

RUAS COMPLETAS E A PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS: um estudo sobre a completude viária na região central de Itajubá-MG

Maria Bianka Souza Alves – mariabianka@unifei.edu.br
Josiane Palma Lima – jplima@unifei.edu.br

Palavras-chave: Ruas Completas, Modos Ativos de Transporte, Percepção do Usuário.

1. INTRODUÇÃO

Com a urbanização acelerada ocorrida no Brasil, o crescimento e desenvolvimento das cidades não foi coordenado. Isso gerou um uso não democrático do espaço público, onde pessoas com maior renda têm acesso a mais espaços enquanto pessoas de baixa renda, muitas vezes, não chega a ter acesso a serviços básicos, como saúde e educação (Vasconcellos, 2013). Esse acesso é garantido por meio de uma mobilidade urbana que permita uma equidade no uso do meio urbano.

Além da falta de planejamento, as políticas voltadas ao transporte tinham o foco no uso do transporte motorizado individual, colocando o carro como um produto desejado e libertador, símbolo de prosperidade (Rogers; Gumuchdjian, 2000). Dessa forma, as ruas ficaram com a faixa de rolamento cada vez mais largas e as calçadas mais estreitas, perdendo sua função enquanto local de encontros e trocas culturais, essencial para uma qualidade de vida urbana e participação social, especialmente no contexto da América Latina (Herrmann-Lunecke; Mora; Sagaris, 2020; Hui *et al.*, 2018; Jacobs, 2000; Kamruzzaman *et al.*, 2025).

Dentre as estratégias para repensar o planejamento das vias, o termo Ruas Completas surgiu em 2003 nos Estados Unidos, com o intuito de garantir a segurança de todos os usuários, independente do modo de transporte (McCann, 2013). O conceito não é uma definição rígida, pois a completude depende do contexto da via (Kingsbury; Lowry; Dixon, 2011), todavia há alguns aspectos que devem ser considerados, como segurança, sustentabilidade, impactos no meio ambiente, uso do

solo, conectividade, entre outros (Albán-Perez; Serrano-Guzmán; Pérez-Ruiz, 2023; Hui *et al.*, 2018).

Em conjunto com estes aspectos, é de suma importância entender a percepção do usuário, que vivencia e usufrui das funções da rua e pode auxiliar na identificação de problemas difíceis de captar somente por especialistas (Jordan; Ivey, 2021). Sendo assim, objetivo deste trabalho é avaliar a completude viária na região central na cidade de Itajubá-MG, usando os conceitos de Ruas Completas.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Referencial teórico

A mobilidade urbana sustentável é uma forma de garantir os direitos básicos dos cidadãos, promovendo equidade de acesso ao meio urbano e trazendo um equilíbrio ambiental. Antes de ser discutida nestes termos, o planejamento de transportes era pensado em função da eficiência do tráfego, com foco nos veículos individuais em detrimento de outros modos. Com isso, houve uma erosão do espaço público, com menos interação social, degradação ambiental e da saúde pública, congestionamento e ineficiência a longo prazo (Candia; Pirlone; Spadaro, 2019; Rogers; Gumuchdian, 2000).

Ao trazer o foco para as pessoas, a mobilidade urbana buscar reverter este cenário. Além disso, é importante considerar que a rua não é somente um local de passagem, mas também de convivência, trocas culturais e políticas, sendo essencial para diminuir desigualdades sociais e a segregação (Prytherch, 2022).

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) só foi instituída em 2012, com o objetivo de dispor algumas diretrizes para que cada município pudesse elaborar seus planos de mobilidade. Entretanto, a falta de pessoal capacitado e de material institucional, bem como um acompanhamento adequado da implementação, dificulta a efetivação da lei (Valença; Santos, 2020).

O conceito de Ruas Completas é um método que pode auxiliar na implantação da PNMU, visto que se enquadra nas diretrizes da política brasileira e possui muitos materiais institucionais e guias de elaboração bem detalhados (Valença; Santos, 2020). Por se tratar de um termo abrangente, que se adapta a cada contexto, muitos

autores tentaram elencar os critérios que indicariam a completude de uma via. Hui *et al* (2018) propuseram três aspectos principais: movimento, ambiente e lugar. O movimento está relacionado ao fluxo de veículos e pessoas na via, o lugar à ideia do uso da rua não somente como um local de passagem, mas como um espaço para ser utilizado para atividade recreativas, e o ambiente está relacionado ao meio natural, considerando a vegetação e a drenagem da via.

2.2 Metodologia

A primeira etapa desta pesquisa consistiu no estudo do estado da arte sobre Ruas Completas, através de buscas nas bases de dados. Logo após, foi analisada a mobilidade da região central de Itajubá-MG e definida a via de estudo.

Considerando as etapas anteriores, foi elaborado um questionário estruturado para entender a percepção das pessoas quanto à completude da via estudada. O formulário foi dividido em quatro seções: Dados demográficos, Movimento, Lugar e Ambiente. Essa divisão foi baseada na avaliação proposta por Hui *et al* (2018) e complementadas por outros trabalhos, como o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

O questionário tem como base a escala ordinária do tipo Likert e, para avaliar sua confiabilidade, será utilizado o alfa de Cronbach. Além disso, para validar a divisão em blocos sugerida, será realizado uma Análise Fatorial Exploratória.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A via escolhida foi a Avenida Coronel Carneiro Junior, localizada na região central de Itajubá-MG. A rua é bem movimentada, especialmente por pedestres, todavia as calçadas são bem estreitas e boa parte do espaço é reservado para estacionamento de carros, quase não há presença de vegetação e não há vias separadas para bicicletas.

A partir da aplicação do questionário, pretende-se captar a percepção dos usuários sobre a condição atual da via, suas impressões e opiniões sobre como utilizam o local, a permanência e sensação de segurança viária e pessoal. Dessa análise, espera-se a compreensão do quanto a via contribui para a vitalidade urbana

da região e para a experiência do usuário, buscando encontrar pontos de melhoria para requalificação do espaço público.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da revisão da literatura, foi possível notar que há alguns empecilhos para a aplicação da PNMU, como falta de conhecimento técnico e material institucional. O conceito de Ruas Completas já é bem disseminado em países desenvolvidos, com um vasto panorama de práticas desenvolvidas e guias de aplicação, sendo um recurso proveitoso para aplicação no Brasil, todavia é importante avaliar o contexto de cada via antes da aplicação. Desta forma, a proposta deste estudo é relevante para este aspecto, uma vez que buscará integrar análises técnicas da infraestrutura viária à percepção da comunidade.

Em relação à metodologia selecionada, a construção do questionário dividido nas dimensões de movimento, lugar e ambiente representa um esforço em separar as diferentes funções de uma rua e avaliá-las de forma que isso possa orientar futuras ações e melhorias. A escolha da Avenida Coronel Carneiro Junior como objeto de estudo mostra-se relevante devido ao seu papel central na dinâmica da cidade, sendo um local de alta circulação, especialmente de pedestres.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à FAPEMIG, CNPq, CAPES e UNIFEI pelo apoio financeiro concedido aos projetos que subsidiaram este trabalho.

REFERÊNCIAS

- ALBÁN-PÉREZ, C. A.; SERRANO-GUZMÁN, M. F.; PÉREZ-RUIZ, D. D. Weighted sums applied for decision making in improvement towards complete street. **Legado de Arquitectura e Diseño**, [s. l.], v. 18, n. 34, p. 1–9, 2023.
- CANDIA, S.; PIRLONE, F.; SPADARO, I. Sustainable urban mobility and urban safety and security: A case study of the city centre of Genoa, Italy. **WIT Transactions on the Built Environment**, [s. l.], v. 182, p. 187–198, 2019.
- HERRMANN-LUNECKE, M. G.; MORA, R.; SAGARIS, L. Persistence of walking in Chile: lessons for urban sustainability. **Transport Reviews**, [s. l.], v. 40, n. 2, p. 135–159, 2020. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1712494>.
- HUI, N. *et al.* Measuring the completeness of complete streets. **Transport Reviews**, [s. l.], v. 38, n. 1, p. 73–95, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1299815>.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- JORDAN, S. W.; IVEY, S. Complete Streets: Promises and Proof. **Journal of Urban**



IEPG SUMMIT'25

Pensando o futuro com inteligência
artificial e consciência social

Planning and Development, [s. l.], v. 147, n. 2, p. 1–10, 2021.

KAMRUZZAMAN, L. *et al.* Making sense of place: a new framework for place-based research in the transport realm. **Transport Reviews**, [s. l.], v. 1647, p. 1–32, 2025.

Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2494025>.

KINGSBURY, K. T.; LOWRY, M. B.; DIXON, M. P. What makes a “complete street” complete? A robust definition, given context and public input. **Transportation Research Record**, [s. l.], n. 2245, p. 103–110, 2011.

MCCANN, B. **Complete our streets: The transition to Safe and Inclusive Transportation Networks**. [S. l.]: IslandPress, 2013.

PRYTHERCH, D. L. Reimagining the physical/social infrastructure of the American street: policy and design for mobility justice and conviviality. **Urban Geography**, [s. l.], v. 43, n. 5, p. 688–712, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1960690>.

ROGERS, R. G.; GUMUCHDJIAN, P. **Ciudades para un pequeño planeta**. [S. l.: s. n.], 2000.

VALENÇA, G.; SANTOS, E. A relação entre o conceito de ruas completas e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: aplicação a um projeto viário em Natal-rn, Brasil. **EURE (Santiago)**, [s. l.], v. 46, n. 139, p. 73–89, 2020. Disponível em:

http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-716120200003000073&lng=en&nrm=iso&tlng=en.

VASCONCELLOS, E. de A. **Mobilidade Urbana: O que você precisa saber**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.