

RUAS COMPLETAS E COMUNS URBANOS COMO ALTERNATIVAS PARA AUMENTAR A SEGURANÇA NO TRÂNSITO: O CASO DA PRAÇA MIGUEL DE CERVANTES, RECIFE-PE

Wedson Luís Reis Dantas
Maurício Oliveira Andrade
Anísio Brasileiro
Rodrigo Juan Martins Cardozo
Gustavo Emanuel Sales Gomes Silva
Iury Ribeiro Melo
Felipe Mariz Coutinho
Alan Oliveira Carvalho

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)
Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil (PPGEC)

RESUMO

A priorização do automóvel no planejamento urbano tem causado diversas disfunções, que resultam na redução do número de pedestres e aumentam os índices de sinistros de trânsito. No artigo, analisou-se a aplicação de intervenções de urbanismo tático na Praça Miguel de Cervantes, em Recife-PE, por meio dos conceitos de ruas completas e comuns urbanos, tendo como objetivo buscar segurança e acessibilidade para todos, com redução de sinistros de trânsito. A metodologia utilizou contagens de tráfego para subsidiar o estudo da intervenção que buscou reduzir a velocidade dos veículos e melhorar a infraestrutura para pedestres. Através do conceito de ruas completas, concluiu-se que a modificação aplicou maior parte dos elementos analisados, contribuiu para a mobilidade sustentável e a segurança viária, entretanto, não foi caracterizada como um comum urbano, pela falta de participação popular na sua proposição e gestão, embora seja preocupante a ausência desse elemento para a sustentabilidade do espaço público.

ABSTRACT

The prioritization of automobiles in urban planning has led to various dysfunctions, resulting in a reduction in pedestrian presence and an increase in traffic accidents. The article analyzes the application of tactical urbanism interventions in Miguel de Cervantes Square, in Recife-PE, from the perspective of complete streets and urban commons, to achieve safety and accessibility for all while reducing traffic accidents. The methodology employed traffic counts to support the study of intervention and aimed to reduce vehicle speed and improve pedestrian infrastructure. Through the concept of complete streets, we concluded that the modification encompassed most of the analyzed elements, contributing to sustainable mobility and road safety. However, was not characterized as an urban common due to the lack of popular participation in its proposition and management, raising concerns about the absence of this element for the sustainability of public space.

1. INTRODUÇÃO

Em 1961 Jane Jacobs, jornalista e escritora, revisitava a problemática do planejamento urbano segundo a ideologia modernista, que priorizava o uso do automóvel e a separação dos usos nas cidades, que resultaria em cidades sem vida e esvaziadas de pessoas. Assim, apontava para a necessidade de mudanças importantes. O planejamento de tráfego apresenta-se como algo fundamental e diversos avanços foram observados em vistas a reduzir as problemáticas oriundas do uso indiscriminado do automóvel. Entretanto, as melhorias foram mais acentuadas nos países mais desenvolvidos. Enquanto isso, décadas após o apelo de Jacobs, países emergentes enfrentaram um aumento acentuado no tráfego de automóveis, acirrando a disputa pelo espaço urbano e dificultando as condições de vida nas cidades para os pedestres (GEHL, 2013).

Nesse panorama, surgem disfunções no ambiente urbano, que se traduzem em sinistros de

trânsito em todo o mundo. Segundo a OMS (2021), 1,3 milhão das mortes no trânsito ocorrem todos os anos, contando ainda com cerca de 50 milhões de feridos. Esses números levam os sinistros de trânsito a serem caracterizados como a principal causa de mortes de crianças e jovens em todo o mundo. Nesse sentido, a OMS propôs um plano global, com medidas a serem tomadas para a redução de mortes no trânsito. Dentre elas, destaca-se a necessidade de ruas seguras, com a implementação de políticas para reduzir velocidades e melhorar as condições para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público.

Torna-se fundamental compreender de que forma as ruas podem integrar as pessoas, promovendo ambientes mais seguros e facilitando a convivência entre os diferentes modos de transporte. Para isso, é necessário identificar como as ruas completas atuam nesse sentido. O objetivo deste trabalho é analisar uma aplicação de intervenção de urbanismo tático sob a perspectiva do conceito de ruas completas e comuns urbanos como uma alternativa para a redução de sinistros de trânsito na Praça Miguel de Cervantes em Recife-PE. Além disso, busca-se identificar as principais características do redesenho da rotatória da praça e como elas podem ser inseridos no conceito de ruas completas. Também serão avaliados os movimentos realizados na interseção e os possíveis conflitos reduzidos com a intervenção na via. Com base nos dados de sinistros registrados nesse cruzamento, será verificada a efetividade das medidas implementadas, considerando o fluxo de tráfego e as características dos sinistros relacionados às intervenções analisadas.

2. RUAS COMPLETAS E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Em 2015, a Organização das Nações Unidas estabeleceu os Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS), que propôs a Agenda 2030 para que esses objetivos sejam alcançados até 2030. De acordo com a ONU (2018), o objetivo de número 11 trata de tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. A meta 11.2 busca promover o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço justo para todos, além de promover melhorias na segurança viária. Dentre os meios para atingir essa meta, está a expansão dos transportes públicos, de modo que dê atenção especial às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. Logo, essa meta revisita a necessidade de promover a mobilidade chamada sustentável, que prioriza as pessoas nas suas mais diversas dimensões e dá um enfoque ao transporte público, como um dos principais meios para a redução dos problemas intrínsecos ao meio urbano.

A respeito da mobilidade sustentável e de sua importância no contexto urbano, David Banister aborda, dentro de sua discussão sobre o paradigma da mobilidade sustentável, as problemáticas envolvendo as ruas, que devem ser voltadas para as pessoas. Para isso, devem ser implementadas reduções de velocidades, aumentar o espaço para ciclistas e faixas exclusivas para ônibus. Portanto, Banister elucida a questão da mobilidade nas ruas de modo que tais medidas promovam a melhoria do espaço público. Ressalta ainda, que por meio do envolvimento dos usuários do transporte essas mudanças serão mais eficazes e alcançarão as pessoas, o que aponta para a importância da participação popular. Assim se promoverá modos mais sustentáveis e o transporte público (BANISTER, 2008).

As ruas completas surgem como um conceito a partir do qual a rua deve ser dirigida a todos os usuários, de modo que propicie mais segurança para pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivo e automóveis. Assim, se inverte a lógica vigente das vias voltadas para a priorização

do uso do automóvel, criando um ambiente adequado independente das idades ou limitações das pessoas (Toronto Centre for Active Transportation, 2012).

O Guia Global para Desenho de Ruas engloba propostas conforme a lógica do conceito de ruas completas. Nele se destaca a presença de benefícios urbanísticos importantes como ruas seguras, vibrantes e eficientes. Na seara econômica destaca-se a economia de custos com os sinistros de trânsito, melhoria da produtividade no trabalho pela redução nos tempos de congestionamento, menor custo para construção e manutenção e o fato da presença de pedestres e ciclistas na rua aumentar vendas na região, uma vez que pedestres e ciclistas gastam mais dinheiro no local com compras, que condutores de automóveis (NACTO, 2016).

Além disso, NACTO (2016) também destaca os benefícios ambientais, que englobam: a melhoria do microclima; diminuição dos ruídos urbanos com a presença da arborização; redução de emissões e poluição do ar; melhoria da eficiência energética pelo uso de materiais reciclados ou de baixo impacto e energias renováveis. Ainda, a presença de vegetação e árvores auxilia na redução do estresse e do comportamento agressivo e relaciona-se com a redução de crimes, além das infraestruturas verdes também auxiliarem no controle das águas pluviais.

3. O COMUM URBANO E AS RUAS COMPLETAS

Por outro lado, o conceito de comuns surge a partir de Ostrom (1990), que apresenta essa discussão levando à compreensão de que comuns se compõe de recursos finitos, geridos de maneira diversa da tradicional (pública ou privada), onde a governança de cada indivíduo é fundamental, tornando importante o processo participativo que deve envolver todos os usuários a eles relacionados. Aponta também para uma relação de compartilhamento de bens, desde que existam regras para o usufruto desses bens, de acordo com cada realidade.

A partir daí, o conceito de comum urbano surge como lugar aberto ao uso público, onde as regras e formas de uso não são dependentes ou controladas pelo setor público ou privado, mas que permitam à população compartilhar bens e serviços essenciais para a sua sustentabilidade. Na aplicação prática desse conceito, as comunidades são fundamentais e devem estar incluídas em um processo de ativa participação, desde o projeto com sua inserção nos debates, até a implementação, de modo que seja alcançado um sentimento de pertencimento que favoreça a sustentabilidade do espaço público (SILVA *et al.*, 2022).

Deve ser evidenciada também a importância dos comuns urbanos enquanto oportunidade para promover a mobilidade sustentável. Nesse contexto, o comum pode estar integrado de modo a contribuir para a redução do uso individualizado do automóvel (mobilidade compartilhada), priorização dos modos ativos, incentivo ao transporte público e mudança do padrão energético (veículos elétricos), que de maneira integrada podem contribuir para o atendimento do ODS 11 (BRASILEIRO, ANDRADE & VASCONCELOS, 2023). Desse modo, as ruas completas sob o conceito de comum urbano estarão cumprindo sua função à medida que integrem a população em um processo participativo. Além disso, devem promover espaços públicos mais integrados e propiciar o desenvolvimento social e humano e garantir mais segurança viária aos seus usuários.

Os comuns também já foram analisados enquanto atos políticos, como no caso de Barcelona, em que diversas regiões desenvolveram espaços com as características desse conceito. Esses

locais se destacaram pela presença da participação popular, desde o processo de denúncias e reivindicações às injustiças no ambiente urbano, em busca por soluções com base nos princípios de equidade e direito à cidade; partindo para a implementação desses espaços e na busca por não depender da administração pública na manutenção do espaço, com soluções de autogoverno para manter o espaço público que pode ser caracterizado enquanto um comum urbano (CAMARA-MENOYO *et al.*, 2022).

Portanto, o espaço público deve ser encarado como oportunidade de ser um eixo para prosperidade de uma cidade. O caso da *Superilla del Poblenou* em Barcelona, Espanha, apontou para a necessidade de vivenciar o espaço público enquanto oportunidade de aumentar a sustentabilidade de intervenções na cidade. Também destacou que repensar os cruzamentos, não trata apenas de intervenções físicas, como pinturas no asfalto. Essas ações devem conduzir a mudanças de paradigma, que modifiquem o pensamento de que a cidade não deve ser utilizada pelas pessoas e incentive a utilização do espaço público, que retire as pessoas das ruas e diminua a vida coletiva nas cidades, tornando-as menos vivas (TURÉGANO, 2022).

Desse modo, a utilização das abordagens integrando conceitos de ruas completas e comuns urbanos pode vir a contribuir para a implantação de espaços públicos voltados para a priorização dos transportes públicos, dos modos ativos e contribuindo assim para a mobilidade sustentável na perspectiva defendida por Banister (2008), Cámara-Menoyo *et al.* (2022) e Silva *et al.* (2022).

4. METODOLOGIA

Foi realizado um estudo de caso da intervenção de Urbanismo Tático da Praça Miguel de Cervantes, na Ilha do Leite, Recife-PE implementada em março de 2023. Para isso, seguiu-se o fluxograma da Figura 1, que utilizou informações obtidas *in loco*, imagens de satélite, analisando a interseção por meio da literatura sobre o tema e dados de sinistros de trânsito.

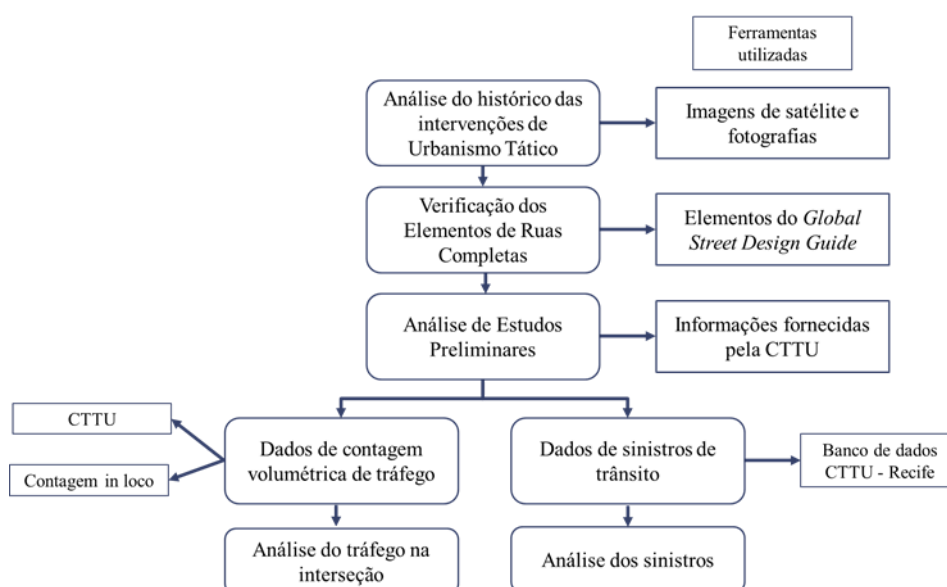


Figura 1: Fluxograma da metodologia utilizada

4.1 Área de estudo

Para a verificação da aplicação prática do conceito de Ruas Completas e sua eficácia na

promoção da segurança viária, este estudo concentrou-se na área da interseção em forma de rótula localizada na Praça Miguel de Cervantes, Recife, Brasil. A praça Miguel de Cervantes fica localizada no Bairro Ilha do Leite, que se caracteriza como núcleo do Polo Médico do Recife, que teve origem no Hospital Pedro II (IMIP), expandindo-se posteriormente com a construção de outros hospitais e clínicas médicas, diversificadas no entorno desse bairro (LAGO e GONÇALVES, 2010). Portanto, vale ressaltar a importância desse Polo Gerador de Viagens (PGV) como um ponto de atração de viagens, tanto da Região Metropolitana do Recife (RMR), como de pacientes das mais diversas cidades que se deslocam para o Recife devido à oferta de atendimentos médicos diversificados.

A interseção está localizada, em uma área cuja velocidade máxima permitida é de 30km/h (zona 30) e passou em março de 2023, por uma intervenção de urbanismo tático, realizada pela Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU) (Figura 2), com apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS). A intervenção buscou a redução da velocidade dos veículos, pela redução da largura de faixa para os automóveis, minimização dos pontos de conflito de tráfego e melhoria da infraestrutura para pedestres, por meio da implementação do conceito de ruas completas, visando a redução dos sinistros de trânsito.

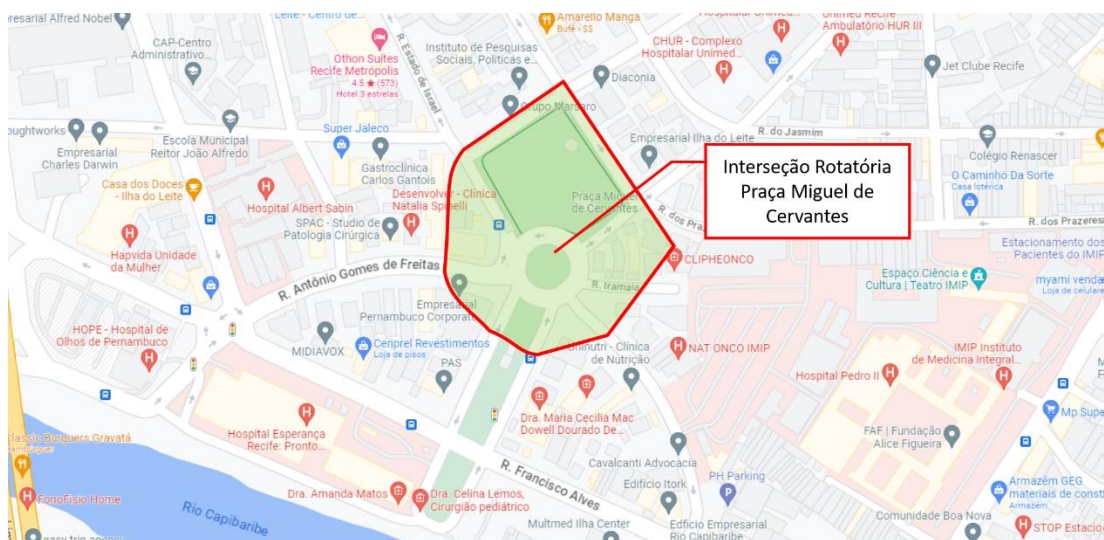


Figura 2: Localização Interseção Praça Miguel de Cervantes

Fonte: Google Maps (adaptado)

Destaca-se um histórico das intervenções implementadas no desenho da rua e nas condições do tráfego da interseção da Praça Miguel de Cervantes. É fundamental identificar que ocorreram de forma gradual, com a implementação de medidas de *traffic calming* nos anos de 2018 e 2019, até a implementação em 2023. A Figura 3 conta esse histórico.



Figura 3: Histórico de intervenções na Praça Miguel de Cervantes

A partir daí, buscou-se compreender os pontos de conflito entre veículos, destacando os pontos com maior risco de ocorrência de sinistros, pontos que foram totalmente retirados pela intervenção ou aqueles em que o desenho atuou diminuindo a intensidade dos conflitos. A Figura 4 apresenta imagens aéreas da rotatória, antes e depois da intervenção.



Figura 4: Imagens aéreas da Praça Miguel de Cervantes, antes e depois da intervenção
 Fonte: CTTU (2023)

4.2 Análise dos elementos de ruas completas

Tomando como base a literatura sobre ruas completas e o Global Street Design Guide NACTO (2016) da Iniciativa Global de Desenho de Cidades (GDCI), buscou-se elencar os principais elementos de ruas completas abordados e quais destes estavam adequadamente aplicados na área do estudo. Busca-se assim, observar a efetividade da implementação da intervenção e o quanto ela reproduziu de maneira satisfatória o conceito no que diz respeito às condições da rua e operacionais, infraestrutura para pedestres e ciclistas e as características do trânsito de veículos motorizados.

4.3 Dados de sinistros de trânsito

Os dados de sinistros de trânsito são uma ferramenta que fornece informações importantes sobre uma determinada localidade. A CTTU disponibiliza em seu banco de dados abertos do Recife a informação dos registros relatados pelos agentes de trânsito. Esses registros permitem identificar o local da ocorrência do sinistro e as principais características da ocorrência, como

veículos envolvidos, ocorrência de vítimas, tipo do acidente, data e hora do registro, entre outros. Com essas informações foi possível filtrar os registros para essa interseção, visando identificar as principais características dos sinistros registrados. A Figura 5 a seguir apresenta a quantidade de acidentes por ano e por mês de registro dos anos de 2016 a 2022.

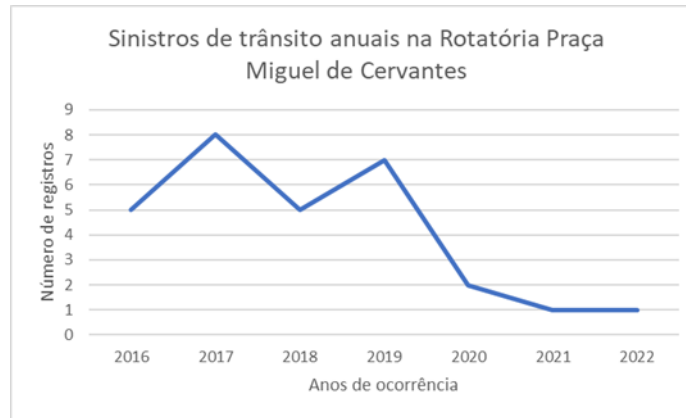


Figura 5: Registros anuais de sinistros de trânsito na área de estudo

4.4 Dados de Volume do tráfego

Uma das informações essenciais nas análises dos registros de sinistros viários é o tráfego da localidade, que fornece informações importantes, essenciais nas etapas de planejamento. A CTTU realizou estudo prévio, por meio de uma contagem de tráfego para identificar os movimentos mais importantes para serem analisados, com isso foi possível que um desses movimentos fosse suprimido, sem prejuízos ao fluxo normal. A eliminação desse movimento de retorno, com volume de tráfego muito baixo, permitiu a expansão a oeste da rotatória, ampliando a área de pedestres e garantindo maior aproveitamento dos espaços.

No sentido de compreender as características do fluxo e o impacto da intervenção nos movimentos, foi realizada uma contagem no tráfego posterior à implantação da rotatória aos moldes da realizada pela CTTU, a fim de mapear o pico da manhã, durante o período de 6h30 às 8h30. Foram contabilizados os tipos de veículos e os movimentos de cada veículo na rotatória. Esses resultados forneceram subsídios para analisar a relação do tráfego com os sinistros. Tomou-se como base o Manual de Estudo de Tráfego, DNIT (2006), para expandir a contagem. Com os dados da contagem foi possível calcular o volume da hora de pico, realizando a relação da hora de pico com a 50ª hora, que corresponde a 8,5% do Volume Médio Diário.

$$VMD = \frac{VHP}{0,085} \quad (1)$$

Em que

VMD: Volume médio diário

VHP: Volume da Hora de Pico

Segundo o Manual de Estudo de Tráfego (DNIT, 2006), um dia de tráfego médio corresponde a 14,5% do total semanal. Para vias urbanas, em uma terça-feira, dia em que foi realizada a contagem, o tráfego corresponde a 15,7% do total semanal, o que permite a estimação da média semanal. Com essa média semanal é possível estimar a média anual de tráfego nessa rotatória.

$$VM_{semanal} = \frac{VMD}{0,157} \quad (2)$$

$$VM_{anual} = VM_{semanal} \times 52 \text{ (semanas em um ano)} \quad (3)$$

Em que

$VM_{semanal}$: Volume Médio do Tráfego Semanal

VM_{anual} : Volume Médio do Tráfego Anual

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Analisando do ponto de vista dos elementos de Ruas Completas (Tabela 1) foi possível observar que dos dezenove elementos elencados pela literatura e pelo *Global Street Design Guide*, NACTO (2016) onze elementos foram corretamente observados na interseção da Praça Miguel de Cervantes. Dois elementos estavam parcialmente implementados, enquanto quatro não foram observados ou não estavam implementados nessa rotatória. Os principais problemas foram a falta de acessibilidade universal, a falta de bicicletários públicos e locais para carga e descarga de mercadorias; além disso, os pontos parcialmente implementados, segmentos seguros e confortáveis e parada de ônibus com abrigo, também são pontos que merecem atenção em vistas a melhorias futuras desse espaço público.

Tabela 1: Elementos de Ruas Completas na Rotatória Praça Miguel de Cervantes

Análise de características	Característica Específica	Implementado	
		NÃO	SIM
Infraestrutura para pedestres	Calçadas (espaço de circulação)		X
	Faixa de pedestres		X
	Rampas de acessibilidade	X	
Infraestrutura para ciclistas	Comprimento e largura		X
	Segmentos seguros e confortáveis		X*
	Bicicletas compartilhadas		X
	Bicicletário público	X	
Característica do trânsito	Faixas compartilhadas		X
	Faixas exclusivas (ônibus)	–	–
	Sinalização vertical		X
	Sinalização horizontal		X
	Parada de ônibus com abrigo		X*
Condições operacionais	Parada de ônibus acessível	X	
	Duração do ciclo do sinal	–	–
Condições da rua	Regulação de estacionamento		X
	Largura da rua no cruzamento		X
	Localização de árvores		X
Frete e serviços urbanos	Resíduos e reciclagem		X
	Locais de carga e descarga	X	

* Parcialmente implementado

“–” não se aplica

A análise baseia-se nos volumes de tráfego das duas contagens realizadas na interseção, a primeira realizada pela CTTU no dia onze de outubro de 2022 e a segunda no dia seis de junho de 2023. A Figura 6 a seguir, apresenta os dados volumétricos relativos a cada um dos movimentos realizados na interseção e os volumes do tráfego das duas contagens e a hora pico de cada movimento. É possível observar como movimentos conflitantes M3 e M5 e M4 com M5. Esses movimentos concentram um elevado volume de tráfego, contribuindo para que o conflito ocorra nessa interseção, levando a um maior risco de ocorrência de sinistros de trânsito, uma vez que de acordo com Wang, Quddus & Ison (2009), quanto maior o volume de tráfego maior probabilidade de ocorrerem sinistros de trânsito.

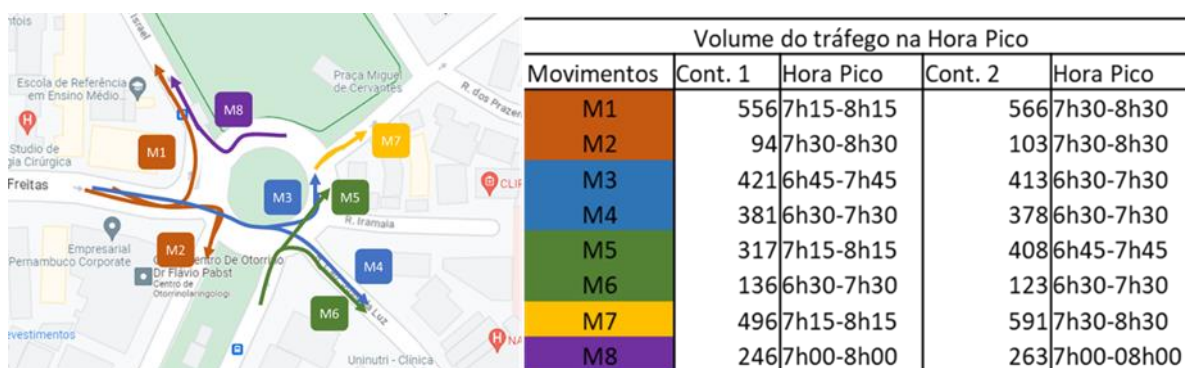


Figura 6: Movimentos da Interseção Praça Miguel de Cervantes

A contagem também confirmou a predominância do automóvel, sobre os demais veículos. A Figura 7 apresenta o percentual de automóveis na composição do tráfego da interseção, que corresponde a 76,17% da totalidade, seguido pela motocicleta com 21,17%.

Percentual por tipo de veículo que entra na interseção

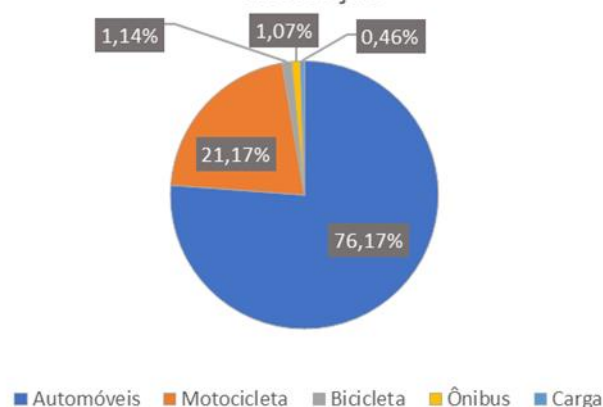


Figura 7: Percentual do tipo de veículo no tráfego

Para determinar o volume médio diário (VMD) de veículos que passaram pela interseção, calculou-se a soma de todos os movimentos de entrada na interseção e sua média, sendo, M1, M2, M3, M4, M5 e M6, fornecendo com isso o Volume Horário de Pico igual a 1.770 veículos. A partir do volume da hora de pico foram obtidos os seguintes resultados da Tabela 2.

Tabela 2: Volumes de tráfego na interseção

Volume de Tráfego	Número de veículos
Volume Horário (VH)	1.770
Volume Médio Diário (VMD)	20.824
Volume Semanal (VS)	132.637
Volume Anual (VA)	6.897.124

O Manual de Medidas de Segurança Viária apresenta, uma relação entre o volume de tráfego e o número de sinistros de trânsito anual esperado para uma via (ELVIK *et al.*, 2015). Em uma via que não tenha passado por medidas de segurança viária para a redução de acidentes e levando-se em conta o volume de tráfego médio diário estimado em 20.824 veículos, o número esperado de sinistros de trânsito em um ano deveria estar entre dez e dezoito ocorrências. Portanto, conforme a Figura 5, verifica-se que o número de sinistros de trânsito esteve abaixo do esperado, também verificando uma redução desses números, sendo também uma redução gradual, de maneira análoga à aplicação gradual das medidas para melhoria do espaço público na interseção, o que evidencia a importância de tais medidas.

Assumindo que o tráfego na interseção foi constante nos anos de 2016 a 2022, considerando que não houve mudanças dos polos geradores de viagem que justificassem uma mudança expressiva do tráfego naquela região. Torna-se válido analisar os sinistros pelo volume de tráfego da região ao longo dos anos. Para isso utilizou-se uma taxa de sinistros ocorridos por milhão de veículos, de modo a mensurar os acidentes e sua ocorrência enquanto ocorrências raras. A Tabela 3 apresenta essas taxas, sendo possível visualizar que a partir de 2020 há uma redução na taxa média, o que pode ter relação com a intervenção parcial realizada em novembro de 2019.

Tabela 3: Taxa de sinistros por milhão de veículos na interseção

Ano	Sinistros / (milhão de veículos)
2016	0,6352
2017	1,0164
2018	0,6352
2019	0,8893
2020	0,2541
2021	0,1270
2022	0,1270

A tendência de queda ao longo dos últimos anos da taxa de acidentes por milhão de veículos pode ser explicada pela implementação gradual das técnicas de *traffic calming*, que se mostraram eficazes na promoção da segurança viária.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob a ótica do conceito de ruas completas foi possível verificar que boa parte dos elementos foram implementados na interseção analisada. Tais medidas foram de encontro aos problemas

ali enfrentados e atuaram na redução dos sinistros de trânsito, uma vez que houve uma diminuição dos índices ao longo dos anos. Daí verifica-se a importância dessas intervenções enquanto experiências que visam a promoção de modificações no espaço urbano, com vistas a fomentar uma visão mais abrangente a respeito das problemáticas urbanas.

Torna-se válido destacar, que nem todos os elementos do conceito analisado foram implementados, evidenciado pela falta de acessibilidade universal, de bicicletários públicos e locais para carga e descarga. Esses elementos faltantes merecem atenção e tornam necessária a preocupação em promover melhorias, para dar mais condições à circulação de pessoas com deficiência, a presença de bicicletário público que facilite a presença de ciclistas, melhoria das infraestruturas para carga e descarga e melhorias nas paradas de ônibus, que favoreçam a utilização do transporte público. Essas mudanças, por meio de urbanismo tático, são em muitos casos realizadas em caráter experimental e servem para que à medida que se observa a eficiência e a integração dos indivíduos no espaço público, possam ser implementadas de maneira permanente no espaço urbano.

Verificou-se ainda, que apesar da extensa aplicação dos elementos de ruas completas na interseção analisada, esta intervenção não se deu com a participação popular. Esse fato, é influenciado pelo uso e ocupação do solo no entorno, constituído majoritariamente por empreendimentos médicos e hospitalares. A falta desse elemento vai de encontro ao conceito de comum urbano, que afirma que esse é um elemento central e fundamental, no processo de reivindicação e cogestão do espaço público. Logo, não é possível enquadrar o caso da Praça Miguel de Cervantes como um comum urbano. É ainda plausível apontar que a falta desse elemento pode ser um fator limitante ou que dificulte a longo prazo a sustentabilidade da intervenção realizada. Em contrapartida, é necessário que haja um interesse em incluir as pessoas que transitam nessa localidade e trabalham nos entornos, para que um processo participativo favoreça o espaço público, uma vez que o direito à cidade deve ser desfrutado por todos.

Entretanto, cabe compreender que os espaços urbanos não são homogêneos e que soluções ou intervenções são implementadas de maneiras adaptadas conforme o contexto de local, que apresenta particularidades e dificuldades distintas. Torna-se válido destacar, que a intervenção realizada propiciou um espaço público facilitador para a circulação de bens e serviços no entorno. Favoreceu o acesso das pessoas ao ambiente, diferente do que se observava, por meio de intervenções em melhoria da segurança viária, sendo beneficiados principalmente o fluxo de pedestres e ciclistas, não contemplados anteriormente pelas intervenções. Esse caso ora analisado serve como exemplo para que outras localidades possam aplicar os conceitos implementados em situações análogas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80, 2008. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005> Acesso em 10 de junho de 2023.
- BRASILEIRO, A., ANDRADE, M. O. DE ., & VASCONCELOS, D.. (2023). Mobilidade sustentável e tecnologias digitais: uma agenda baseada nos comuns urbanos. *Cadernos Metr pole*, 25(57), 491–514. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5706>. Acesso em 30 de junho de 2023.
- CAMARA-MENOYO, Carlos et al. Hacia una agenda urbana del común: un estudio de caso de las reivindicaciones políticas de los comunes urbanos en Barcelona. *EURE (Santiago)*, Santiago, v. 48, n. 143, p., janeiro de 2022. Disponível em <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612022000100011&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 05 jul. 2023.

- DNIT (2006) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Manual de estudos de tráfego – Rio de Janeiro, 2006
- ELVIK, R., HØYE, A., VAA T. & SØRENSEN, M.O Manual de Medidas de Segurança Viária, 2015 (Ed. ampliada e revisada da edição online do Trafikksikkerhetshandboken, 2014) Fundación MAPFRE.
- GEHL, J. Cidades para pessoas. Tradução Anita Di Marco. 2ª Edição. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GOOGLE MAPS. Praça Miguel de Cervantes, Ilha do Leite. Recife, 2023. 1 mapa. Disponível em: <https://www.google.com/maps/@-8.0661762,-34.8932407,18z?entry=ttu>. Acesso em: 09 jun. 2023.
- LAGO, Washington Luiz Silva; GONÇALVES, Norma Lacerda. O Polo Médico-Hospitalar do Recife e a especialização dos seus Equipamentos de saúde: polo de crescimento ou de desenvolvimento? 2010. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.
- ONU. Organização das Nações Unidas. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. | As Nações Unidas no Brasil. 2018. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>>. Acesso em: 15 jun. 2023.
- NACTO - National Association of City Transportation Officials and Global Designing Cities Initiative. Global Street Design Guide – NACTO, 2016. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide>. Acesso em: 09 jun. 2023.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030. Genebra, 2021. Disponível em: <https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>. Acesso em: 30 maio 2023.
- OSTROM, E. (1990). Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action (Political Economy of Institutions and Decisions). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511807763
- SILVA, G. E. S. G. et al. O redesenho de ruas como ferramenta de promoção do comum urbano: estudo de caso em jardim monte verde, Recife - PE. In: ANAIS DO 36º CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 2022, Fortaleza. Anais eletrônicos... Campinas, Galoá, 2022. Disponível em: <<https://proceedings.science/anpet-2022/trabalhos/o-redesenho-de-ruas-como-ferramenta-de-promocao-do-comum-urbano-estudo-de-caso-e?lang=pt-br>>. Acesso em: 12 jun. 2023.
- TORONTO CENTRE FOR ACTIVE TRANSPORTATION (2012). Complete street by design. Toronto. Disponível em: <https://www.tcat.ca/wp-content/uploads/2012/03/Complete-Streets-by-Design-Toronto-Streets-Redesigned-for-All-Ages-and-Abilities-Single-spread.pdf> Acesso em 09 de junho de 2023
- TURÉGANO, Beatriz Guijarro. Repensar los cruces. La implementación del modelo Superilles: el caso de la Superilla del Poblenou de Barcelona (2016-2021). Tesis doctoral Universitat de Barcelona - Facultat - Geografia i Història, 2022.
- WANG, C., QUDDUS, M. A., & ISON, S. G. Impact of traffic congestion on road accidents: A spatial analysis of the M25 motorway in England. Accident Analysis & Prevention, 41(4), 798–808, 2009 Disponível em: doi:10.1016/j.aap.2009.04.002