

CIDADES VIVAS: ANÁLISES E PROPOSIÇÕES PARA O CAMINHÓDROMO
MANSSUETO VANZIN.
LIVE CITIES: ANALYZES AND PROPOSITIONS FOR THE CAMINHÓDROMO
MANSSUETO VANZIN.

Bruna Pegoraro Silveira Zanardi¹

Luan da Silva Klebers²

Alessandro Alves³

Luis Guilherme Aita Pippi⁴

Submetido em 30-04-2019

Aprovado em 06-06-2019

Revista Infinity

Revista dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil e Engenharia de Produção.

Uceff – Campus Itapiranga

Vol. 4, nº 2, 2019

ISSN 2525-3204

¹ Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI) E-mail: brunazanardii@gmail.com

² Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (PPGAUP) pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) E-mail: luan.klebers@hotmail.com

³ Doutorando em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Docente na Universidade Regional Comunitária de Chapecó (UNOCHAPECÓ) E-mail: alessandro1979@

⁴ PhD pela NC State University (Raleigh, EUA) Docente e Chefe de Departamento na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) E-mail: guiamy@hotmail.com

Resumo

Devido à supervalorização dos transportes motorizados e individuais ao longo do século XX, a configuração da cidade e dos espaços urbanos sofreram bruscas mudanças, onde o ambiente, a vida urbana e os pedestres passaram a ser coadjuvantes no desenvolvimento das cidades. De antemão a este processo, durante o século XXI, surge o Urbanismo Sustentável na busca por cidades saudáveis, inteligentes e acima de tudo: caminháveis. Com o intuito de fomentar o pedestre e trazê-lo de volta como atuante no espaço público, há uma nova preocupação com a urbanização humanizada, promovendo séries de requalificações dos espaços, voltando a cidade a quem a tem por direito, “de pessoas para pessoas”. O presente artigo busca analisar, estudar e propor melhorias para o caso do Caminhódromo Municipal Manssueto Vanzin, equipamento urbano localizado em Frederico Westphalen - RS e reconhecido regionalmente como exemplo de espaço ativo. Para isso, realizou-se uma pesquisa exploratória de carácter explicativa, onde utiliza-se dos parâmetros definidos por reconhecidos autores, como Jacobs (2000) e Gehl (2015), os quais demonstram que a vida dos espaços públicos urbanos está diretamente ligada à assunção do pedestre como o verdadeiro protagonista da vida urbana.

Palavras-chave: Cidades vivas, Caminhabilidade, Urbanismo Sustentável.

Abstract

According to the overvaluation of motorized individual transport throughout the XX century, the configuration of the city and urban spaces suffered several changes, where the environment, urban life and pedestrians became apart of city development. Before this process, Sustainable Urbanism emerges in the research for healthy, intelligent and, most important, walkable cities. With the focus at the pedestrian and bringing him back as a performer in the public space, there is a new concept with humanized urbanization, promoting series of requalification of spaces, returning the city to those who have it by right, "from people to people ". This paper aims at analyzing and proposing improvements for the case of the Caminhódromo Municipal Manssueto Vanzin, an urban equipment located in Frederico Westphalen - RS and regionally recognized as an example of active space. For the analysis were used diversal parameters defined by recognized authors, such as Jacobs (2000) and Gehl (2015), who demonstrate that the life of urban public spaces is directly linked to the pedestrian's assumption as the true protagonist of urban life.

Keywords: Live cities, Walkability, Sustainable Urbanism.

Introdução

Analisar e avaliar a infraestrutura do espaço público é uma prática muito utilizada ao deparar-se com a necessidade de qualificar e, conseqüentemente, classificar o local. Arquitetos e urbanistas deparam-se com o papel de observar e diagnosticar espaços urbanos como um todo, abrangendo desde lotes privados à ruas, calçadas e vielas, não se restringindo ao princípio antiquado voltado aos limites dos lotes. Estudar a paisagem urbana e as sensações do percurso faz-se cada vez mais necessário. Jacobs (2000) traz interessantes perspectivas deste conceito:

Uma rua com infraestrutura para receber desconhecidos e ter a segurança como um trunfo devido à presença deles – como ter as ruas dos bairros prósperos – precisa ter três características principais: primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixa-la cega. E terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia. (JACOBS, 2000, p.35 e 36).

Diante da gama de vivenciar a cidade, aumentando sua vivacidade, surge os modais não-motorizados. Tendo por seu objetivo promover o número de percursos locais de pedestres e ciclistas, oferecendo boas experiências através de espaços públicos confortáveis, seguros e atrativos.

Gehl (2015, p. 06) levanta os quatro princípios básicos para um ambiente urbano atrativo: cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Para o autor, estes objetivos podem ser imensamente reforçados ao se ter uma preocupação com os pedestres, ciclistas e a vida urbana em geral, através de esforços realizados pelas intervenções, as quais devem convidar a população a participar da cidade, sempre que possível dentro de suas atividades cotidianas. O autor também afirma:

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida – grandes e pequenos - ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida tem toda sua diversidade e se desdobra entre nós quando estamos de pé. (GEHL, 2015, p. 19).

Com isso, torna-se fundamental planejar a comunidade urbana sustentável focada nos pedestres e ciclistas. Este preceito surge para incentivar os moradores – especialmente os usuários de automóveis – para que realizem alguns percursos do seu dia a dia a pé ou de bicicleta, fomentando a cultura da mobilidade não motorizada.

Definição dos métodos de pesquisa

O presente trabalho é uma breve análise sobre a influência do Caminhódromo na paisagem urbana e sobre os impactos deste trecho no dia-a-dia de seus usuários (sejam contínuos ou acidentais), contando com algumas proposições para melhorias do mesmo. Para isto, a metodologia apoia-se em dois momentos:

Pesquisa exploratória: Pesquisar e buscar por temas com aspectos similares ao estudado, visando contextualizar e familiarizar-se com alguns conceitos e diretrizes, a fim de engrandecer o repertório para que se possa realizar uma maior compreensão do espaço-estudo.

Filtragem e proposição: Realizar uma *decupagem* de todas as informações observadas e, por fim, através da confecção de um mapa temático conceitual onde serão dispostas visualmente as fortalezas, oportunidades, fraquezas e ameaças do lugar através de autores que pesquisam e buscam temas similares aos problemas levantados, para que com esta ferramenta possa futuramente propor melhorias para este espaço.

Caracterização da problemática

Os problemas encontrados no âmbito urbano, mais especificamente na vivacidade, acabam por estar altamente ligados com a população a qual utiliza deste local diariamente. Para participar da vida ativa da cidade, ou seja, trabalhar, comprar, estudar

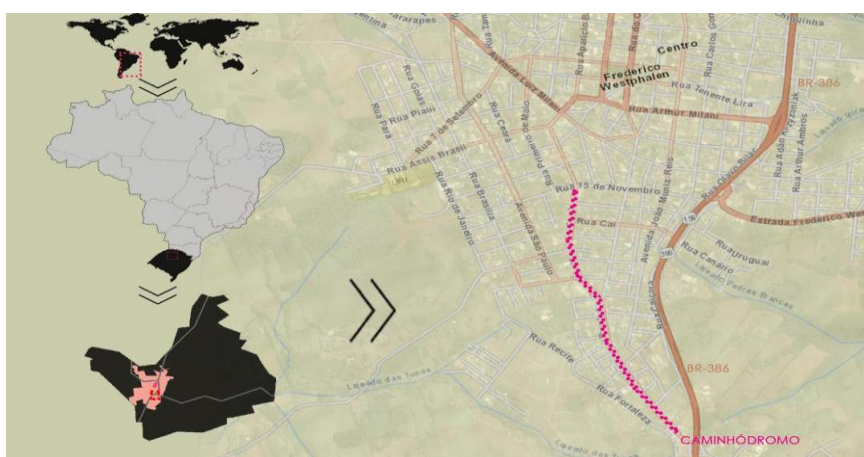
e até mesmo para o lazer, os cidadãos necessitam circular pelos espaços públicos. Subentende-se, neste caso, como espaço público tanto as vias peatonais, veiculares e ciclísticas, multiuso, bem como praças, parques lineares, parques de bairro, *pocket parks*, e quaisquer espaços que já são considerados pela própria população como bens públicos. A definição específica do problema é inserida justamente ao se levar em consideração a falta de investimentos do poder público nestes espaços e até mesmo o descaso de moradores, usuários e gestores, intensificados ainda pela pouca variedade de usos e visuais ofertadas por estes lugares.

Caracterização da área de estudo

Como estudo de vivacidade e caminhabilidade têm-se o município de Frederico Westphalen, localizado no extremo norte do Rio Grande do Sul, conforme ilustra a Figura 01. Contando com 28.843 habitantes, a cidade destaca-se no âmbito regional pelo seu desenvolvimento econômico e populacional, caracterizando-se como um polo para a Região do Médio Alto Uruguai.

O município disponibiliza de um trecho pavimentado chamado de Caminhódromo Municipal Manssuetto Vanzin, popularmente conhecido somente como Caminhódromo, que apesar das problemáticas encontradas na infraestrutura, é amplamente utilizado pelos moradores locais.

Figura 01: Localização do Caminhódromo Municipal Manssuetto Vanzin



Fonte: Adaptado do Google Earth pelos autores, 2019.

O caminhódromo estende-se por 1,5km da Avenida Maurício Cardoso, uma via arterial que conecta o sul da cidade com o centro. Visto a configuração deste nada mais é que uma pavimentação de paver em concreto, elevada da via principal, acaba se desenvolvendo um corredor cinza.

O equipamento urbano é classificado na verdade como uma pista multiuso, devido ao grande número de atividades compartilhadas que ali ocorrem (caminhadas, corridas, ciclismo, dentre outras), sendo um elemento primordial para a mobilidade urbana. Verifica-se na **Figura 02** a relação de coexistência da pluralidade de seus usos e fluxos.

O estudo em questão faz-se pertinente devido ao grande número de pessoas que utilizam este lugar diariamente, seja via necessidade de deslocamento ou para prática de esportes de leve intensidade. Atualmente, principalmente devido à falta de infraestrutura e ao déficit na conexão inter-espço (que conta com um desnivelamento de 38m), grande parte das atividades ali ocorridas voltam-se ao lazer

Figura 02: A pista compartilhada chamada de Caminhódromo



Fonte: Os autores, 2019.

Loboda (2003) disserta sobre a relação da qualidade de vida urbana e o ambiente construído.

A qualidade de vida urbana está diretamente atrelada a vários fatores que estão reunidos na infraestrutura, no desenvolvimento econômico-social e àqueles ligados a questão ambiental. No caso do ambiente, constitui-se elemento imprescindível para o bem-estar da população, pois a influencia diretamente na saúde física e mental da população. (LOBODA, 2003, p. 20).

Apesar das diversas potencialidades que este apresenta – como o modo que a população abraçou a ideia, onde há um grande número de pessoas que o utilizam diariamente – não constam estudos para sua implantação e nem sequer um projeto de expansão ou melhorias, onde haja o cultivo da infraestrutura e, conseqüentemente, o fomento da população para utiliza-lo. Esta falta de preocupação com o ambiente construído é reforçada por Gehl:

A conclusão de que se oferecido um melhor espaço urbano o uso irá aumentar é aparentemente válida para os espaços públicos de grandes cidades, os espaços urbanos isolados até para um único banco de praça ou cadeira. [...] O planejamento físico pode influenciar imensamente o padrão de uso em regiões e áreas urbanas específicas. O fato das pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espalho da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador. (GEHL, 2012, p. 17).

Atualmente o equipamento carece de melhorias, como a preocupação com a drenagem da faixa caminhabil, alargamento de via e/ou ciclofaixa paralela (**Figura 03**), arborização e realocação dos postes de iluminação – dispostos no centro do passeio – atrapalham a circulação dos pedestres (**Figura 04**).

Figura 03: Problemas infraestruturais encontrados na área-estudo



Fonte: Os autores, 2019.

Figura 04: Postes de iluminação dispostos no centro do passeio



Fonte: Os autores, 2019.

Análise FOFA (SWOT): Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças

Para basear o diagnóstico atual da área que consolida o Caminhódromo, podendo transcrever e analisar a situação atual, como também potencial, das atividades no local

utiliza-se da metodologia de análise Matriz F.O.F.A. (acrônimo de seu conceito inicial *SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*), estudo o qual busca apontar as Forças do ambiente já construído; as Oportunidades que o meio o qual este está inserido possibilita; as Fraquezas, vistas como pontos que podem e precisam ser melhorados e as Ameaças, que devem ser repensadas. Por estas consolidarem variáveis que possuem reflexos diretamente no sucesso da atividade, onde estabelece os prós e os contras que se apresentam como pontos determinantes para a implementação, onde analisa-se situação atual dos atrativos e também os principais pontos onde este pode vir a prosperar.

A análise da Matriz F.O.F.A é um sistema simples utilizado para gestão e planejamento dos espaços, afim elencar as potencialidades, peculiaridades e problemáticas encontradas no âmbito em estudo, tendo sua autoria creditada a dois professores da Harvard Business School: Kenneth Andrews e Roland Christense. Portanto, para melhor compreensão da análise do espaço público estudado através da metodologia aplicada por observação e qualificação, desenvolveu-se a tabela 01.

Tabela 01: Análise F.O.F.A.

FORÇAS	OPORTUNIDADES	FRAQUEZAS	AMEAÇAS
Espaço vivo e ativo, amplamente utilizado pela população para caminhadas, corridas e ciclismo;	Existências de lotes de propriedade municipal no entorno do percurso propícia à criação de pequenas praças ao longo do caminho;	Falta de arborização diminui fluxo de pedestres durante o dia;	Postes de iluminação em meio à via atrapalham circulação de pedestres;
Localização em via arterial facilita o acesso dos pedestres;	Largura da faixa de rolamento veicular permite alargamento da faixa caminhável;	Degradação do paver torna ambiente construído mais perigoso;	Falta de drenagem da via;
Percurso contínuo e linear, criando um ritmo que atrai os usuários;			
Espaço designado à modais multiusos;			

Fonte: Os autores, 2019.

Diante dos pontos levantados através da análise percebe-se que apesar de possuir algumas problemáticas relacionadas a fraquezas e ameaças, estas consolidam menores partes da tabela, voltando-se principalmente à infraestrutura urbana, não estabelecendo em adversidades irreparáveis. Verifica-se que a falta de manutenção do poder público é um agente importante para a situação atual do trecho, sendo itens de classificação básica para que se possa ter um bom percurso.

Já as colunas relacionadas às forças e oportunidades ocupam a maior parte da tabela, demonstrando que o bom uso do equipamento urbano por parte da população local está

vigorado nas solutivas e bom estado do ambiente, o que demonstra a necessidade que a cidade tem de um lugar apropriado e bem projetado, próprio para receber seus usuários e seus mais diversos tipos de modais.

Revisão de literatura

A pesquisa apoia-se na revisão de literatura sob a ótica de diversos autores considerados por pesquisadores da grande área do planejamento urbano como propriedade no assunto de sistemas de espaços livres e mobilidade, trazendo profundidade acadêmica para os temas propostos bem como fundamentação nas tomadas de decisões, aliando visão do observador como formador de opinião crítica a nível de Arquitetos e Urbanistas bem como a de grandes pesquisadores.

Espaços públicos

O espaço público, como se constitui hoje, é composto por todos os elementos não-privados, como ruas e vielas, bulevares, avenidas, largos, praças, passeios, bem como rios, canais, margens e praias. Em suma, são redes que permitem a circulação de pessoas e veículos entre uma edificação e outra de forma hierarquizada, onde uma avenida principal organiza uma porção do território urbano maior que uma rua local ou uma viela. (PANERAI, p. 79, 2006).

Através desta afirmação, compreendemos que o espaço público é consolida-se como todos os espaços livres entre as edificações, entre um lote e outro. Castello (2008) ainda complementa a visão de espaços públicos com a necessidade que estes devem oferecer à população, onde:

Como regra geral, os espaços abertos públicos deverão oferecer amplas oportunidades para o exercício de atividades recreacionais, [...] gerar corredores de sustentabilidade, realizando a mediação entre a natureza preservada e o ambiente cultural das cidades. Através de uma organização sistêmica, o uso dos espaços abertos urbanos poderá ser otimizado, possibilitando às pessoas a movimentação na cidade percorrendo os seus componentes ligados em rede. Essa estratégia facilita o uso de todo o conjunto de atividades propostas pelos diferentes espaços, bem como viabiliza atividades lúdicas complementares como

caminhadas, corridas e passeios de bicicleta, que necessitam canais lineares para o seu desenvolvimento e podem ser integradas ao sistema de espaços abertos. (CASTELLO, 2008, p.135 e 136).

Para o autor, o espaço público deve compor como parte rede de atividades propostas pela cidade, não apenas voltado à espaços isolados de lazer, mas dispor de percursos que influenciam tanto na paisagem quando na vivência do usuário.

Diante destas premissas, para o estudo do equipamento urbano Caminhódromo deve-se ter ciência deste como um espaço público, de propriedade da população, com usos distintos, onde sua principal funcionalidade é criar um canal caminhável, possibilitando desde seu uso voltado ao lazer até a mobilidade urbana.

Caminhódromo: a importância do percurso linear

Ao se analisar o Caminhódromo, deve-se ter em vista dois conceitos primordiais: a via e o percurso. O primeiro, para Lynch (1960, p. 57) é composto por canais ao qual o observador de move – usualmente ou não – podendo ser ruas, passeios, linhas de trânsito, que possibilitem a observação da cidade através destes. Diante desta colocação, observa-se por caracterização de vias os espaços que promovem a locomoção do observador pela cidade e possibilitam a mobilidade urbana, sendo esta através de veículos ou não. É através das vias que os usuários observam a cidade durante seu percurso.

Já sobre o percurso o Lynch (1960, p. 64) limita seu abordar em um trajeto, linear ou não, que o usuário desenvolve seu deslocamento entre um destino e outro. O percurso possibilita vivenciar a cidade, permitindo a quem o utiliza criar diversas leituras da paisagem da cidade ao percorrer vias e caminhos diferentes do usual.

Panerai (2006) ainda corrobora que os percursos não sejam necessariamente contínuos e interligados, porém caracteriza-se na população uma pré-disposição à utilização de percursos por meio de vias mais atraentes e/ou conhecidas através de sua peculiar identidade:

Os percursos, ao menos suas porções mais facilmente identificáveis, não são forçosamente contínuos e interligados uns aos outros; subsistem zonas

indefinidas, frequentemente reveladoras de rupturas históricas no processo de urbanização.

Ainda que seja possível hierarquizar os percursos, parece preferível reter somente aqueles que se impõem com certa evidência (em comparação com as demais vias) e apresentam uma definição contínua por uma boa distância. (PANERAI, 2001, p. 30).

Com isso, elucida-se que o Caminhódromo nada mais é que um percurso, disposto ao longo de uma via, proposto para o usuário vivenciar o espaço público da cidade. Complementa-se, com a citação de Panerai (2006), a linearidade e a localização em uma via arterial deste venha a ser um fator determinante para que a população o tenha abraçado o uso do equipamento.

Caminhabilidade/cidades saudáveis

Ao se tratar da terminologia “caminhabilidade” (*walkability*), Speck (2016) conceitua como um sistema de avaliação qualitativa e quantitativa para aferir o quão convidativa a cidade torna-se para o pedestre. Portanto, partir do ponto de vista conceitual a caminhabilidade se traduz na qualidade do espaço público, onde pode-se apontar que lugares dotados de boa atratividade e infraestrutura proporcionam a motivação que induz a população adotar o caminhar como forma de deslocamento. Speck ainda induz quatro condições primordiais para garantir a caminhabilidade, devendo a caminhada ser proveitosa, segura, confortável e interessante ao pedestre.

Para que a cidade se torne atrativa são necessários espaços que estimulem o indivíduo a caminhar e permanecer por ela, não permitindo que esta seja apenas uma área de transição, fazendo com que, desta forma, permaneça viva. (SPECK, 2016, p. 20).

Diante da gama de vivenciar a cidade, aumentando sua vivacidade, surge os modais não-motorizados. Tendo por seu objetivo promover o número de percursos locais de pedestres e ciclistas, oferecendo boas experiências, através de espaços públicos confortáveis, seguros e atrativos.

Um lugar vivo e ativo significa que, os espaços que possuem atividades em horários diversificados, são utilizados pelas pessoas durante todos os horários do dia de forma que a área não fica inutilizada, que o lugar não fique morto, obtendo a vida dentro do parque, cidade ou município. (GEHL, 2015, p. 63).

Conforme reiterado por Mehta (2013, p. 28), as ruas, mais do que qualquer outro espaço, representam a vida social da cidade: são o principal espaço público de socialização da cidade.

Gehl (2015, p. 06) levanta os quatro princípios básicos para um ambiente urbano atrativo: cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Para o autor, estes objetivos podem ser imensamente reforçados ao se ter uma preocupação com os pedestres, ciclistas e a vida urbana em geral, através de esforços realizados pelas intervenções, as quais devem convidar a população a participar da cidade, sempre que possível dentro de suas atividades cotidianas. O autor também afirma:

Caminhar é o início, o ponto de partida. O homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida – grandes e pequenos - ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas. A vida tem toda sua diversidade e se desdobra entre nós quando estamos de pé. (GEHL, 2015, p. 19).

Complementando o pensamento de Gehl, Speck, em seu livro *Cidade Caminhável* (2016), associa a concepção da vitalidade dos espaços urbanos às zonas-não motorizadas, compreendendo que a baixa quantidade de veículos circulando pela cidade está vinculada a mais qualidade do espaço voltado para as pessoas e, conseqüentemente, cidades mais vivas e saudáveis.

John Butcher, fundador da Walking in XXI century (Walk21), uma organização internacional que tem por intuito promover a mobilidade a pé através de uma rede global de instituições que também atuam em prol desta causa, apoia o pensamento de Speck e ratifica o quão essencial o caminhar é na vida do ser humano:

Caminhar é a primeira coisa que um bebê deseja fazer e a última coisa que uma pessoa deseja renunciar. Caminhar é um exercício que não necessita um ginásio. É uma medicação sem remédio, o controle de peso sem dieta e o cosmético que não se pode encontrar nas farmácias. É um tranquilizante sem drágeas, a terapia sem psicanalista e o laser que não nos custa um centavo. De mais a mais, não contamina, consome poucos recursos naturais e é altamente eficiente. Caminhar é conveniente, não necessita equipamento especial, é auto-regulável e intrinsecamente seguro. Caminhar é tão natural como respirar. (BUTCHER, 1999)

Com isso, torna-se fundamental planejar a comunidade urbana sustentável focada na mobilidade não-motorizada, através de pedestres e ciclistas. Este preceito surge para incentivar os moradores – especialmente os usuários de automóveis – para que realizem alguns percursos do seu dia a dia a pé ou de bicicleta, fomentando a cultura da mobilidade não motorizada.

Auxiliando nesta *network*, a área-estudo surge como um processo ativador da caminhabilidade local, sendo um importante instrumento que cria a conexão bairro-centro, amparando não apenas pessoas que buscam o equipamento para o lazer, como também dando a segurança diária a quem utiliza do percurso como seu meio de locomoção: a pé, sustentável.

[...] os muitos e francos convites para caminhar, permanecer e sentar no espaço público comum resultam em um novo e notável padrão urbano: muito mais pessoas caminham e permanecem na cidade.

O padrão no centro da cidade agora se repete em bairros periféricos, onde nos últimos anos, muitas ruas e praças foram transformadas de ilhas de tráfego a praça para pessoas. A conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros, são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção. (GEHL, 2010, p. 13).

Ao sentir a cidade sendo convidativa, seus usuários passam melhor utilizar o espaço público, aumentando sua vivacidade. Para isso, dispor de uma vida urbana que proponha atividades diversificadas, que encante a pluralidade da cidade torna-se crucial para o pleno desenvolvimento de espaços vivos, ativos e caminháveis. Percebe-se que a implantação do percurso do Caminhódromo acaba por fomentar a população, onde molda-se o espaço urbano através da disponibilização de local próprio para as pessoas que o reconhecem como propriedade pública.

O autor (IBID, 2015, p. 19) também levanta que, quanto melhor e mais prazerosa for a caminhada pela cidade, maiores são as atividades ali desenvolvidas, vendo até mesmo um crescimento amplo nas atividades sociais e de recreação, conforme observamos no equipamento em estudo, onde as visuais e a paisagem fomentam a pluralidade de pessoas e usos na pista.

Silva e Romero (2009), apoiados nos ideais de Gehl, ainda abordam sobre a necessidade da manutenção do espaço. Para os autores apenas o processo contínuo de conservação do espaço construído preserva a atemporalidade do espaço, sempre incentivando, atraindo e acolhendo aos usuários:

Os espaços urbanos precisam ser cuidados e humanizados em condições diversas demonstrando principalmente os aspectos básicos de conforto ambiental, mobiliário urbano e limpeza para poder ser considerado uma melhoria da qualidade urbana qualificando os espaços urbanos em lugares vivos e ativos. (SILVA e ROMERO, 2015).

Desta premissa de tornar as cidades mais vivas, humanas e sustentáveis, surge o urbanismo sustentável. Este conceito surge para amparar o Novo Urbanismo, dispondo da ideia que onde haverá menos carros, melhores espaços para permanência e transição de pessoas, a pé ou de bicicleta, mais favorecida será a vida urbana. FARR (2013, p. 13), incita que: “O urbanismo sustentável chama atenção para a oportunidade enorme de redesenhar o ambiente construído de uma maneira que sustente uma maior qualidade de vida e promova um estilo de vida saudável e sustentável”.

A mobilidade peatonal (também conhecida como caminhada), é um dos meios de locomoção mais sustentáveis e saudáveis existentes desde o primórdio dos tempos até os dias mais atuais, visto que a única energia utilizada para esta é a corporal. Vinculada este preceito, Herzog (1953) faz-se relevante ao se levar em consideração a quantia pequena de ruas que, segundo sua ótica, promovem uma mobilidade limpa e saudável.

A chave para promover a mobilidade limpa e saudável é oferecer condições favoráveis de conforto e segurança, para que possamos caminhar e andar de bicicleta como meio de transporte em áreas urbanas densas – com residências, comércio e serviços em espaços vivos e atraentes, sombreados por densa arborização. As calçadas devem ser amplas, arborizadas, confortáveis e seguras. As ciclovias devem ser separadas fisicamente do trânsito de veículos e pedestres, além de sombreadas, contínuas e em rede, de forma a estimular o seu uso, com bicicletários em pontos estratégicos. (HERZOG. 1953, p. 128).

A caminhabilidade também se torna uma consequência da preocupação com os lugares vivos e ativos, pois para que esta ocorra de forma eficaz deve-se ter uma preocupação com o ambiente e entorno. Portanto espaço-estudo é tido como idealizador

deste processo, possibilitando a mobilidade a pé e conciliando espaços multiuso, tanto ao lazer quanto a necessidade diária das pessoas, sendo um instrumento que fomenta o ser caminhável.

Ensaio sobre proposições

Para Gehl (2015, p. 25) o desenvolvimento de espaços destinados aos pedestres e ciclistas contribui a vivacidade do entorno, onde com a acessibilidade aos equipamentos, cria-se espaços públicos em uma comunidade urbana sustentável, além de ajudar na segurança por ter mais pessoas “vigiando as ruas”. Um espaço bem planejado para o uso de pedestres e ciclistas também ajuda a mitigar as emissões o efeito estufa e a promoção de atividades físicas de acesso gratuito contribui para a saúde pública, reduzindo índices de obesidade.

Para propor melhorias ao equipamento urbano Caminódromo, utiliza-se a Cartilha DOTS (Desenvolvimento Urbano voltado ao Transporte Sustentável, 2015), desenvolvida pelo WRI Brasil, dimensiona parâmetros para garantir um fluxo ininterrupto de pedestres, onde as calçadas devem se dividir faixas distintas:

- *a faixa livre*, que serve para o tráfego do pedestre, que não deve possuir quaisquer tipologias de obstáculos;
- *a faixa técnica ou de serviço*, onde devem estar localizados os mobiliários urbanos e as vegetações;
- *a faixa de transição*, esta deve estar junto às edificações, onde demarca o local entre o espaço construído privado e o espaço público sem construções

Considerações finais e contribuições

Desta forma, destaca-se a importância de estudos relacionados a grande temática da percepção e das análises da paisagem urbana, uma vez que a rua e suas conexões pertencem a este eixo. A caracterização do Caminhódromo como espaço de ligação é muito forte no município, porém a comunidade urge por melhorias e investimentos que visem tornar este

percurso mais humanizado e biofílico. A Figura 5 ilustra a proposição por autor destes itens.

Figura 5: Mapa visual conceitual



Fonte: Os autores, 2019.

Com base no referencial teórico previamente citado e ponderando análises por estes autores citados, criou-se ainda um mapa visual conceitual demonstrando os itens que pelos autores são considerados mais importantes e alguns de seus referenciais de onde buscar subsídio e auxílio bibliográfico na hora das proposições.

O presente artigo teve como objetivo iniciar ensaios de análises sobre melhorias para este percurso existente no município de Frederico Westphalen, visto que é cada vez mais observado tanto em literaturas nacionais quanto internacionais a relevância de espaços como esse no impacto da qualidade de vida da população de uma cidade.

Referências

CASTELLO, Iára R. **Bairros, loteamentos e condomínios: Elementos para o projeto de Novos Territórios Habitacionais**. Porto Alegre: UFRGS, 2008.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza**. Bookman Editora, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 1 edição. 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, 2000.

HERZOG, Cecília P. **Cidades para todos: (re) aprendendo a conviver com a natureza**. Editora Mauad X: Inverde, Rio de Janeiro, 2013.

LOBODA, Carlos R.; ANGELIS, Bruno L. D. **Áreas Verdes Públicas Urbanas: conceitos usos e funções**. *Ambiência*, v. 1, n. 1, p. 125–139, 2005.

LNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Editora Edições 70, 1960.

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

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Editora UnB, 2006.

ROMERO, Marta A. B. “Estratégias bioclimáticas de reabilitação ambiental adaptadas ao projeto”. In: *Reabilitação ambiental sustentável arquitetônica e urbanística*. Brasília, FAU/UnB, 2009, p. 527.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Editora Perspectiva SA, 2016.

WRI Brasil Cidades Sustentáveis. **DOTS: Cidades - Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável**. 2015.