

**CENTRO UNIVERSITÁRIO 7 DE SETEMBRO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

CAMILA MARTINS PONTES E SILVA
CHARLENE BRAGA SILVA
LUCIVANDO LIMA RODRIGUES

ESPAÇOS COMPARTILHADOS NO CEARÁ:
Estudo sobre os modelos do uso em Fortaleza e uma proposta para
Aracati.

FORTALEZA - CEARÁ
2017

ESPAÇOS COMPARTILHADOS NO CEARÁ:
Estudo e crítica sobre os modelos do uso em Fortaleza e Aracati.

Camila Martins Pontes E Silva¹

Charlene Braga Silva¹

Lucivando Lima Rodrigues²

Resumo

Este trabalho aborda os preceitos que regem os Espaços Compartilhados no contexto nacional, avaliando o conceito de espaço público e o papel que a rua desempenha nesses espaços. Será traçado um paralelo entre a implantação do modelo de uso compartilhado dos espaços públicos na cidade de Fortaleza, listando seus aspectos e problemas, bem como a possível implantação na cidade de Aracati, no leste do estado Ceará. Para isso, nos utilizamos da comparação com outras duas ruas no Brasil que se utilizam desse modelo.

Palavras-chave: Rua. Espaço público. Espaço Compartilhado. Caminhos. Cidade.

Abstract:

This paper deals with the precepts that govern Shared Spaces in the national context, evaluating the concept of public space and the role that the street plays in those spaces. A parallel will be drawn between the implementation of the model of shared use of public spaces in the city of Fortaleza, listing its aspects and problems, as well as the possibility of an implantation in the city of Aracati placed in the eastern state of Ceará. For this, we compare it with two other streets in Brazil that has used this model.

Keywords: Street. Public Space. Shared Space. Paths. City.

¹Centro Universitário 7 de Setembro. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo. kmilamparquitetura@gmail.com.

²Centro Universitário 7 de Setembro. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo. charlenebragasilva@gmail.com.

³Centro Universitário 7 de Setembro. Graduando em Arquitetura e Urbanismo. luckvando@gmail.com.

Introdução

A rua é o principal espaço público de uma cidade. Segundo Garcia, no prelo (2015, p.16), espaços públicos “são áreas livres em que qualquer pessoa pode estar, onde as pessoas se conhecem, observam, descansam e interagem.”

Iniciamos de uma ideia básica: a comunicação como necessidade de interagir; interagir como necessidade de construir caminhos para nos encontrar, estar interconectados. Uma suposta pré-arquitetura do movimento. (GARCÍA, no prelo, I, 2015, p. 7)

Tais caminhos, que Garcia cita, ditaram os rumos para o desenvolvimento da sociedade através da necessidade de comunicação e de encontro entre os seres humanos. A partir desse encontro, tornou-se possível as primeiras manifestações para enriquecimento intelectual e material de várias sociedades em todo o mundo. Também, vale ressaltar, o papel de organizador da vida urbana, essencial na dinâmica da sociedade que o espaço público representa.

Imaginemos que uma pessoa que após sair de sua casa, caminha por uma ou várias ruas, ou seja, se insere no espaço público, chegando ao seu destino e vivendo inúmeros encontros, interações, percepções e experiências pessoais ou sociais no seu caminhar.

Agora, vamos imaginar a velocidade do deslocamento das pessoas na dinâmica de uma cidade grande. Teremos milhares de deslocamentos e percursos sendo feitos em um dia dentro dessas grandes cidades. Em um pequeno deslocamento as pessoas podem se comportar de diversas maneiras nas ruas e nos espaços públicos. Com o crescimento das cidades, após a Revolução Industrial, o desafio era fazer com o que esses encontros pudessem acontecer de forma organizada, porém, o automóvel, talvez o maior advento dessa revolução, atuou como o grande modificador da dinâmica dessas cidades pós-modernas, tornando-as cada vez mais adequadas para comportar um número maior de veículos motorizados.

Aos poucos, caminhar, ou pedalar, foi perdendo sua importância dentro dessa dinâmica dos deslocamentos, mesmo que seja fundamental o caminhar, pois nem

tudo o que se deseja fazer, dentro das cidades, é possível através do deslocamento com o carro.

Nosso artigo tem como objetivo pesquisar dois projetos existentes de ruas compartilhadas. Além disso, busca compreender os embasamentos práticos e teóricos que fundamentam o conceito de espaços compartilhados ou *Shared Spaces*. Por fim, procura traçar um paralelo entre as possíveis medidas, vantagens e desvantagens ao se instalar ruas compartilhadas dentro das cidades de Fortaleza e Aracati, cidade do litoral leste do estado do Ceará.

A escolha do tema de nossa pesquisa, ocorreu após o estudo sobre ruas compartilhadas para um projeto de intervenção em uma cadeira de Projeto Urbanístico do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário 7 de Setembro. Tal pesquisa e projeto nos fez querermos aprofundar nossos conhecimentos sobre o assunto, estudando sobre os possíveis impactos ou vantagens que espaços compartilhados, dentro de cidades, geram ou possam vir a gerar.

A metodologia aplicada foi de caráter exploratório, uma vez que levantou por meio de pesquisas bibliográficas e estudos de casos com projetos similares. É de natureza básica, pois procura fornecer conhecimento para outros interessados sobre o assunto, aumentando a pesquisa sobre o assunto em um cenário em que se faz o estudo de novos projetos para solucionar problemas dentro das nossas cidades. A abordagem do problema foi feita por meio de análise dos dados coletados, de forma indutiva, e utilizados, posteriormente, para a proposta do objeto final em estudo.

Para a realização do artigo, primeiro se levantou os dados por meio de pesquisas bibliográficas, leitura de artigos e publicações em sites sobre arquitetura. Com as informações já coletadas, foram elaborados considerações e recomendações sobre o objeto de estudo gerando, conseqüentemente, material para a produção do artigo acadêmico.

Nosso trabalho está dividido em introdução, em que temos uma breve explanação sobre os motivos principais que nos motivaram a pesquisar sobre o assunto. Após, durante o desenvolvimento, fazemos uma curta contextualização sobre o conceito de rua, seguido sobre um breve relato dos antecessores do conceito de *Shared Spaces*, e conceituando a ideia de espaços compartilhados de acordo com os teóricos da área. Após essa contextualização, analisamos dois estudos de casos de ruas compartilhadas nas cidades de Santa Catarina e de Fortaleza. Por fim,

traçamos um paralelo entre as possíveis vantagens e desvantagens encontradas na instalação de espaços de compartilhamento nas cidades de Fortaleza e Aracati.

1. A rua como espaço público

Como seres humanos, sociáveis, inteligíveis, necessitamos, em nosso contexto cotidiano, de relações interpessoais. Onde quer que nos movamos, sempre buscamos interagir, nos comunicar, nos fazer percebidos, mesmo que discretamente. A comunicação é uma necessidade intrínseca ao ser humano, que se expressa em diversas formas, em diversos momentos, seja por meio de palavras, gestos, por meio da escrita ou até mesmo por seus sentidos.

Por conta da necessidade de comunicação, o ser humano evoluiu e ainda assim o faz. A tecnologia nos aproxima. No entanto, ela ainda não conseguiu superar o contato físico, o encontro, o estar perto. Nesse encontro físico, os caminhos, tornam-se protagonistas, conectando duas ou mais pessoas a um mesmo ponto. Segundo Garcia, no prelo (2015, p.10), os caminhos foram os responsáveis, desde os primórdios da civilização, por ligarem as primeiras casas, praças e mercados. Por meio deles, se formaram culturas, sociedade e civilizações, surgindo as ruas, conceito novo, até então, que une, liga e permite que essas diferentes localidades se conectem por todo o espaço.

A rua define-se como uma faixa da superfície terrestre urbanizada, adaptada e delimitada com direções geográficas específicas, onde os indivíduos, desde diferentes perspectivas, e através de diferentes maneiras, interagem visual verbal e fisicamente. A rua comunica aos indivíduos, dentro do mesmo espaço e entre dois pontos distantes, convertendo-se em um lugar, cérebro e coração da sociedade civil. (Fernández, 2004, apud Garcia, 2015, p. 11)

Assim, a rua é o principal responsável por elevar a comunicação no espaço físico e ligar pessoas de diferentes partes por meio do tráfego, do trânsito, sendo, em parte, responsável, também, pela configuração urbana que encontramos em nossas cidades hoje.

Já os espaços públicos são altamente complexos e por vezes extremamente mutáveis. Entende-se como espaços públicos as áreas livres em que qualquer pessoa possa estar. Lugar onde as pessoas se conhecem, observam, descansam e interagem. Na verdade, essas características são essenciais dentro do contexto da dinâmica das cidades. Esses espaços são dotados de infraestrutura e equipamentos coletivos ou podem ser apenas grandes espaços livres e arborizados, mas que em qualquer um dos casos dão suporte ao acontecimento da vida urbana. As ruas, os parques, as praças, os *boulevards* são exemplos de elementos que formam os espaços públicos e são eles que realmente definem uma cidade.

Os espaços públicos são palco de grandes acontecimentos e transformações sociais. É lá onde a sociedade se reúne, confraterniza, protesta, se diverte, interage, vive. São cenários de acontecimentos políticos ou culturais ou apenas o lugar de passagem do cotidiano. Num contexto mais contemporâneo percebemos a importância desses espaços dentro da cidade quando vemos pelo mundo grandes manifestações ou revoluções que aconteceram ou que estão acontecendo e transformando a vida de uma sociedade. Nos espaços públicos todos estão na disputa pelo seu lugar, seja ele para correr, brincar, praticar esportes, pedalar, conversar, andar de skate, passear com os filhos, com os animais, entre tantas outras atividades. Por isso mesmo, que eles são tão essenciais na dinâmica das cidades, por promoverem tantas possibilidades de interações e encontros.

2. Os primórdios das ruas compartilhadas

Em torno da década de 20, o mundo experimentou a decadência do conceito de rua como um espaço de comunicação e encontro devido a proliferação dos veículos motorizados.

Os espaços, agora, deviam se adaptar a essa nova visão de que a rua era um local de trânsito. Junto com esse novo conceito, surgia a ideia de que misturar carros e pessoas era algo perigoso, delimitando a cada tipo de usuário um espaço específico e descaracterizando a rua como um espaço, prioritariamente, de pedestres.

No entanto, isso não agradou a todos. Assim, no final dos anos 60, na Holanda, surgiram as *Woonerf* (ruas para viver). Esse novo conceito surgiu da necessidade de um grupo de vizinhos de Delft que passou a ter com as altas velocidades dos

automóveis em suas ruas. Assim, decidiram transformá-las em espaços sem sinalização e semáforos, onde todos tivessem que lutar por seu espaço individual.

A estratégia definida era radical: desenhar e implementar elementos como mobiliário urbano, áreas verdes, regulamentação de estacionamento e áreas de recreação. As *woonerf* se anunciaram como a solução perfeita para diminuir incidentes vitais. Rapidamente, a estratégia foi adotada por diferentes vizinhos e vizinhanças na cidade, gerando uma redução importante nas velocidades do trânsito motorizado. (GARCÍA, et al, 2015, p. 26)

A ideia se proliferou e, em 1976, o governo da Holanda, publicou oficialmente uma série de medidas que permitia que as *woonerfs* fossem implementadas em quaisquer cidades ou povoados que, assim, desejasse.

Eis, então, que surge, no final da década de 70, o engenheiro de trânsito holandês, Hans Monderman, que realizou vários estudos sobre esse novo ideal de ruas implementados na Holanda.

Monderman, inspirado no modelo das *woonerf*, removeu toda a sinalização, elementos de controle de trânsito, e desníveis existentes. Assim, acreditava ele, as pessoas precisariam, sozinhas, negociar seu lugar nos espaços públicos, independentes da forma de deslocamento. Tal ideia originou o conceito de *Shared Spaces* ou Espaços Compartilhados.

Porém, somente em 2004 o método dele ganhou atenção internacional, após ter sido publicado pelo *New York Times* e *Wired*, Monderman ficou conhecido “como o Engenheiro de Trânsito que havia revolucionado o significado da profissão, ao desenhar ruas não só para a circulação de motorizados, mas também para a circulação a pé e de bicicleta: as chamadas ruas de espaço compartilhado.” (GARCÍA, et al, 2015, p. 31)

3. Ruas Compartilhadas (Shared Spaces)

Ainda segundo Garcia, no prole (2015, p. 21), “uma rua é compartilhada quando não existem prioridades específicas e nem explícitas a nenhum tipo de usuário, mas favorecem os modos ativos.” Assim, ela potencializa o conceito da rua, o valor do

risco, tão fortemente evitado pelos usuários de veículos motorizados, mas tão perceptíveis e vividos pelos não motorizados.

Os espaços compartilhados, ao contrário, vêm potencializar essa sensação de risco, tornando os usuários mais atentos e responsáveis individualmente. A partir do risco e do uso compartilhado, buscam devolver a sensação de que a rua é, sim, um espaço público destinado a todos os usos e pessoas.

Para os defensores da ideia, a sinalização cria uma falsa sensação de segurança, pois elimina as responsabilidades individuais devido a confiança dada aos elementos reguladores e fiscalizadores, desfavorecendo os espaços para o uso dos mais frágeis.

Basicamente, o conceito se estrutura sob a ideia de reduzir a velocidade e o transporte de veículos motorizados, aumentando o fluxo de modos ativos, ou seja, pessoas a pé, de bicicleta, ou outros modos ativos. Com agentes mais “vulneráveis” nas ruas, aumenta-se a sensação de risco e conseqüentemente o senso de responsabilidade, gerando segurança e a comunicação entre os diversos agentes. Para ajudar nesse processo de desaceleração, são utilizados recursos como *traffic calming* (reguladores do trânsito) que funcionam como bloqueadores de velocidades, naturais ao contexto inserido, sem serem dotados de sinalização. Podemos incluir no grupo árvores, bancos, lixeiras ou quaisquer obstáculos “naturais” ou próprios de espaços públicos e compartilhados que possam ser instalados, potencializando a sensação de que o veículo motorizado está invadindo o espaço público.

4. Estudos de caso

4.1. Ruas Seguras - Bairro Pedra Branca, Santa Catarina

Baseado no conceito de Urbanismo Sustentável e nos critérios do espaço público proposto pelo urbanista Jan Gehl, teremos a base dos critérios de uma boa

qualidade para o espaço público, introduzido na Cidade Pedra Branca em Santa Catarina.

Como afirmam Silva; Romero (2010), “o urbanismo sustentável não é estático e está sempre se adaptando às necessidades dos seres humanos, envolvendo fatores socioculturais, econômicos, ambientais e tecnológicos”.

Assim, partindo do conceito citado, podemos listar mecanismos que promovem melhorias para a cidade, estimulando o uso misto e a complementariedade e favorecendo a diversidade e o convívio de classes sociais, sempre tendo como prioridade o pedestre.

O bairro Cidade Pedra Branca está localizado no município de Palhoça, Santa Catarina. A ideia era transformar uma fazenda em um bairro, tendo como equipamento âncora a Universidade do Sul de Santa Catarina. Para evitar grandes distâncias, e proporcionar interação entre os moradores, os atrativos do local eram a possibilidade de poder estudar, morar, e ter lazer, na localidade.

Para o estudo de referência, temos na rua “Passeio Pedra Branca” um exemplo de rua compartilhada. Dentre suas características, foram listados doze critérios que a qualificam: Proteção contra o tráfego e acidentes; Proteção contra o crime e a violência; Proteção contra experiências sensoriais desconfortáveis; Oportunidades para caminhar; Oportunidades para permanecer em pé; Oportunidades para sentar-se; Oportunidades para ver; Oportunidades para ouvir e conversar; Oportunidades para brincar e praticar atividade física; Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima; Experiências sensoriais positivas; e por fim, quanto a escalas humanas.

Esses critérios sobressaltam a importância e cuidado que se tem ao qualificar o espaço público, desde a inserir equipamentos de proteção ao pedestre, sinalização orientada ao ciclista e sinalização direcionada ao pedestre; sempre respeito o limite e espaço de cada um, desenvolvendo espaços mais seguros para todos, até a criação de atividades que mantenham o ambiente público com vivacidade durante todo o dia, trazendo segurança e boa iluminação para seus usuários. Um outro item valorizado, foi a criação de elementos que mantinham o percurso confortável quanto a sombra, e intempéries naturais, como vento, poeira, chuva e ruídos.

Ao longo do trajeto desse espaço, há acessibilidade para todos, ausência de barreiras físicas que impossibilite um caminhar por boas superfícies durante o passeio e zonas atraente para permanecer de pé, para servir de apoio, com o mobiliário urbano

disposto de maneira adequada, o que qualifica ainda mais a permanência no espaço público.

Uma outra característica, é a boa qualidade de materiais empregados, arborização e um bom projeto de mobiliário urbano voltado para a escala humana. Suas fachadas ativas todas, voltadas para rua, aliadas ao interesse e permanência do público do bairro em análise, trazem a evidência da adequabilidade e aceitação desse tipo de intervenção.

Por fim, em uma análise do espaço público em questão, nota-se a preocupação em manter a interação das pessoas no meio urbano, fazendo-as frequentar e querer usufruir de um ambiente comum e agradável, promovendo uma troca sensorial e sensível entre as pessoas.

4.2. Ruas seguras –Rua Otoni Façanha de Sá, Fortaleza

A partir da ideia de Acupuntura Urbana, desenvolvida por Jaime Lerner, e de *Traffic Calming*, já explicado anteriormente, tenta-se produzir um novo contexto de intervenção na cidade de Fortaleza, visando a implantação de uma nova modalidade, reapropriando, ao cearense, o sentido de rua como espaço público, com prioridade ao pedestre e ao ciclista.

Baseando-se em um breve histórico do local, na região, há a presença de um polo de saúde. Com a expansão do pronto atendimento, ocasionou um considerado fluxo nas vias ao redor do bairro. Conseqüentemente, a rua de conexão da praça com o hospital, onde está localizada a rua em estudo, antes utilizada prioritariamente por pedestres, foi se deteriorando, e os automóveis foram aderindo ao espaço como estacionamento.

Surgiu, então, como projeto de requalificação do espaço urbano, por sugestão oriunda do poder público municipal com o intuito de se gerar o “urbanismo caminhável”, uma proposta de incentivo e readequação desse espaço que viesse a melhorar a relação dos usuários com ele.

Por se tratar de uma intervenção em pequena escala, deu-se prioridade a um novo layout, com pinturas artísticas em um grande muro que permeia todo o espaço além do nivelamento do piso, de maneira a convidar o pedestre a transitar o local. Ainda, para tornar o local mais seguro e dinâmico, fez-se necessário uma

conscientização dos automóveis de maneira a racionalizar o tráfego próximo ao hospital, priorizando a rua ao acesso dos pedestres e ciclistas, sem acesso de veículos motorizados, salvo a exceção de ambulâncias.

Essa pequena intervenção, nos permitiu dar o pontapé inicial na ideia de que a cidade de Fortaleza pode, sim, se adequar ao conceito de cidade para as pessoas, com um urbanismo do caminhar possível de ser aplicado.

Figura 1



Rua Otoni Façanha de Sá, bairro Dionísio Torres, Fortaleza - CE. Fonte: Prefeitura de Fortaleza

Fonte: Google. Organizado por os autores.

5. As ruas compartilhadas: Fortaleza x Aracati

A cidade de Fortaleza, sendo umas das maiores capitais do Brasil demanda um grande fluxo de mobilidade. Nesse contexto de grande cidade, com todos os

problemas rotineiros de locomoção que um grande centro urbano revela, se faz necessário espaços públicos bem articulados e que garantam fluidez.

A Prefeitura de Fortaleza vem nos últimos anos realizando grandes obras de intervenção nas vias da cidade com intuito de melhorar a mobilidade urbana e inserir novos meios de deslocamento. Porém, mesmo na busca de gerar conexões, o que vemos é o espaço público se tornando mais segregado. Nessa configuração, o transporte individual ainda se mantém no topo da hierarquia como prioritário e detentor da maior parte do espaço nas vias, embora, seja justo de dizer que, também houve melhorias consideráveis no transporte coletivo. Todavia ainda está aquém de uma realidade ideal para uma cidade com mais de 2 milhões de pessoas.

Dentre outras transformações no espaço público e vias da cidade de Fortaleza, a Prefeitura inaugurou por meio de uma Parceria Público Privada (PPP) o que chamou de "primeira rua compartilhada" de Fortaleza. Como já foi citado na seção anterior, o local escolhido, a Rua Otoni Façanha de Sá com Rua Fotógrafo Ribeiro no bairro Dionísio Torres, foi desenvolvido com o conceito de *traffic calming*. Os desníveis foram eliminados e novas faixas de pedestre elevadas deram lugar ao espaço. Nesse exemplo, o projeto se fechou para os carros, delimitando o acesso somente aos pedestres e ciclistas, ou seja, configurando-se com uma tentativa mais tímida do conceito de *Shared Spaces*, pois para a plenitude da ideia, seria necessário a presença de todos os agentes, motorizados ou não, interagindo no mesmo local (ver anexo 1). A intervenção feita desta maneira, nos leva a crer que, mesmo a ideia tendo partido do setor público, ainda há uma certa incredulidade quanto ao funcionamento dos espaços compartilhados dentro da capital cearense, tanto por meio de instituições como da população.

Levando o conceito para a cidade de Aracati, cidade do litoral leste do estado, é possível identificar a possibilidade da implantação do modelo em cidades menores, mais interioranas.

Aracati ainda mantém seu eixo principal de deslocamento nas vias mais antigas da cidade e, por tratar-se de uma cidade com um sítio histórico tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) possui uma boa preservação da arquitetura e do traçado urbano original. No entanto, novos eixos foram criados e, ao redor deles, novos bairros foram surgindo e mais pessoas morando o povoando. Por meio do crescente desenvolvimento as ruas ganharam configurações apropriadas aos veículos e o pedestre e o ciclista foram perdendo sua prioridade.

A Rua Filismino Filho, no bairro Várzea da Matriz, e suas ruas adjacentes foram objeto de estudo desta equipe para implementação do conceito de rua compartilhada por toda sua extensão no percurso da Igreja da Matriz até o Cemitério Municipal. A rua, de característica essencialmente residencial, antes não tinha quase nenhum tratamento urbanístico com calçadas irregulares, paisagismo quase nulo, pista de rolagem em pedra tosca.

Recentemente, a Prefeitura de Aracati retirou as poucas árvores existentes e asfaltou toda a rua deixando o local termicamente menos adequado e menos convidativo aos pedestres e ciclistas (ver anexo 2). Com todas as potencialidades e deficiências que o bairro ainda possui, a proposta da rua compartilhada encaixa-se perfeitamente como um novo cenário de espaço público em que se compartilha, integra e desenvolve um trecho importante nessa nova dinâmica de crescimento da cidade.

A proposta da rua compartilhada incentiva o deslocamento pedonal e traz arborização e sombreamento a via aliado com a instalação de mobiliário urbano para que o local seja utilizado em qualquer horário do dia. Incentiva e integra o comércio local com o comércio consolidado do bairro Centro (vizinho ao Bairro da Várzea) e busca trazer novas opções de produtos, principalmente o incentivo a quiosques que trabalhem com comidas, principalmente com o camarão, principal produto de comércio exportado da cidade, tornando o trajeto um novo polo gastronômico e incentivando ainda mais o cultivo do comércio local do produto.

Além disso, no local há uma tradicional feira ao ar livre de comércio informal que ocorre ao lado da Igreja Matriz, acentuando a vitalidade do trecho, podendo ser estendido por toda a rua. Somado a isso, a remodelação dos espaços públicos existentes criando equipamentos âncoras que complementam vitalidade do trecho e tragam cada vez mais opções de entretenimento e lazer a população não só do bairro, mas também da cidade. Aracati pode e tem potencial para se tornar um ponto de visitação de turistas que podem buscar outras opções de diversão além das praias próximas. (ver anexos 3, 4 e 5)

Todas as potencialidades citadas encontradas em Aracati por esta equipe podem e tem condições de serem implementadas pelo Poder Público. A cidade de Fortaleza como grande centro urbano do estado também é capaz de implementar a ideia do compartilhamento das ruas usando os recursos de integração entre as vias com moradia, comércio, institucionais, lazer e outros. Fortaleza possui parques e

grande extensão de orla marítima que são espaço indicados para implantação com sucesso das ruas compartilhadas e Aracati que mesmo não possuindo parques e orla no perímetro urbano pode realizar projetos de vias compartilhadas interligando suas praças ou criando novos espaços. No caso de Aracati, a implantação das vias deve ser uma forma de incentivar a caminhada e o uso da bicicleta impedindo que venha a se tornar uma cidade tomada por vias asfaltadas onde somente os veículos tem prioridade, caso atual da rua de estudo, assim como já aconteceu em Fortaleza.

Atualmente, as grandes cidades como Fortaleza tentam resolver os problemas criados pela grande segregação das vias e pela hierarquia dos veículos motorizados no deslocamento. Cidades como Aracati ainda tem a possibilidade de não seguir esse exemplo e torna-se modelo para que outras cidades vejam que é possível transformar o espaço público de maneira igualitária e mais justa.

6. Conclusão

Proporcionar espaços públicos representativos e de qualidade para as pessoas, é mais do que apenas um novo modelo a ser seguido, mas expressa a grande necessidade atual de convivência e de revalorizar os encontros interpessoais, gerando comunicação, gestos, e relacionamentos vitais para o desenvolvimento sadio do ser humano.

O conceito de Espaços Compartilhados, vem de encontro a essas necessidades, assegurando a todos, um uso igualitário dos espaços públicos e democratizando os diferentes modos de transporte, priorizando os agentes mais vulneráveis, como o pedestre, e distanciando a sociedade do conceito atual de rua como lugar apenas de trânsito e trajeto.

Todas as potencialidades citadas encontradas em Aracati e em Fortaleza são cabíveis de serem implementadas pelo Poder Público. A cidade de Fortaleza como grande centro urbano do estado é capaz de implementar a ideia do compartilhamento das ruas usando os recursos de integração entre as vias com moradia, comércio, institucionais, lazer e outros. Fortaleza possui parques e grande extensão de orla marítima que são espaço indicados para implantação com sucesso das ruas compartilhadas e Aracati, por sua vez, mesmo não possuindo parques e orla no perímetro urbano pode realizar projetos de vias compartilhadas interligando suas praças ou criando novos espaços. No caso de Aracati, a implantação das vias deve ser uma forma de incentivar a caminhada e o uso da bicicleta impedindo que venha a se tornar uma cidade tomada por vias asfaltadas onde somente os veículos tem prioridade.

Atualmente, Fortaleza tenta resolver os problemas criados pela grande segregação das vias e pela hierarquia dos veículos motorizados no deslocamento. Cidades como Aracati ainda tem a possibilidade de não seguir esse exemplo e torna-se modelo para que outras cidades vejam que é possível transformar o espaço público de maneira igualitária e mais justa.

7. Anexos

ANEXO 1



Rua Otoni Façanha de Sá, bairro Dionísio Torres, Fortaleza - CE.

Fonte: Prefeitura de Fortaleza

ANEXO 2

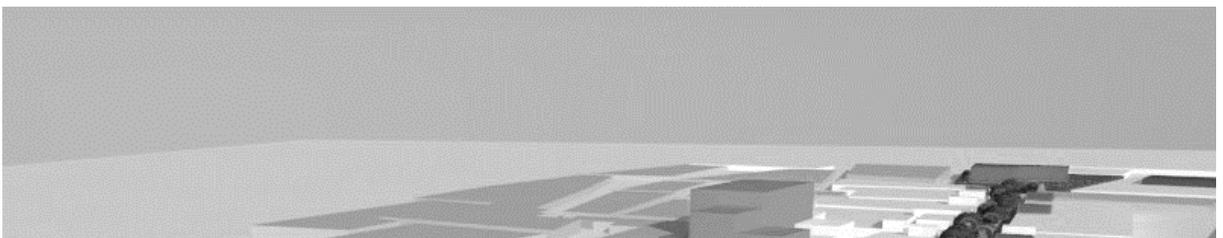


Anexo 2

Rua Filismino Filho, Bairro da Várzea da Matriz, Aracati - CE.

Fonte: Aracati em Foco

ANEXO 3



Proposta de projeto para rua Filismino Filho, Bairro da Várzea da Matriz, Aracati - CE.

Fonte: Arquivo produzido pela equipe.

ANEXO 4



Proposta de projeto para rua Filismino Filho, Bairro da Várzea da Matriz, Aracati - CE.

Fonte: Arquivo produzido pela equipe.



Proposta de projeto para rua Filismino Filho, Bairro da Várzea da Matriz, Aracati - CE.

Fonte: Arquivo produzido pela equipe.

8. Referências bibliográficas

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2017.

CERQUEIRA, Y. M. S. F. *Espaço Público e Sociabilidade Urbana: Apropriações e significados dos espaços públicos na cidade contemporânea*. Natal: UFRN, 2013.

Disponível

em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/12402/1/YasminieMSFC_DISSERT.pdf>. Acessado em 02 dezembro, 2017.

GARCÍA, Eduardo; OCAMPO, Ximena; PAILLIE, Francisco; AGUILAR, Daniel. *Calles Compartidas*. México. Dérive Lab. v 1.0, 2015.

Disponível em: <<http://implantepic.gob.mx/librosemanal/CallesCompartidasv1.0.pdf>>. Acesso em 22 novembro, 2017.

VASCONCELOS, Alana Aragão; CAVALCANTE, Camila Bandeira; OLIVEIRA, Mariana Araújo de. *Os desafios de aplicar o conceito de acupuntura urbana na cidade de Fortaleza: um estudo de caso sobre a rua compartilhada*. Revista Científica FACPED. v. 5 n. 1, jan./dez., 2015. Disponível em:

<<http://revista.facped.com.br/index.php/rcdr/article/view/98>>. Acessado em 11 de dezembro, 2017.

WELLE, Ben; LIU, Qingnan; LI, Wei; ADRIAZOLA-STEIL, Claudia; KING, Robin; SARMIENTO, Claudio; OBELHEIRO, Marta. *Cities safer by design: guidances and examples to promote traffic safety through urban and street design*. Washington: Embarq, Wri Ross Center for Sustainable Cities. v. 1.0, 2015.

Disponível em: https://www.wri.org/sites/default/files/CitiesSaferByDesign_final.pdf. Acesso em: 22 de novembro, 2017.