brasileiras-apresentam-suas-ruas-completas>>. Acesso em: 16 out. 2020.

WRI BRASIL. **Rua Completa de São Paulo tem 92% de aprovação.** Publicado em: 18 dez. 2018b. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/12/rua-completa-de-sao-paulo-tem-92-de-aprovacao>>. Acesso em 03 dez 2020.

WRI BRASIL. **Ruas Completas.** [s.d.]. Disponível em: <<https://cutt.ly/jjBIOBv>>. Acesso em: 10 jan. 2021a.

WRI BRASIL. **Ruas completas: você sabe o que é?** Youtube. 17 mai. 2019b. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=iv27WnxaCP0>>. Acesso em: 12 nov. 2020.

WRI BRASIL. **Seminários Online reúnem as melhores práticas para a implementação de Ruas Completas.** Publicado em: 05 nov. 2018c. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/11/seminarios-online-reunem-melhores-praticas-para-implementacao-de-ruas-completas>>. Acesso em: 01 nov. 2020.

WRI BRASIL. **Seminários Online Ruas Completas e Universidades.** Publicado em: 25 set. 2019c. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/eventos/seminarios-online-ruas-completas>>. Acesso em: 08 dez. 2020.

WRI BRASIL. **Sobre o WRI Brasil.** [s.d.]. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/sobre>>. Acesso em: 17 jan. 2021b.

WRI BRASIL. **WRI Brasil e FNP lançam Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono – Ruas Completas.** Publicado em: 26 de abril, 2017c. Disponível em: <<http://wricidades.org/noticia/wri-brasil-e-fnp-lan%C3%A7am-rede-nacional-para-mobilidade-de-baixo-carbono-%E2%80%93-ruas-completas-0>>. Acesso em: 16 jan. 2021.

WRI BRASIL; FNP; ICS. **Transporte urbano sustentável:** Caso Projeto Ruas Completas – Brasil, 2020. Disponível em: <http://iuc-la.eu/wp-content/uploads/2020/03/POR_-_Cobertura_Nacional_-_Projeto_Ruas_Completas.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2021.

APÊNDICE A – Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas.

Quadro 7: Professores integrantes da Rede de Professores Universitários pelo Ruas Completas, por região do país.

Região	Sigla Federação	Nome do professor	Instituição à qual está vinculado	Área de conhecimento
Norte	RO	Adecarlo Fonzar Pegino Junior	Centro Universitário São Lucas	Arquitetura e Urbanismo
	TO	Lucimara Albieri de Oliveira	UFT - Universidade Federal do Tocantins	Arquitetura e Urbanismo
Nordeste	MA	Andréa Duailibe	UEMA - Universidade Estadual do Maranhão	Arquitetura e Urbanismo
	CE	Ivna Gadelha	UNI7 - Centro Universitário 7 de Setembro	Arquitetura e Urbanismo
	PB	Caroline Munoz Cevada Jeronymo	IFPB - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba	Arquitetura e Urbanismo
	PE	Oswaldo Lima Neto	UFPE - Universidade Federal de Pernambuco	Engenharia Civil
	AL	Renan Silva	UNIT - AL (Centro Universitário Tiradentes)	Arquitetura e Urbanismo
	AL	Simone Romao	UFAL - Universidade Federal de Alagoas	Urbanismo e paisagem
	SE	Zenith Delabrida	UFS - Universidade Federal de Sergipe	Psicologia Ambiental
Centro-oeste	DF	Ingrid Luiza Neto	UDF - Centro Universitário do Distrito Federal	Psicologia
	DF	Gabriela Tenorio	UnB - Universidade de Brasília	Arquitetura e Urbanismo

Região	Sigla Federação	Nome do professor	Instituição à qual está vinculado	Área de conhecimento
Centro-oeste	GO	Rosinete Bandeira	IFG - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás	Arquitetura e Urbanismo
	MS	Renan Junior	Universidade Católica Dom Bosco	Psicologia no Trânsito
	MS	Gisele Yallouz	Anhanguera - Uniderp	Arquitetura e Urbanismo
	MS	Aida Mohamed Ghadie	UNIGRAN - Centro Universitário da Grande Dourados/MS	Engenharia
Sudeste	MG	Juliane Érika Cavalcante Bender	CEFET-MG - Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais	Engenharia de transportes
	MG	Antonio Carlos Evangelista	UFTM - Universidade Federal do Triângulo Mineiro	Engenharia Civil
	MG	Ana Paula Luz	Faculdade Metodista Granbery	Arquitetura e Urbanismo
	ES	Tarcísio Bahia de Andrade	UFES - Universidade Federal do Espírito Santo	Arquitetura e Urbanismo
	RJ	Daniele Bento Ruas	UniRedentor	Arquitetura paisagística
	RJ	Adriano Arpad Moreira Gomes	UNESA - Universidade Estácio de Sá - Petrópolis	Arquitetura e Urbanismo
	RJ	Alline Serpa	UCP - Universidade Católica de Petrópolis	Arquitetura e Urbanismo
	RJ	Alice Magalhães G. Souza	Universidade Estácio de Sá - Campus Nova Iguaçu	Arquitetura e Urbanismo
	RJ	Adriana Sansão Fontes	UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro	Arquitetura e Urbanismo
	RJ	Regina Cohen	UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro	Acessibilidade e Desenho Universal
	RJ	Gisele Silva Barbosa	UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro	Engenharia Urbana

Região	Sigla Federação	Nome do professor	Instituição à qual está vinculado	Área de conhecimento
Sudeste	SP	Juliana Jacob	ITES - Instituto Taquaritinguense de Ensino Superior	Engenharia Civil
	SP	João Felipe Lança	UNIP - Universidade Paulista / Faculdade Eduvale Avaré	Arquitetura e Urbanismo
	SP	Luciane de Andrade de Melo	FSP - Centro Universitário Sudoeste Paulista	Tecnologia Ambiental
	SP	Fábio Mariz Gonçalves	USP - Universidade de São Paulo	Arquitetura e Urbanismo
	SP	Roberta Consentino Kronka Mülfarth	USP - Universidade de São Paulo	Arquitetura e Urbanismo
	SP	Carolina Dondice Cominotti (Lilla)	Universidade Presbiteriana Mackenzie	Arquitetura e Urbanismo
	SP	Jair Gustavo de Mello Torres	SENAC SP / UNIP - Universidade Paulista	Engenharia de Produção / Mobilidade Urbana
Sul	PR	Diego Vieira Ramos	Centro Universitário Ingá - Uningá	Arquitetura e Urbanismo
	PR	Fernando Manosso	UTFPR - Universidade Tecnológica Federal do Paraná	Engenharia Ambiental
	PR	Cintia Negrão Nogueira	Centro Universitário Autônomo do Brasil - Unibrasil	Arquitetura e Urbanismo
	PR	Andre Luiz Braga Turbay	PUCPR - Pontifícia Universidade Católica do Paraná	Arquitetura e Urbanismo
	PR	Juliano Geraldi	PUCPR - Pontifícia Universidade Católica do Paraná	Planejamento Urbano
	SC	Vladimir Tavares Constante	UniSociesc	Arquitetura e Urbanismo
	SC	Carolina Stolf Silveira	UDESC - Universidade do Estado de Santa Catarina - Laguna	Arquitetura e Urbanismo
	SC	Inara Pagnussat	UNOESC - Universidade do Oeste de Santa Catarina	Arquitetura e Urbanismo

Região	Sigla Federação	Nome do professor	Instituição à qual está vinculado	Área de conhecimento
RS	RS	Eliara Riasyk Porto	Universidade de Passo Fundo	Engenharia Civil
	RS	Alejandro Ruiz Padillo	UFSM - Universidade Federal de Santa Maria	Engenharia de Transportes
	RS	Carlos Felix	UFSM - Universidade Federal de Santa Maria	Engenharia de Transportes
	RS	Brenda Pereira	UFSM - Universidade Federal de Santa Maria	Engenharia de Transportes
	RS	Claudia Damasio	Unisinos - Universidade do Vale do Rio dos Sinos	Arquitetura e Urbanismo
	RS	Fábio Zampieri	UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul	Arquitetura e Urbanismo
	RS	Ana Margarita Larrañaga	UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul	Engenharia da Produção
	RS	Mariana Pavlick	UniRitter	Arquitetura e Urbanismo

Fonte: Elaborado pela autora com base em WRI BRASIL, 2021.

APÊNDICE B – Termos de autorização da entrevista semiestruturada.

TERMO DE AUTORIZAÇÃO

Eu Ariadne Samios declaro que concordei em ser entrevistada na pesquisa de campo referente ao projeto de mestrado intitulado “**Dinâmicas e ambiências das Ruas Completas no Brasil: o caso da rua João Alfredo em Porto Alegre/RS**” desenvolvida por **Zamara Ritter Balestrin**, mestranda do Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria/RS. Fui informada, ainda, de que a pesquisa é orientada pelo professor Phd Luiz Guilherme Aita Pippi e coorientada pela professora Me.^a Alessandra Gobbi Santos, a quem poderei contatar ou consultar a qualquer momento que julgar necessário por meio do e-mail guiamy@hotmail.com ou alearggobbi@gmail.com. Afirmando que aceito participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar com a pesquisa, no sentido de explicitar sobre o trabalho da WRI Brasil com o movimento Ruas Completas, e mais especificamente sobre o desenvolvimento da iniciativa na rua João Alfredo em Porto Alegre - RS, bem como de outros projetos similares. Dessa forma também concordo com a publicação do relato da entrevista abordando a temática de Ruas Completas.

Porto Alegre 19 de Janeiro
_____, ____ de _____ de 2021.

Ariadne A B Samios

Assinatura do entrevistado

TERMO DE AUTORIZAÇÃO

Eu Bruno Batista declaro que concordei em ser entrevistado na pesquisa de campo referente ao projeto de mestrado intitulado **“Dinâmicas e ambiências das Ruas Completas no Brasil: o caso da rua João Alfredo em Porto Alegre/RS”** desenvolvida por **Zamara Ritter Balestrin**, mestranda do Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria/RS. Fui informado ainda, de que a pesquisa é orientada pelo professor Phd Luiz Guilherme Aita Pippi e coorientada pela professora Me.^a Alessandra Gobbi Santos, a quem poderei contatar ou consultar a qualquer momento que julgar necessário por meio do e-mail guiamy@hotmail.com ou alearqgobbi@gmail.com. Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar com a pesquisa, no sentido de explicitar sobre o trabalho da WRI Brasil com o movimento Ruas Completas, e mais especificamente sobre o desenvolvimento da iniciativa na rua João Alfredo em Porto Alegre - RS, bem como de outros projetos similares. Dessa forma também concordo com a publicação do relato da entrevista abordando a temática de Ruas Completas.

Porto Alegre 19 de janeiro de 2021.

Bruno Batista

Assinatura do entrevistado

ANEXO A – Linha do tempo do Programa Ruas Completas no Brasil

R U A S COMPLETAS

Ruas Completas são projetadas para equilibrar e democratizar o uso das vias. Melhoram a acessibilidade, o meio ambiente, incentivam a caminhada e o uso da bicicleta, facilitam o acesso ao transporte coletivo e contribuem para a segurança no trânsito. Incentivam as pessoas a se apropriar dos espaços urbanos e as cidades se tornam mais inclusivas e compartilhadas.

Ruas Completas oferecem a oportunidade que as cidades precisam para promover uma **transformação na mobilidade**, transferindo a prioridade dos carros para as **pessoas**.

OBJETIVO

O programa Ruas Completas foi criado com o objetivo de mudar o paradigma de desenho viário ainda praticado Brasil. Por meio do conceito de Ruas Completas e das ações da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono buscamos influenciar o poder público a criar espaços públicos mais democráticos e seguros para todas as pessoas.



RUAS COMPLETAS NÃO SÃO TODAS IGUAIS

Ruas Completas incorporam as características de desenho urbano seguro que melhor respondem ao contexto local, sendo versáteis na sua concepção. Alguns de seus princípios norteadores:

- Atender aos usos existentes e planejados para o futuro de cada região;
- Dar protagonismo às pessoas ao priorizar deslocamentos por transporte coletivo, a pé e de bicicleta;
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas;
- Contribuir para a melhoria da saúde e da segurança dos usuários da via;
- Envolver a população na definição de prioridades.



O início do projeto Ruas Completas ocorreu no IV EMDS, no qual foi lançada a Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono, com a presença das 11 cidades participantes.

A rede proporciona a troca de experiência entre as cidades, fomentando a adoção de práticas sustentáveis de mobilidade urbana. As cidades disseminam o conceito de Ruas Completas no Brasil, por meio da elaboração e implantação de projetos pilotos de Ruas Completas.

A Rua Joel Carlos Borges, em São Paulo, foi o primeiro projeto implementado. A rua é utilizada por muitos pedestres, pois dá acesso à estação de metrô Berrini.

As alterações no desenho da rua fizeram com que ela se tornasse mais adequada à circulação dos pedestres. A requalificação distribuiu o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos os usuários da via.



O WRI Brasil realizou auditorias de segurança viária e acessibilidade nos projetos conceituais das cidades da rede.

Entre Março e Outubro, o WRI Brasil e a FNP apresentaram oito Seminários Online Ruas Completas para apoiar profissionais de diversas áreas a colocar os princípios das Ruas Completas em ação.

✓ 792 PARTICIPANTES
✓ 164 CIDADES ATINGIDAS

Veja a série em:
bit.ly/RuasCompletas-Seminarios



Os workshops realizados nas 11 cidades da Rede, com a presença das cidades do entorno. Foram iniciados os esboços dos projetos de Rua Completa de cada cidade.

✓ 11 WORKSHOPS,
✓ 346 TÉCNICOS,
✓ de 65 PREFEITURAS.

Exemplos de projetos desenvolvidos pelas cidades participantes da Rede.



Durante a Reunião Geral, promovida pela FNP, aconteceu o encontro da Rede Nacional Para Mobilidade de Baixo Carbono.

As atividades dedicadas às cidades da Rede contaram com:

- palestra da National Complete Streets Coalition;
- palestra sobre formas de financiamento para intervenções urbanas;
- exposição de maquetes de projetos piloto, em parceria com UFPE.



Realização



PARTICIPAÇÃO CIDADÃO É PARCEIRO DO PROJETO URBANÍSTICO

A contribuição da população é um ponto chave na transformação do espaço urbano.

Com o engajamento da população é possível identificar e priorizar os principais problemas da rua e suas possíveis soluções.

Os problemas mais frequentemente identificados são:

- **Segurança**
- **Acessibilidade**
- **Atuação pública**
- **Infraestrutura**
- **Transporte Público**
- **Fiscalização**

FINANCIAMENTO DE ONDE VEM OS RECURSOS?

A viabilidade financeira dos projetos é um dos principais desafios enfrentados nas cidades. É importante que os atores envolvidos identifiquem estratégias de financiamento que não dependam apenas do orçamento municipal.

Projetos e obras de Ruas Completas podem ser financiados ou apoiados de várias formas:

- Parcerias com a iniciativa privada ou com a sociedade civil;
- Organismos e ONGs podem fornecer apoio técnico;
- Composição com orçamentos de diversas secretarias para partes específicas da obra;
- Fundos municipais específicos (Fundo de Urbanização, de Multas, de Meio Ambiente etc.);
- Empréstimos financiados por instituições nacionais ou internacionais;
- Instrumentos de financiamento previstos no Plano Diretor.

A 74ª Reunião Geral aconteceu em São Caetano do Sul (SP), onde as cidades participantes da Rede se encontraram mais uma vez. Este foi o primeiro encontro com **a participação de novas cidades.**

- A agenda do Programa Ruas Completas contou com:
- Painel sobre Bikeshearing;
 - Palestra sobre a implementação de políticas municipais sobre Ruas Completas;
 - Painel sobre urbanismo tático.



As cidades de **Curitiba, Rio de Janeiro, Porto Velho e Guarulhos** ingressam oficialmente na Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono para também implementarem projetos de Ruas Completas.

Março 2018

Oficinas de Alinhamento Estratégico

ALINHAMENTO ESTRATÉGICO UMA VIAGEM

Um projeto de Rua Completa pode envolver setores relacionados a mobilidade, planejamento urbano, obras, saúde, educação, entre outros, dependendo da estrutura de cada cidade.

A boa integração institucional do município aumenta a fluidez dos processos.

- Para o projeto não naufragar é indispensável definir uma rota
- Todo mundo no barco: Secretarias e órgãos devem construir uma visão comum do projeto;
 - Quem faz o que: é necessário construir uma governança do projeto;
 - Mapa de navegação: a participação de diversos setores permite a avaliação de riscos inicialmente desconsiderados;
 - Como caçar o tesouro: a participação de diversos atores permite uma visão mais ampla sobre as oportunidades para financiar a obra;
 - Terra à vista: é importante definir estratégias de comunicação interna e externa;
 - Novas viagens: Um trabalho coletivo fornece aos secretários e prefeitos envolvidos elementos para a tomada de decisão e replicação de projetos exitosos.

Maio 2018

Oficinas de Participação Social

Maio 2018

73ª Reunião Geral da FNP

A 73ª Reunião Geral aconteceu na cidade de Niterói e foi palco de mais um encontro das cidades participantes da Rede Nacional para Mobilidade de Baixo Carbono.

- A agenda do Programa Ruas Completas contou com:
- walking tour na avenida escolhida para se tornar a primeira Rua Completa da cidade;
 - palestra sobre medição de impacto das intervenções;
 - painel sobre participação social.



Niterói

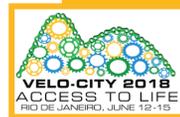
Junho 2018

Oficinas de Financiamento

Junho 2018

Ruas Completas no Velocity Rio de Janeiro

O Velocity é um evento internacional que em 2018 aconteceu no Rio de Janeiro. O WRI Brasil apresentou o trabalho desenvolvido com as cidades da Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono e como as Ruas Completas são importantes para o avanço da ciclomobilidade no Brasil.



Outubro 2018

Ruas Completas no Walk21

O Walk21 é um evento internacional com foco na mobilidade a pé. Em 2018 aconteceu em Bogotá, Colômbia. O WRI Brasil apresentou como a importância das parcerias formadas com a rede de cidades e demais parceiros para o sucesso das Ruas Completas. Porto Alegre, participante da Rede, também apresentou o seu projeto piloto de Rua Completa.



Novembro 2018

74ª Reunião Geral da FNP

Pesquisas demonstraram que:

- **80%** das pessoas se sentem seguras na via depois da intervenção;
- **92%** das pessoas que circulam acham que a rua melhorou após a intervenção.

Dezembro 2018

Medição de impacto da Rua Completa de São Paulo

Dezembro 2018

Novas cidades entram na RNMB

Juiz de Fora inaugurou uma intervenção temporária na Rua Marechal Deodoro fechando a rua oficialmente para pedestres. UFJF organizou uma exposição de trabalhos envolvendo o conceito de Ruas Completas e esse evento ocorreu também na mesma rua.



Rua Marechal Deodoro

Março 2019

Intervenção de Urbanismo Tático em Juiz de Fora e exposição de trabalhos da UFJF



Evento com **participação social, apresentação da proposta** pra rua toda, **pesquisa com a população** apresentação de trabalhos de alunos da Unisinos utilizando o conceito de Ruas Completas.

Neste primeiro encontro que reuniu professores universitários das 5 regiões do país, foram discutidas estratégias para a disseminação do conceito de Ruas Completas na academia e para as próximas ações da rede.

Em continuidade ao trabalho de 2018, o WRI Brasil e a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) apresentou em 2019 a série **"Seminários Online Ruas Completas e Universidades"**.

A série contou com o apoio da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas, criada pelas duas organizações, e teve o objetivo de identificar oportunidades e desafios para integrar o conceito de Ruas Completas na formação dos futuros planejadores e planejadoras urbanas. Em cinco seminários, sempre na última semana do mês, professores universitários de todas as regiões do Brasil apresentaram temas relacionados à disseminação do conceito no meio acadêmico, entre outros tópicos.

Intervenção na Rua Miguel Calmon que corta o centro da cidade. Além de extensões de calçada em concreto e em pedra portuguesa dos dois lados da via, as intervenções incluem 1,1 km de ciclofaixa, redefinição dos alinhamentos da via, raios de curvas e pavimentação asfáltica, além de sinalização inteligente. Houve implantação de rampas, piso tátil, redefinição e aumento das travessias.

Com a ampliação de espaço para pedestre, foram criadas áreas de descanso com bancos e lixeiras. As árvores plantadas garantirão sombra e conforto térmico nesses locais, além de contribuir para a compensação das emissões dos automóveis que circulam na região.



O projeto de urbanismo tático com tinta, balizadores e tachões foi concluído no restante da rua. Adicionalmente, mobiliário urbano foi parcialmente doado e parcialmente construído pelos alunos do curso de Marcenaria da Escola Pão dos Pobres, localizada no mesmo bairro.



Março 2019
Inauguração do primeiro trecho da Rua Completa de Porto Alegre

Março 2019
Formação da Rede de Professores Universitários

Março 2019
Reunião presencial com os Professores pontos focais

Abril 2019
4ª Encontro Online entre as cidades RNMB

Mai 2019 à Setembro 2019
Série de Seminários Online Ruas Completas e Universidades

Agosto 2019
Evento Transformações Urbanas

Setembro 2019
Inauguração da Rua Completa de Salvador

Outubro 2019
Campinas realiza Intervenção de Urbanismo Tático

Outubro 2019
Oficina de Capacitação sobre Ruas Completas em Santo André

Novembro 2019
Inauguração 2ª fase de Urbanismo Tático da Rua João Alfredo em Porto Alegre

As prefeituras com as quais o WRI Brasil estava trabalhando demonstraram a necessidade e o interesse em atuar em conjunto com universidades. Ao identificar essa lacuna, bem como a oportunidade de aplicação do conhecimento gerado na academia pelas prefeituras, o WRI Brasil propôs a formação da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas.

No quarto encontro da RNMB as cidades de Porto Alegre e Juiz de Fora apresentaram os resultados das suas intervenções de urbanismo tático, parte de seus projetos piloto de Ruas Completas.

Durante o evento Transformações Urbanas, que ocorreu em São Paulo organizado pelo WRI Brasil, ocorreu o 5º encontro da RNMB. O quinto encontro da rede reuniu participantes de 15 das 18 cidades participantes e 4 professores representantes da Rede de Professores Universitários pelas Ruas Completas.

Intervenção temporária em frente a Escola Vicente Rao. Após todo o processo de diagnóstico, participação da comunidade, estudo dos materiais e possíveis parcerias, diversos componentes foram incluídos na intervenção, entre eles:

- Qualificação das duas interseções próximas a escola na Rua Custódio Inácio José Rodrigues com extensões de calçada junto às esquinas.
- Criação de parklet em estrutura de madeira com diversos tipos de mobiliário urbano no entorno, como lixeiras, bancos, vegetação, biblioteca e horta comunitárias, amarelinha e paraciclo.
- Sinalização horizontal e vertical da rua foi revitalizada. Instalação de rampa de acesso junto à vaga para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Faixa de travessia junto a entrada da escola com distância de travessia reduzida em função da estrutura de madeira.
- Lombada removível com material emborrachado antes da nova travessia para promover a redução de velocidades.

Oficina de capacitação sobre o conceito de Ruas Completas com técnicos da prefeitura de Santo André e participação de outras cidades do ABC Paulista.

O OBJETIVO CIDADES + UNIVERSIDADES

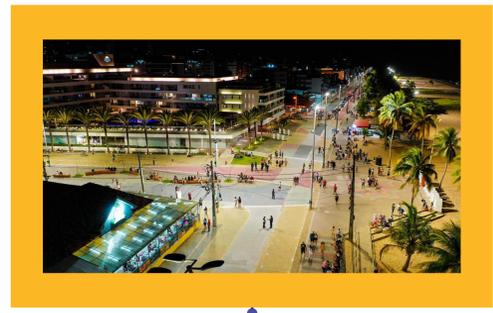
O objetivo é engajar professores acadêmicos para troca de experiências, referências e boas práticas sobre Ruas Completas, visando contribuir para a formação de profissionais qualificados, que planejem e desenvolvam projetos para tornar as cidades brasileiras do futuro mais seguras, saudáveis e democráticas.



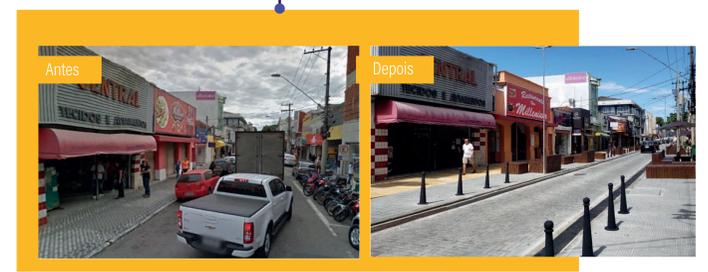


As cidades de **São Caetano do Sul, Rio Branco, Santo André, Goiânia, Palmas, Mesquita e São José dos Campos** ingressam oficialmente na Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono para também implementarem projetos de Ruas Completas.

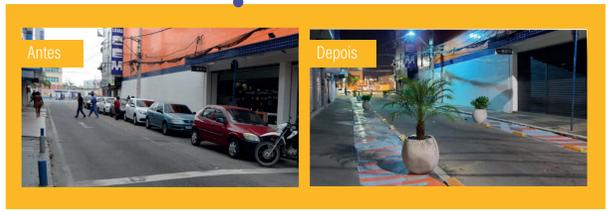
Quer saber mais sobre o projeto?



Oficina de capacitação sobre o conceito de Ruas Completas com técnicos da prefeitura de Rio Branco e Porto Velho.



Publicação que aborda como o conceito de Ruas Completas vem sendo utilizado no Brasil, trazendo 8 estudos de caso de cidades brasileiras que implementaram projetos piloto.



Está em andamento obra de nova Rua Completa em Fortaleza, em fase próxima à inauguração.

CONHEÇA NOSSAS PUBLICAÇÕES

- bit.ly/AcessosSegurosTransp
- bit.ly/8PrincipiosCalçadas
- bit.ly/Cidades-Seguras
- bit.ly/CadTecMobilidade

ANEXO B – *Checklist* Ruas Completas.

REDE NACIONAL PARA MOBILIDADE DE BAIXO CARBONO

• Projeto Ruas Completas •

O que é Rua Completa?

As vias urbanas são parte vital das cidades e proporcionam a oportunidade de convivência entre todos que nela passam. Todas as pessoas, independentemente da idade, habilidade e renda devem ter acesso seguro, confortável e conveniente aos seus destinos, seja caminhando, pedalando, dirigindo ou utilizando o transporte coletivo.

Ruas Completas são projetadas para permitir esse acesso seguro a todos os usuários de forma democrática. O conceito representa uma mudança no paradigma tradicional de desenho de vias urbanas.

Existem muitos elementos que podem tornar uma rua completa. Não há uma receita única e cada projeto evolui da avaliação de fatores que influenciam no desenho final da rua.

Checklist Ruas Completas

O objetivo do Checklist Ruas Completas é apoiar na consolidação das metas e na verificação dos impactos do projeto seguindo as seguintes premissas:

- Desenvolver um desenho baseado nas condições de uso do solo e viária atuais e planejadas.
- Desenvolver um projeto que apoie os objetivos de redistribuição do espaço viário, mudança na divisão modal e metas de redução de acidentes de trânsito.
- Desenvolver um projeto alinhado com o Plano de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor.



PASSO 1: CONDIÇÕES EXISTENTES

Nome do projeto: _____

Agências participantes: _____

Agência responsável: _____

Responsável técnico pelo projeto: _____

CARACTERÍSTICAS DA RUA

FOTO AEREA

Nome da rua: _____

Largura total da calha viária: _____ Largura entre meio-fios: _____

Classificação da via

<input type="checkbox"/>	Arterial primária	<input type="checkbox"/>	Arterial secundária
<input type="checkbox"/>	Coletora	<input type="checkbox"/>	Local

CARACTERÍSTICAS DA ÁREA

Extensão média dos quarteirões: _____ % Uso do solo residencial: _____

% Uso do solo comercial: _____

Lista de principais destinos nas redondezas (por exemplo, escolas, parques, corredores, centros comerciais, campus universitários, etc.):

Realização:



WRI BRASIL

FNP FRETE NACIONAL DE PREFEITOS

DADOS E MEDIDAS**Modos de transporte utilizados**

	A pé		Automóvel		Veículo de carga
	Bicicleta		Motocicleta		Veículo de alta ocupação

Contagens

A cidade possui pesquisa OD e divisão modal: S N

Contagem Classificada de Veículos – Informar data

Número de veículos motorizados/h:

Auto: ___ hpm **Moto:** ___ hpm **Ônibus:** ___ hpm **Caminhão:** ___ hpm
 ___ hpn ___ hpn ___ hpn ___ hpn

Contagem de Pedestres – Informar data e ponto na via.

Número de pedestres/h:

_____ hpm _____ hpa _____ hpt

Contagem de Ciclistas – Informar data

Número de ciclistas/h:

_____ hpm _____ hpa _____ hpt

Sendo:

hpm = hora pico manhã

hpa = hora pico almoço

hpn = hora pico noite

hpt= hora pico tarde

Ocorrência de acidentes na rua do projeto - Informar fonte e período

Acidentes com veículos motorizados:

Acidentes com bicicletas: _____

Autos = _____

Motos = _____

Outros incidentes: _____

Ônibus = _____

Acidentes com pedestres:

Pontos críticos:

Atropelamento = _____

Infraestrutura

<p>Calçadas: S N Pavimento em boas condições: S N Largura total mínima: _____ Largura total máxima: _____</p>														
<p>Via para ciclistas: _____</p>														
<p>Serviço de ônibus: S N Faixas dedicadas ao ônibus? S N Número de pontos de parada: _____ Número de pontos de parada com abrigo: _____</p>														
<p>Número de faixas de tráfego:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Qnt.</th> <th>Larg. 1</th> <th>Larg. 2</th> <th>Larg. 3</th> <th>Larg. 4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>					Qnt.	Larg. 1	Larg. 2	Larg. 3	Larg. 4					
Qnt.	Larg. 1	Larg. 2	Larg. 3	Larg. 4										
<p>Estacionamento permitido: S N Tipologia de estacionamento: _____</p>														
<p>Iluminação: S N escala da via: S N escala do pedestre: S N combinado: S N</p>														
<p>Sinalização: S N escala da via: S N escala do pedestre: S N combinado: S N</p>														
<p>Árvores: S N</p>														
<p>Mobiliário: S N Bicicletários e paraciclos: S N Estações de compartilhamento de bicicleta: S N</p>														

Moderação de tráfegoTravessias elevadas: **S N**Canteiros centrais: **S N**Lombadas: **S N**Extensão de meio-fio: **S N**

PASSO 2: CONDIÇÕES PLANEJADAS

Objetivo principal:

<input type="checkbox"/>	redução de acidentes	<input type="checkbox"/>	mudança da divisão modal	<input type="checkbox"/>	variação do uso do solo
--------------------------	----------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

Objetivo secundário 1:

<input type="checkbox"/>	redução de acidentes	<input type="checkbox"/>	mudança da divisão modal	<input type="checkbox"/>	variação do uso do solo
--------------------------	----------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

Objetivo secundário 2:

<input type="checkbox"/>	redução de acidentes	<input type="checkbox"/>	mudança da divisão modal	<input type="checkbox"/>	variação do uso do solo
--------------------------	----------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

Outros:

--

Modificações propostas

<p>Caminhos para pedestres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alargamento das calçadas: S N • Mini-praças: S N • Parklets: S N • Mobiliário: S N • Infraestrutura de drenagem: S N 	<p>Caminho para o transporte coletivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faixa dedicada ao ônibus: S N <ul style="list-style-type: none"> • Faixa segregada ao ônibus: S N • BRT: S N • Melhoria da área de espera do ponto de parada: S N • Nivelamento do piso entre o ponto de parada e o piso do ônibus: S N
<p>Caminho para ciclistas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ciclovia: S N • Ciclofaixa: S N • Faixas compartilhadas: S N 	<p>Caminho para os veículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estreitamento de faixas de tráfego: S N • Canteiros centrais: S N • Extensão de meio-fio: S N • Lombadas: S N • Travessias elevadas: S N
<p>Interseções, transições e integração:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iluminação: S N • Estações de compartilhamento de bicicleta: S N • Bicicletários e paraciclos: S N • Texturas no pavimento: S N • Sinalização: S N • Vegetação: S N 	

