

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

**A CIDADE VISTA PELOS PÉS: O PAPEL DA CAMINHABILIDADE PARA A
PERCEPÇÃO DA LUGARIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS NA
CIDADE DE MANHUAÇU – MG**

AMANDA SANTOS VARGAS

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2022**

AMANDA SANTOS VARGAS

**A CIDADE VISTA PELOS PÉS: O PAPEL DA CAMINHABILIDADE PARA A
PERCEPÇÃO DA LUGARIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS NA
CIDADE DE MANHUAÇU – MG**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientadora: Luciana Bosco e Silva

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2022**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

Vargas, Amanda Santos, 1978-

V297c
2022

A cidade vista pelos pés: o papel da caminhabilidade para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos na cidade de Manhuaçu- MG / Amanda Santos Vargas. – Viçosa, MG, 2022.

1 dissertação eletrônica (122 f.): il. (algumas color.).

Inclui anexo.

Orientador: Luciana Bosco e Silva.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2022.

Inclui bibliografia.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2022.680>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Planejamento urbano. 2. Espaços públicos. 3. Covid 19 (Doença). I. Silva, Luciana Bosco e, 1971-. II. Universidade Federal de Viçosa. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 22. ed. 711.4098151

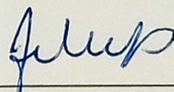
AMANDA SANTOS VARGAS

**A CIDADE VISTA PELOS PÉS: O PAPEL DA CAMINHABILIDADE PARA A
PERCEPÇÃO DA LUGARIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS NA
CIDADE DE MANHUAÇU – MG**

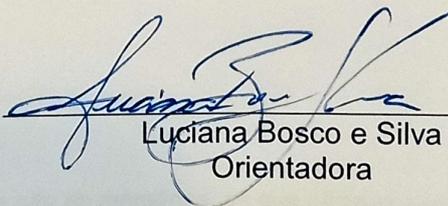
Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura E Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 30 de agosto de 2022.

Assentimento:



Amanda Santos Vargas
Autora



Luciana Bosco e Silva
Orientadora

***Aos meus filhos, Bento e Antonia, que
conviveram com a minha parcial ausência
durante essa experiência de contribuir
para o conhecimento científico.***

AGRADECIMENTOS

À vida, por ser esse fio tecido por escolhas que permitem tantas possibilidades, porém apenas uma única vez.

A todos os fios de vida tecidos próximos a mim e que, junto comigo, formam um tecido forte: meus avós, por terem sido inspiração e exemplo, meus pais, por serem suporte, meus irmãos, Carla e Reinaldo, por serem abrigo e alegria em todos os momentos, minha família, Max, por ser o cuidado e o incentivo, e Bento e Antonia, por serem os olhos atentos e entusiasmados a cada conquista no caminho.

Aos amigos da vida, por compreenderem a ausência e estarem sempre torcendo pelo meu sucesso, e aos amigos que a docência me presenteou: Lidiane, Fernanda, Gláucio, Andrea e Mel, que me fizeram acreditar que seria possível fazer mestrado após tantos anos de formada e aguentaram todas as lamúrias envolvidas no processo durante esses anos, sempre prontos a ajudar.

Aos meus amigos do mestrado, Juliana Moraes, Lucas e Juliana Varejão, que me acolheram com empatia e generosidade, dividindo comigo conhecimento, risos, refeições e inquietudes.

À minha orientadora, Luciana Bosco e Silva, que, desde que ingressei no Programa como aluna não vinculada, me acolheu, me guiou, me deu força para continuar, sem nunca duvidar de que seria possível.

À Universidade Federal de Viçosa, que conheci e me apaixonei há anos, quando ingressei no COLUNI, e agora pela oportunidade de realizar a pós-graduação. Ao PPG.au, por todo o conhecimento e capacitação disponibilizados durante esse período.

A todos que, de alguma forma, conviveram com minha instabilidade e destempero, ao enfrentar esse desafio, meu muito obrigada!

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

“No final o que importa são as memórias, as que carrego e as que componho” (Amanda Vargas).

RESUMO

VARGAS, Amanda Santos, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, agosto de 2022.
A cidade vista pelos pés: o papel da caminhabilidade para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos na cidade de Manhuaçu – MG.
Orientadora: Luciana Bosco e Silva

O planejamento da cidade contemporânea tem sido pautado na mobilidade ativa e na apropriação da cidade pelas pessoas, sendo a participação e percepção humana fundamentais para tal. Nesse sentido a caminhabilidade se apresenta como ferramenta importante na concepção ou requalificação dos espaços para se atingir a lugaridade que proporciona a apropriação e o reconhecimento deles enquanto lugar. Partindo dessa realidade a pesquisa teve como objetivo investigar em que medida a caminhabilidade ou a falta dela afetam a percepção e apropriação dos espaços públicos da cidade. Os resultados são aqui apresentados em três artigos independentes, porém relacionados. O primeiro, se trata de uma revisão teórico-conceitual dos termos *caminhabilidade* e *lugaridade*, e conclui como imprescindível a relação deles para a evolução das pesquisas relacionadas ao desenvolvimento e gestão urbanos para promover cidades mais justas e sustentáveis. O segundo verificou alterações no trecho da área central de Manhuaçu de 1980 a 2022, incluindo o advento da pandemia, de aspectos ligados à caminhabilidade por meio de levantamento fotográfico e documental em acervos de instituições municipais, avaliados sob a ótica da teoria de Jeff Speck e a percepção dos usuários por meio de questionário semiestruturado, que relataram hostilidade e insegurança no espaço frente à pandemia. Observou-se que alterações que não consideram a manutenção da cultura diminuem as possibilidades de criação de vínculos. O terceiro artigo avaliou a interferência das configurações físicas do espaço quanto à caminhabilidade para a manutenção do distanciamento social recomendado na pandemia da COVID-19 aplicando-se parte da metodologia do Safári Urbano em imagens aéreas realizadas por VANT (veículo aéreo não tripulado), onde o espaço se demonstrou um entrave para tal, viabilizando parcialmente o cumprimento das recomendações sanitárias. Avaliando a íntegra, entende-se a caminhabilidade como condição ótima para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos, embora não essencial.

Palavras-chave: Mobilidade Ativa. Apropriação do espaço público. Pandemia

ABSTRACT

VARGAS, Amanda Santos, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, August, 2022. **The city seen by feet: the role of walkability in the perception of placeness of urban public spaces in the city of Manhuaçu – MG.** Advisor: Luciana Bosco e Silva

Contemporary city planning has been based on active mobility and on the appropriation of the city by the people, having civic participation and human perception as fundamental for it. Thereafter, walkability presents itself as an important tool in the design for conception or for requalification of spaces to reach the placeness that provides the appropriation and recognition of them as places. Based on this reality, the research aimed to investigate the extent to which walkability or the lack of it affects the perception and appropriation of public spaces in the city. The results are presented here in three independent but related articles. The first is a theoretical-conceptual review of *walkability* and *placeness* and concludes that their connection is essential for the evolution of research in urban development and urban management to promote equitable and sustainable cities. The second verified changes of aspects related to walkability in the central area of Manhuaçu from 1980 to 2022, including the pandemic outbreak. It was done through photographic and documentary investigation in collections of municipal institutions appraised from the perspective of the theory of Jeff Speck and from the perception of users which was reached through a semi-structured questionnaire. The users reported hostility and insecurity at spaces when facing the pandemic. It was then observed that changes that do not consider the maintenance of culture reduce the possibilities of creating bonds. The third article evaluated the interference of the physical configurations of the space regarding walkability for the maintenance of the recommended social distance through the COVID-19 pandemic, applying part of the Urban Safari methodology in aerial images taken by UAV (Unmanned Aerial Vehicle). The space was proved to be an obstacle to it, partially enabling the compliance of health recommendations. Evaluating the research on its entirety, walkability is understood as an optimum condition for the perception of the placeness of urban public spaces, although non-essential.

Keywords: Active Mobility. Appropriation of public space. Pandemic

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Área do município em 1877 e em 2005, perda territorial e localização geográfica.....	42
Figura 2 – Marcação de eixos longitudinais estruturantes do desenvolvimento urbano da cidade de Manhuaçu.....	43
Figura 3 – Imagem aérea do trajeto estudado e divisão em trechos.....	44
Figura 4 – Mapa chave do trecho em análise: Trecho 1, Rua Doutor José Fernandes Rodrigues	45
Figura 5 – Rua Doutor José Fernandes Rodrigues, década de 1980.....	45
Figura 6 – Obra Calçadão Prefeito Fernando Maurilio Lopes, inserção do palanque (1994)	46
Figura 7 – Palanque Praça Cordovil Pinto Coelho e faixa de pedestre elevada implantada em 2021.....	46
Figura 8 – Mapa chave do trecho em análise: Trecho 2, Praça Cinco de Novembro..	47
Figura 9 – Praça Cinco de Novembro em primeiro plano e Rua Amaral Franco, final da década de 1970.....	47
Figura 10 – Praça Cinco de Novembro em primeiro plano e Rua Amaral Franco, em 2022	48
Figura 11 – Praça Cinco de Novembro vista da esquina com Rua Amaral Franco, 1980	48
Figura 12 – Praça Cinco de Novembro, esquina com Rua Amaral Franco – localização do bandeirante e da banca e faixas de pedestres elevadas, 2022	49
Figura 13 – Encontro da Praça Cinco de Novembro com Rua Amaral Franco e Rua Luiz Cerqueira: estreitamento de via e desvio de fluxo de veículos	49
Figura 14 – Trecho 3: Rua Amaral Franco	50
Figura 15 – Rua Amaral Franco, sentido Rodoviária, década de 1980.....	50
Figura 16 – Rua Amaral Franco, sentido Rodoviária, 2022	51
Figura 17 – Rua Amaral Franco, vista e direção Praça Cinco de Novembro, 198?	51
Figura 18 – Rua Amaral Franco, vista e direção Praça Cinco de Novembro, 2022	51
Figura 19 – Rua Amaral Franco, década de 1980	52
Figura 20 – Rua Amaral Franco, 2021	52

Figura 21 – Trecho 4 – Avenida Salime Nacif	53
Figura 22 – Entroncamento Rua Amaral Franco, Rua Capitão Rafael e Avenida Salime Nacif	53
Figura 23 – Situação do primeiro trecho a Avenida Salime Nacif	54
Figura 24 – Casa de Cultura de Manhuaçu em 2011, Av. Salime Nacif	55
Figura 25 – Casa de Cultura de Manhuaçu em 2022, Av. Salime Nacif.	55
Figura 26 – Av. Salim Nacif - 2011	55
Figura 27 – Av. Salime Nacif, 2022.	56
Figura 28 – Terminal Rodoviário Prefeito Antônio Xavier e pátio de estacionamento, década de 1990	56
Figura 29 – Vista aérea Terminal Rodoviário Prefeito Antônio Xavier e Praça Adolfo Assad, 2021	57
Figura 30 – Terminal Rodoviário e apropriação por ambulantes	57
Figura 31 – Fluxo de pessoas na calçada, trecho 2 – Praça Cinco de Novembro	63
Figura 32 – Trecho que recebeu intervenção, Rua Amaral Franco	64
Figura 33 – Trecho que recebeu intervenção, Praça Cinco de Novembro	64
Figura 34 – Ultrapassagem de pedestres utilizando o espaço da faixa de estacionamento: trecho 4	65
Figura 35 – Calçada estreita, com obstáculos e grande fluxo de pedestres, trecho 3.	65
Figura 36 – descontinuidade das calçadas: trecho 4	65
Figura 37 – Má qualidade da pavimentação: trecho 4.....	66
Figura 38 – Carro estacionado sobre a calçada: trecho 3.....	67
Figura 39 – Ambulantes e apropriação por lojistas: trecho 4.....	67
Figura 40 – Esvaziamento da rua Amaral Franco ao entardecer de um sábado	68
Figura 41 – Parâmetros utilizados para cada onda prevista no Plano Minas Consciente	82
Figura 42 – Evolução da pandemia em Manhuaçu	83
Figura 43 – Evolução de óbitos por COVID-19 em Manhuaçu	83
Figura 44 – Classificação por ondas da Regional Leste-Sul, onde se encontra Manhuaçu	84

Figura 45 – Ocorrência de casos por bairro de Manhuaçu até 09 de junho de 2021 ..	85
Figura 46 – Exemplo de ficha modelo da metodologia Safári Urbano.	86
Figura 47 – Recorte físico da pesquisa dividido em trechos de análise	87
Figura 48 – Trecho 1: Rua Doutor José Fernandes da Costa – Praça Cordovil Pinto Coelho	88
Figura 49 – Trecho 2: Praça Cinco de novembro – Calçada Fernando Lopes	89
Figura 50 – Vista panorâmica do trecho 2 – Praça Cinco de novembro	90
Figura 51 – Trecho 3: Rua Amaral Franco	91
Figura 52 – Vista trecho 3A	91
Figura 53 – Vista trecho 3B.....	92
Figura 54 – Trecho 4: Avenida Salime Nacif	92
Figura 55 – Trecho 4A: Avenida Salime Nacif	93
Figura 56 – Trecho 4B: Avenida Salime Nacif	93
Figura 57 – Trecho 4C: Avenida Salime Nacif	94
Figura 58 – Trecho 4D: Avenida Salime Nacif	95
Figura 59 – Trecho 4E: Avenida Salime Nacif	95
Figura 60 – Vista trecho 4B.....	96
Figura 61 – Vista trecho 4D	96
Figura 62 – Vista trecho 4C: Salime Nacif esquina o rua Antônio Pupin.....	96
Figura 63 – Encontro ruas Amaral Franco (trecho 3B) e Salime Nacif (trecho 4A).....	97

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 – Fatores necessários à caminhabilidade por diferentes autores.....	26
Quadro 2 – Observação dos passos para a caminhabilidade no trecho analisado ..	61
Quadro 3 – Classificação qualitativa por trecho.....	97

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano

ESPII – Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional

ESPIN – Emergência de Saúde Pública de Interesse Nacional

HCL – Hospital César Leite

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ITDP – Instituto de políticas de transporte e desenvolvimento

OMS – Organização Mundial de Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas.

VANT – Veículo aéreo não tripulado

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
2 [ARTIGO 1] CAMINHABILIDADE E LUGARIDADE: A CONEXÃO ENTRE OS CONCEITOS POR MEIO DA PERCEPÇÃO ESPACIAL	24
RESUMO	24
ABSTRACT	24
2.1 Introdução	24
2.2 Caminhabilidade: desdobramentos analíticos e conceituais	26
2.3 A construção da lugaridade na apropriação do espaço público urbano.....	30
2.4 A percepção espacial como elo entre a caminhabilidade e a lugaridade.....	33
2.5 Considerações Finais	36
REFERÊNCIAS	37
3 [ARTIGO 2] ALTERAÇÕES DOS ASPECTOS LIGADOS À CAMINHABILIDADE E PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA ÁREA CENTRAL DE MANHUAÇU DE 1980 À 2022 (PANDEMIA DA COVID-19MATERIAIS E MÉTODOS	39
RESUMO	39
ABSTRACT	39
3.1 Introdução	40
3.2 A formação do espaço público da área central de Manhuaçu e suas alterações quanto à caminhabilidade	42
3.3 Percepção espacial por atores do cotidiano	62
3.4 Discussão.....	69
3.5 Considerações Finais.....	72
REFERÊNCIAS	72
4 [ARTIGO 3] AS CONFIGURAÇÕES FÍSICAS DO ESPAÇO PÚBLICO DE MANHUAÇU-MG E AS IMPLICAÇÕES NA MANUTENÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES DA OMS DURANTE A PANDEMIA DA COVID-19	74
RESUMO	74
ABSTRACT	74
4.1 Introdução	74
4.2 Espaços livres públicos, circulação de pedestres e saúde	76
4.3 A pandemia em Manhuaçu-MG	79
4.4 Situação dos espaços públicos do centro de Manhuaçu-MG	86

4.5 Considerações Finais	101
REFERÊNCIAS	102
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
REFERÊNCIAS	107
ANEXO A – Questionário semiestruturado aplicado pelo <i>Google Forms</i> e gráficos derivados das respostas	109

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa partiu de uma observação sobre a qualidade e a apropriação do espaço urbano de Manhuaçu (MG) e a identificação do cidadão manhuaçuense com o local onde vive. Assim, buscou-se compreender o modo como as cidades médias da Zona da Mata Mineira se expandiram, a fim de perceber quais características ou fatores ligados à *caminhabilidade* e a *lugaridade* interferem na percepção do usuário, fazendo com que alguns espaços da cidade tenham mais vitalidade e sejam mais apropriados, em relação a outros espaços no mesmo contexto urbano.

Segundo Cerqueira (2017, p. 14), “o espaço público urbano pode ser entendido como o conjunto de espaços que participa da sua formação como um todo, incluindo ruas, calçadas, passeios, calçadões, praças, parques, espaços de permanência, etc.”. A dinâmica entre a proporção desse conjunto de espaços se modificou ao longo do tempo, principalmente após a revolução industrial, com o surgimento de meios de transportes mecanizados. De acordo com Gehl (2013), a ênfase no transporte veicular como base para o desenvolvimento das cidades resulta em um redesenho do espaço urbano existente, deixando pouco espaço para o pedestre, com calçadas cada vez mais estreitas, em função do aumento da frota de veículos nas cidades.

No Brasil, de acordo com Rezende (2012), a tendência à migração para as cidades ocorreu tardiamente, após a crise do café 1929, quando o Estado Novo investiu nas cidades, com o intuito de atrair investimentos externos, para transformar o país, agroexportador, em industrial. Ainda segundo a autora, o desenvolvimento de ferrovia para o escoamento da produção agrícola fez surgir cidades no interior ao longo desses trajetos e, a partir de 1950, houve grande investimento em rodovias, aeroportos e hidrelétricas, para fomentar a produção industrial do país e seu escoamento para fins de exportação. Esse incremento incentivou o uso do automóvel e fez crescer o investimento na malha viária, deixando outros modais em segundo plano no desenvolvimento das cidades. Com isso, muitas cidades do interior se desenvolveram, efetivamente, pensando na lógica do deslocamento de produtos, dando pouca ou nenhuma prioridade ao pedestre.

O crescimento da região de Manhuaçu não ocorreu de forma diferente. A ocupação das terras onde hoje se encontra o município teve início com o fim do “ciclo do ouro”, quando foi necessário buscar terras para o cultivo do café. No século XIX,

entre 1830 e 1880, houve grande crescimento da população local, culminando na emancipação do município, em 1887 (SANTOS, 2009). Durante o século XX, após a crise de 1929, segundo Santos (2008), ocorreu uma crescente migração da população rural para as cidades nas regiões do Vale do Paraíba, Rio de Janeiro e Minas Gerais, incluindo a região de Manhuaçu. Assim, surgiu uma nova lógica econômica e territorial facilitada pela rede de estradas, ainda rudimentares, que interligou os municípios e deu-lhes acesso os centros urbanos de exportação, possibilitando a expansão de Manhuaçu e de outros municípios da região, estes localizados às margens das estradas.

Nas décadas compreendidas entre 1940 a 1980, a população brasileira triplicou, chegando a 119.099.000 habitantes e a população urbana passou de 26,35% para 68,86%. Esse crescimento aconteceu após o fim da 2ª Guerra Mundial, quando ocorreu um progresso sanitário nas cidades e uma melhoria nos padrões de vida e urbanização. Nesse período, aconteceram grandes investimentos em infraestrutura no país (de forma mais contundente na região Centro-Sul), sendo construídas estradas de rodagem e realizadas as conexões entre as linhas férreas para o desenvolvimento da economia, para atendimento dos mercados internos (em crescimento) e externos. Essa nova condição urbana e econômica promoveu, segundo Santos (2008), a expansão da classe média e tornou o espaço fluido, com grande mobilidade.

Ainda de acordo com o autor (SANTOS, 2008), nas décadas finais do século XX, a população urbana no Brasil continuou crescendo mais do que a população rural. As cidades se desenvolviam, prosperavam e absorviam as novas tecnologias que surgiam. As pequenas cidades da Zona da Mata Mineira, como Manhuaçu, nessa ocasião, eram consideradas bons lugares para se viver, pois, além da facilidade de acesso aos centros urbanos mais desenvolvidos, ao longo do tempo, passaram também a ofertar serviços que antes existiam apenas nas capitais. Na década de 1980, o espaço urbano da cidade de Manhuaçu era considerado base para a socialização da população. As crianças brincavam nas ruas, os vizinhos se reuniam para conversas e caminhadas noturnas e as funções do dia a dia eram realizadas prioritariamente a pé.

O número de veículos crescia no Brasil, principalmente após a implementação do Plano Real, ocorrida no governo do presidente Itamar Franco (1992 a 1994). Os dados de licenciamento de veículos no Brasil fornecidos pela ANFAVEA (Associação

Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) (2020) demonstram que, no ano de 1980, foram licenciados 980.261 veículos em todo Brasil. Esse número se manteve abaixo de um milhão de veículos licenciados até 1993. A partir de 1993, esse número aumentou gradativamente e ultrapassou a marca de dois milhões em 2007, quando houve um aumento acelerado, chegando ao máximo de veículos licenciados no período de um ano em 2012, totalizando 3.802.071 – quase quatro vezes mais veículos que no ano de 1980.

Desde 1980, as cidades mineiras ao longo das margens das rodovias se modificaram e se expandiram para acolher o contingente populacional vindo das áreas rurais e o crescimento populacional natural. Esse crescimento seguiu o mesmo modelo da cidade já existente, com as mesmas ruas estreitas, edificações junto ao alinhamento, sem previsão de afastamentos ou áreas verdes, o que, associado ao acréscimo de veículos nas cidades, reduziu o espaço urbano de socialização e interferiu negativamente na qualidade de vida das pessoas.

Hulsmeyer (2014) menciona que a consolidação do veículo automotor, a popularização da televisão e da internet, como elementos de lazer coletivo, e também o aumento da insegurança, somados à progressiva diminuição dos espaços livres nos centros urbanos, reduzem as oportunidades de lazer e de uma vida fisicamente ativa. Esse fato contribui para uma rotina mais sedentária, tornando os cidadãos mais propensos a doenças, e colabora para a perda da qualidade de vida.

A prioridade dos veículos em relação aos pedestres no planejamento urbano, portanto, interfere diretamente na relação das pessoas com o espaço da cidade, pois, uma vez que deixam de utilizá-lo, gera-se a sensação de insegurança, o que dificulta a criação de vínculos com o usuário para consequente atribuição de significado. Como afirma Castello (2007, p.12), “as relações entre as pessoas e os espaços, além da evidente correspondência física que forçosamente entre eles se estabelece, têm um forte componente psicológico”. O autor também afirma que os espaços que se distinguem dentro de um todo, sendo percebidos de maneira diferente, são detentores de qualidades. Tais qualificações, por sua vez, habilitam-no a ser percebido como lugar.

No início do século XXI, o urbanismo contemporâneo ganhou força com a proposta de resgatar as cidades para as pessoas e o planejamento urbano começou a ser repensado no sentido de equilibrar as áreas destinadas às pessoas e aos veículos, com o objetivo de proporcionar o uso dos espaços públicos pelos cidadãos.

Nesse contexto, importa entender quais são os elementos que atribuem qualidades a ele fazendo com que os usuários se apropriem e os signifiquem, conferindo lugaridade a eles, entendendo aqui como lugaridade o conjunto de qualidades que despertam a percepção do usuário sobre o espaço, possibilitando a apropriação do mesmo¹. Em outras palavras, é indispensável considerar a percepção das pessoas sobre os espaços.

No que tange a psicologia ambiental o estudo sobre a conceituação de lugar “busca apoio nas contribuições filosóficas que seguem uma perspectiva fenomenológica no estudo das relações entre as experiências existenciais e o espaço, e que acompanha a eventual influência do ambiente físico sobre o comportamento por meio de um “[...]” “approach” fenomenológico ao ambiente construído ou seja, um “approach” não ao ambiente como ele é, mas a como ele é experienciado [...]” (PROSHANSKY; ITTELSON; RIVLIN, 1970, p. 28 apud CASTELLO 2007, p. 84).

Gehl (2013) afirma que as cidades são compreendidas pelo indivíduo quando se anda a pé, ou seja, a percepção dos espaços citadinos é melhor decifrada na velocidade dos passos. A viagem a pé, segundo Cerqueira (2017), envolve determinadas condições, chamadas de caminhabilidade. A palavra advém do termo inglês *walkability*, que se refere a quanto uma área é apropriada para caminhar. Ainda segundo a autora, caminhabilidade é a capacidade do espaço em promover, ou favorecer, o ato de caminhar em suas diversas motivações, como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de uso e permeabilidade do tecido urbano. O termo caminhabilidade será discutido no Artigo 1, parte dessa dissertação.

Tendo isto em vista, a configuração das calçadas é um fator que exerce grande influência na caminhabilidade. Em grande parte das cidades mineiras, as calçadas não favorecem uma caminhabilidade adequada, muitas vezes pelo fato de a formação dessas cidades reproduzirem modelos urbanos com ruas e calçadas estreitas, construídas antes da existência de qualquer diretriz, como a Norma Brasileira NBR 9050 – publicada pela primeira vez em 1985 e revisada outras três vezes –, que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário espaços e equipamentos urbanos, e que não se adaptaram para atendê-la. Este documento regulamenta a acessibilidade para todas as pessoas com qualquer tipo de deficiência ou dificuldade motora nos espaços públicos das cidades. As ruas estreitas e a localização das edificações junto ao alinhamento, ademais, impossibilitam o plantio de árvores em muitas das vias, o que

¹ O termo que será mais detalhadamente discutido no Artigo 1, que compõe essa dissertação.

as torna mais áridas. Além disso, o relevo acidentado, comum em Minas Gerais, interfere na acessibilidade no que tange a conectividade do tecido urbano.

A mobilidade urbana tem sido assunto amplamente debatido a partir da década de 1990, pois trata-se de uma temática multidisciplinar que se apresenta como um dos desafios mais difíceis com o qual as cidades têm se deparado. Observa-se que, nas cidades brasileiras, existe uma preocupação maior com a mobilidade veicular do que com a mobilidade a pé, que se mantém em segundo plano nessa discussão. Segundo Cerqueira (2017), esses desafios englobam resolver a supremacia dos automóveis diante das necessidades humanas na cidade contemporânea, expressos pela segurança e conforto dos pedestres, prioridade do pedestre nas ações de planejamento, falta de planejamento na reabilitação e requalificação dos espaços públicos e a falta de conhecimento prévio dos aspectos que influenciam a caminhabilidade.

Na cidade de Manhuaçu, o Plano de Mobilidade Urbana do município foi instituído pela Lei Complementar N° 006, em 12 de dezembro de 2017, e define mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano da cidade. Esse Plano de Mobilidade Urbana do município determina como alguns de seus fundamentos a acessibilidade universal, a segurança nos deslocamentos das pessoas e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (Manhuaçu, 2017), o que demonstra um primeiro passo da administração municipal em direção ao que prega o urbanismo contemporâneo, reconhecendo que há um longo caminho a ser percorrido para a redistribuição equitativa do espaço para que tais objetivos, a que se propõe a Lei, sejam alcançados.

A temática está em maior evidência em decorrência da pandemia da COVID-19, que acomete a humanidade desde dezembro de 2019. A transmissividade atribuída a este novo vírus fez a OMS (Organização Mundial de Saúde) recomendar distanciamento social como estratégia de contenção da propagação do vírus. As consequências econômicas e sociais decorrentes desse distanciamento abriram caminho a questionamentos sobre a organização das cidades, resultando em uma reflexão mais ampla sobre a necessidade e a qualidade dos deslocamentos urbanos, passando-se a pensar a estrutura da cidade como uma questão ambiental. Tal acontecimento evidencia a importância de estudos em andamento acerca da temática da mobilidade. Em consonância a este debate, a presente pesquisa visa contribuir

trazendo o foco da discussão para a mobilidade urbana ativa em cidades médias, buscando contribuir para o desenvolvimento sustentável das mesmas.

A insuficiência dos espaços das calçadas esteve ainda mais evidenciada com o surgimento da pandemia da COVID-19, quando ações emergenciais de distanciamento social precisaram contar com este espaço para ordenar um uso seguro dos equipamentos urbanos para a marcação de distanciamento em filas nas entradas de lojas, em edifícios atrativos de público e na orientação de fluxo de pedestres em mão e contramão, por exemplo.

Diante das informações acerca da evolução do planejamento urbano das cidades de estudos em desenvolvimento sobre o direcionamento do foco do planejamento urbano contemporâneo para as pessoas, principalmente após o início da pandemia da COVID-19, questiona-se: como a caminhabilidade ou a falta dela afetam a percepção e a apropriação dos espaços públicos da cidade?

A escolha da cidade de Manhuaçu como campo de estudo para a presente pesquisa se justifica pela vivência pessoal da pesquisadora, que observou mudanças no uso e apropriação do espaço urbano selecionado como recorte para este estudo desde a década de 1980 até o presente momento. A cidade de Manhuaçu (MG), ademais, se destaca como polo na mesorregião da Zona da Mata Mineira, com população estimada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), em 2021, de 92.074 habitantes.

Acredita-se que a metodologia aplicada, passível de replicação em cidades de mesmo porte, possa contribuir com a identificação das características comuns dos locais mais apropriados e, assim, guiar futuras intervenções urbanas e o planejamento de expansão de pequenas e médias cidades, promovendo eficiência e vitalidade em seus espaços urbanos.

Entendendo que a caminhabilidade é ainda um tema em desenvolvimento no meio científico, principalmente quando abordado junto à avaliação de lugaridade dos espaços, e em se tratando de uma atividade multidisciplinar pouco discutida no Brasil, a aplicação dessa pesquisa no contexto das cidades brasileiras torna-se relevante para o desenvolvimento de novos parâmetros e teorias que possam ser aplicados no planejamento urbano.

Dentro desse contexto, e buscando contribuir para os estudos de mobilidade urbana no Brasil, o objetivo desta pesquisa é investigar em que medida a caminhabilidade afeta a percepção e a apropriação dos espaços públicos na cidade

de Manhuaçu (MG). Para responder a este objetivo geral, especificamente, pretendeu-se:

- I. Levantar conceitos sobre a caminhabilidade e lugaridade.
- II. Identificar a caminhabilidade na área central do município de Manhuaçu.
- III. Examinar como a pandemia da COVID-19 impactou a caminhabilidade da área estudada.
- IV. Analisar como se dá o pertencimento e a apropriação do espaço público a partir da nova realidade de distanciamento social, decorrente da pandemia da COVID-19.

Trata-se, assim, de uma pesquisa de natureza qualitativa, descritiva e também exploratória, que se desenvolveu a partir de um olhar sobre a percepção da caminhabilidade na cidade de Manhuaçu. O trabalho se dividiu em três artigos, desenvolvidos na ordem explicitada abaixo.

O primeiro artigo destina-se a uma revisão teórico-conceitual, para levantar dados acerca dos termos que embasam essa investigação: percepção, caminhabilidade e lugaridade. Para tanto, foi feita, primeiramente, uma ampla pesquisa bibliográfica – a partir de autores chave, como Jane Jacobs, Jan Gehl, Jeff Speck, Y-Fu Tuan, Otto Bollnow e Lineu Castelo, entre outros – acerca de conceitos e aspectos a respeito da caminhabilidade em si, da lugaridade, da configuração dos espaços urbanos e da mobilidade, em especial a dos pedestres. Com isto, busca-se estabelecer a relação entre os termos. O segundo artigo teve como objetivo analisar como se deu o pertencimento e a apropriação do espaço público através da nova realidade de distanciamento social decorrente da pandemia da COVID-19. Para tal, foi necessário um levantamento bibliográfico e documental, procurando compreender a formação e o desenvolvimento do espaço estudado, além de investigação e análise documental realizada junto ao acervo fotográfico da Casa de Cultura da cidade – que abriga a sede da Academia Manhuaçuense de Letras, além de documentos históricos do município. A análise documental, por sua vez, possibilitou identificar parcialmente as alterações na proporção entre calçadas e faixas de rolagem nas ruas do trecho da cidade de Manhuaçu analisado, a partir de 1980. Como recorte para esta pesquisa, foi delimitado o trecho compreendido entre a praça Cordovil Pinto Coelho (onde se encontra a Matriz de São Lourenço) e a Praça Adolfo Assad (onde se localiza o Terminal rodoviário Prefeito Antônio Xavier). Todo este trecho é atrativo ao público desde a formação da cidade, abrigando grande número de comércios.

Para compreender a percepção dos usuários, foi aplicado um questionário semiestruturado baseado em Kevin Lynch (1980), com foco na percepção do ambiente urbano e na observação urbana de Jan Gehl (2013), coletando as impressões do usuário com relação aos quesitos segurança, proteção, acessibilidade, diversidade, atratividade, conectividade e resiliência/sustentabilidade. Para esta etapa, definiu-se como público-alvo das entrevistas, os funcionários dos estabelecimentos comerciais existentes no trecho estudado. Tal escolha de público se deu pela intenção de verificar um tipo de usuário que caminhe pelo trecho avaliado com certa frequência, a fim de identificar suas impressões e os vínculos com o espaço referido. A delimitação da amostra, pelo fato de participar do espaço de forma constante, possibilitou examinar a percepção dos usuários e os impactos decorrentes da pandemia de COVID-19 e, a partir disso, analisar se houve alteração na caminhabilidade e na apropriação dos espaços do trecho avaliado.

O terceiro artigo, por sua vez, identifica a caminhabilidade na área central de Manhuaçu por meio de imagens aéreas realizadas por VANT (veículo aéreo não tripulado), capturadas no dia 06 de outubro de 2021, associadas à aplicação da metodologia do Safári Urbano (CIDADE ATIVA) de forma adaptada. Esse método permitiu levantar dados socioespaciais por meio de observações, seguindo um roteiro proposto para avaliação dos planos de piso, paredes (*plinths*), cobertura, além de identificação de usos, conectividade, atratividade, acessibilidade, segurança, resiliência climática, diversidade, escala, e também o mobiliário urbano – sinalização, iluminação e obstáculos presentes a cada trecho analisado. Com o mapeamento realizado e o levantamento de dados, realizado na Prefeitura Municipal e na Secretaria de Saúde de Manhuaçu, foi possível, na mesma medida, examinar como a pandemia da COVID-19 impactou a caminhabilidade na área estudada. Este artigo foi aceito para publicação no XIX Enanpur [XIX Encontro Nacional da ANPUR (Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano)], em 9 de março e 2022, e apresentado no evento realizado em 22 de maio de 2022.

Por fim, com base nos dados coletados e processados, e à luz do aparato teórico de autores referenciados nesta pesquisa, fez-se a análise a que se propõe a investigação, desvendando o papel da caminhabilidade para a percepção e a apropriação do espaço público urbano do trecho avaliado na cidade de Manhuaçu. Como contribuição, a pesquisa buscou apontar os fatores ligados à caminhabilidade que interferem significativamente na apropriação e criação de vínculos do usuário com

o espaço, a fim de sugerir a reprodução desse conjunto de fatores em futuras intervenções urbanas, em cidades pequenas e médias, objetivando a melhoria da qualidade de vida e a sustentabilidade. Também, foram apontadas as vulnerabilidades reconhecidas durante o processo para sugestão de futuras pesquisas.

2 [ARTIGO 1] CAMINHABILIDADE E LUGARIDADE: A CONEXÃO ENTRE OS CONCEITOS POR MEIO DA PERCEPÇÃO ESPACIAL

RESUMO

A relação comportamental entre o sujeito e a cidade tem sido observada nas ações do planejamento urbano contemporâneo que objetivam a reapropriação de espaços públicos urbanos por usuários das cidades. Nesse sentido, a percepção espacial apresenta-se como ferramenta metodológica multidisciplinar oportuna para a observação do cenário de apropriação e para intensificar o debate investigativo. A partir disso, este artigo trata de uma revisão teórico conceitual dos termos caminhabilidade e lugaridade, discutidos no meio acadêmico por meio de livros e artigos científicos, e aponta como resultado a possibilidade da inclusão da percepção como elo entre os debates que cercam estes dois conceitos. Além disso, entende-se que ações de planejamento e requalificação de espaços urbanos que utilizem como premissa a teoria da caminhabilidade, reconhecendo-a como fator importante a lugaridade dos espaços, têm mais chances de sucesso na promoção da apropriação urbana.

Palavras-chave: Caminhabilidade; Lugaridade; Percepção espacial; Urbanismo contemporâneo.

ABSTRACT

The behavioral relation between the subject and the city has been seen in actions of contemporary urban planning that aim to reappropriate public urban spaces by its users. In that regard, spatial perception presents itself as an opportune multidisciplinary methodological tool for observing of the appropriation scene and to intensify the investigative debate. From that, this article is a theoretical and conceptual review of the terms walkability and placeness, that are discussed in the academic environment, through books and scientific articles, and points as a result the possibility of the inclusion of perception as a link between the discussion among these two terms. Besides that, we understand that the actions in planning and requalifying urban spaces that have walkability theory as a premise, acknowledging placeness as an important factor of spaces, have more chances of succeed in the promotion of urban appropriation.

Keywords: Walkability; Placeness; Spatial perception; Contemporary urban

2.1 Introdução

O urbanismo contemporâneo, discutido desde o final do século XX, tem como principal premissa dissolver as práticas recentes de intervenções orientadas pelo transporte automotivo individual e devolver a cidade às pessoas. Para tal, os estudos da área se debruçam sobre a compreensão das relações físicas e subjetivas entre o sujeito e a cidade, realocando a dimensão humana nas ações de planejamento e requalificação.

Nas últimas duas décadas, o debate sobre cidades mais amigáveis para as pessoas ganhou força, estando este sempre atrelado à produção de espaços seguros, à promoção do uso de transportes ativos e à redução das desigualdades. Em 2009, a gestão pública da cidade de Copenhagen (Dinamarca), por exemplo, instituiu o objetivo de ser a cidade mais vivível do mundo, considerando parâmetros que gerassem vitalidade urbana: oportunidades para atividades de lazer, para mobilidade a pé e por bicicleta, para aumento da duração de permanência em espaços públicos, dentre outros (COPENHAGEN, 2009).

Nesse sentido, a percepção espacial apresenta-se como uma ferramenta metodológica oportuna para a observação do comportamento humano no espaço urbano, podendo se definir como um elo entre os aspectos que emergem dos conceitos de *caminhabilidade* e *lugaridade*. Tais termos ganham cada vez mais espaço nos estudos de planejamento urbano contemporâneo, uma vez que trazem abordagens complementares ao debate da apropriação do espaço público urbano por usuários das cidades, despontado na década de 1960, a partir de estudos norte-americanos. Ambos abordam o espaço público urbano através da perspectiva do usuário, sendo que o termo *caminhabilidade* exprime um cuidado com as condições físicas e possíveis de serem dimensionadas para um caminhar com qualidade, proporcionando inúmeros benefícios ao usuário e ao espaço urbano, enquanto o termo *lugaridade* expressa uma abordagem subjetiva em relação ao espaço.

O objetivo desse estudo foi, portanto, levantar os aspectos que circunscreve os conceitos de caminhabilidade e lugaridade, utilizando a percepção como elo da relação entre eles e, assim, aproximando-se de um debate multidisciplinar. Dessa maneira, compila-se informações importantes, contribuindo com futuras pesquisas científicas sobre o espaço público urbano.

Para atender a esse objetivo, foi realizada uma revisão teórico-conceitual de autores chave para o entendimento de estudos urbanos contemporâneos, incluindo aqueles do campo do urbanismo e da geografia humanista, além de trabalhos recentes publicados em revistas científicas.

Com base nisso, o artigo foi estruturado em três partes: nas duas primeiras, a apresentação teórica dos termos elencados e, na terceira, as considerações, estabelecendo a relação identificada entre eles a partir da percepção.

2.2 Caminhabilidade: desdobramentos analíticos e conceituais

De forma geral, a caminhabilidade trata-se de um aspecto qualitativo presente nos espaços públicos urbanos que se desdobra em um método analítico sobre a forma como pessoas se deslocam nestes espaços. No Brasil, o site oficial da Academia Brasileira de Letras incluiu o verbete *caminhabilidade* na seção “Novas palavras”, que, segundo descrito na página, se define como:

Atributo de ambiente adequado ou próprio para o deslocamento a pé; qualidade de lugar (rua, bairro, cidade, etc.) caminhável, que se caracteriza especialmente pela segurança no trajeto a pé (acessibilidade, sinalização, policiamento), sua utilidade (locais úteis a que se consegue chegar andando, como comércio essencial, centros médicos, escolas, restaurantes, espaços culturais), atratividade e conforto (áreas verdes e de lazer, espaços de sombra e descanso) (CAMINHABILIDADE, 20??, on-line).

A caminhabilidade, entendida “como extensão a que o ambiente construído dá o suporte e encoraja o caminhar” (SOUTHWORTH 2005, apud LEÃO et al. 2020), proporciona a base para que haja uma interação significativa dos caminhantes com o espaço ao redor. O conceito foi introduzido no meio científico por Bradshaw (1993), durante a 14ª Conferência Internacional de Pedestres, no estado norte-americano do Colorado. Na ocasião, o autor explicitou a reunião de quatro fatores necessários para o acontecimento do fenômeno. Anos mais tarde, o urbanista e planejador urbano norte-americano Jeff Speck, em seu livro *Cidade caminhável* (1ª edição publicada em 2012), estuda sobre uma teoria geral da caminhabilidade, na qual considera, de forma semelhante a Bradshaw (1993), que, para se ter uma caminhabilidade adequada, é preciso atender a quatro condições: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Os conceitos de Bradshaw (1993) e Speck (2017) foram sintetizados na coletânea organizada por Andrade e Linke (2017), intitulada *Cidade de pedestres*, como quatro atributos convidativos ao caminhar: acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de uso e a permeabilidade do tecido urbano. Os autores mencionam, ainda, que é preciso que as quatro condições sejam atendidas para que a caminhabilidade aconteça. A correspondência dos fatores apresentados por Bradshaw (1993), Speck (2017) e Andrade e Linke (2017) consta no Quadro 1.

Quadro 1 – Fatores necessários à caminhabilidade por diferentes autores

Bradshaw, 1993	Speck, 2017	Andrade e Linke, 2017
1. Um microambiente físico feito pelo homem, “ amigável aos pés ”: amplo.	1. Segura : quando o caminhante se sente protegido quanto aos	1. Acessibilidade .

Calçadas planas, pequenos cruzamentos, ruas estreitas, muitos recipientes de lixo, boa iluminação e ausência de obstruções.	outros meios de locomoção e quanto ao espaço físico utilizado para este fim.	
2. Uma gama completa de destinos úteis e ativos a uma caminhada de curta distância: lojas, serviços, emprego, escritórios profissionais, recreação, bibliotecas etc.	2. A caminhada ser proveitosa , que se pode entender nesse contexto como uma caminhada que promova conexões estratégicas entre diferentes espaços.	2. Permeabilidade do tecido urbano.
3. Um ambiente natural que modera os extremos do clima – vento, chuva, luz solar – enquanto proporciona espaços para pausas. Não tem ruído excessivo e poluição do ar, decorrentes do tráfego motorizado.	3. Confortável , que se pode associar à qualidade e à resiliência do espaço por onde se caminha, com presença de sombras, marquises, bancos, espaços para paradas.	3. Conforto ambiental.
4. Uma cultura local social e diversificada. Isso aumenta o contato entre as pessoas e as condições de vida social – e econômica, através do comércio.	4. Interessante , que se pode entender como agradável, sob a perspectiva da paisagem, e diversificada , do ponto de vista de ações possíveis durante o percurso.	4. Atratividade de uso.

Fonte: Elaborada pela autora (2022).

Tal debate foi originado, principalmente, pelo fato de, segundo Speck (2017), as cidades terem sido reduzidas a zonas de automóveis, com alargamento de vias, diminuição de calçadas, árvores suprimidas, guias rebaixadas e imensas áreas de estacionamento, transformando em possibilidade teórica a vida do pedestre. A priorização dos deslocamentos motorizados e a consequente alteração da escala e do espaço físico das ruas das cidades, por sua feita, interferem de forma direta a experimentação do mesmo:

A condição física do corpo em deslocamento reforça a desconexão do espaço. Em alta-velocidade é difícil prestar atenção à paisagem. Além disso, as ações exigidas na direção, leves toques no acelerador ou no freio, olhares de relance para o retrovisor, são atos incomparavelmente menos árduos que os necessários ao cocheiro de uma carruagem. Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor. De fato, à medida que as vias são cada vez mais expressas e bem-sinalizadas, o motorista precisa cada vez menos dar-se conta das pessoas e das construções para prosseguir no seu movimento. Os deslocamentos são mais rápidos num meio ambiente cujas referências tornaram-se secundárias. Assim, a nova geografia leva mais água para os moinhos dos meios de comunicação. O viajante, tanto quanto o telespectador, vive uma experiência narcótica; o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos (SENNET, 2003, p. 18).

A experiência narcótica a que o autor se refere diz respeito a como se experimenta o espaço, deixando patente a importância de uma experiência sensorial direta deste, para que se possa, assim, compreendê-lo com todos os seus sentidos. Com isso, pode-se entender a caminhabilidade como atributo indispensável no processo de construção de espaços contínuos, pois, como afirma Gehl (2013), a cidade é mais bem compreendida quando se anda a pé.

A realidade da transformação das cidades em zonas de automóveis observada por Speck (2017) nas cidades norte-americanas se aplica também a várias outras cidades do Brasil e no mundo, expondo que o processo de redesenho do espaço urbano priorizando carros torna-o, muitas das vezes, carente de alguma das quatro condições ideais mencionadas para se alcançar a caminhabilidade. Em espaços onde o pedestre não caminha, ficam diminuídas as possibilidades de apropriação, pois a interação (essencial para a percepção humana) não acontece.

Os olhos para a rua são responsáveis pela paz nos espaços públicos, segundo Jacobs (2000), mas não há simplicidade nessa ordem urbana, nem no número de elementos que a compõe. “A maior parte desses componentes são, de certa maneira, específicos. Eles provocam um efeito conjugado sobre a calçada, contudo, que não é de modo algum específico. Aí reside sua força” (JACOBS, 2000, p. 57). A fala da autora deixa explícita a subjetividade envolvida na percepção e apropriação do espaço público e demonstra que são inúmeras as variáveis dessa composição, que, de acordo com Castello (2007), é conhecida como urbanidade, que se entende como a sensação de pluralidade que alguns espaços urbanos se destacam em oferecer.

Do ponto de vista do desenvolvimento humano, caminhar proporciona inúmeros benefícios à saúde, pois a prática da caminhada, por esporte ou por necessidade de deslocamento, ocasiona queima de calorias, contribuindo com o controle de peso do caminhante, contendo inúmeros danos à saúde causados pela obesidade. Além disso, andar a pé proporciona benefícios pessoais inatingíveis, tais como o sentido de independência e liberdade de escolha, além de denotar expressão no ambiente social, porque permite oportunidades de interação entre pessoas e o aumento do sentido de comunidade (SANDT L. et al., 2008 apud TEIXEIRA, 2017).

Muitos fatores interferem na qualidade de um trajeto caminhável como espaço adequado, sombras, qualidade do percurso, temperatura, superfície, quantidade de pessoas, presença ou não de obstáculos no caminho e a paisagem ao nível dos olhos (GEHL, 2013). Para pesquisas sobre caminhabilidade nas cidades brasileiras, por sua

vez, é preciso levar em consideração alguns fatores apropriados ao contexto urbano, como a cultura, o clima e a violência.

É sabido que, em áreas consideradas como ambientes caminháveis, constata-se o aumento do valor imobiliário das edificações, que são comercialmente mais atrativas, tendo em vista que uma maior acessibilidade pedonal dinamiza as oportunidades do comércio local e de emprego (TOLLEY, 2011 apud TEIXEIRA, 2017). Isto confirma a importância dos *plinths* na paisagem urbana, que, segundo Karssenber *et al.* (2015), se refere ao “rodapé” da cidade, no sentido do andar térreo das edificações, que é o que mais interessa para o caminhante. A cidade ao nível dos olhos, portanto, deve ser agradável, adaptável aos usos e priorizar a escala do homem para ser um local atrativo. Os *plinths* são a interseção do espaço público com o espaço privado e é por meio deles que, muitas vezes, o pedestre vê refletida a sua cultura.

Inúmeros estudos apresentados por Karssenber *et al.* (2015) defendem que ruas com *plinths* de boa aparência e variedade de usos, permeabilidade visual, escala humana respeitada e conectividade com as ruas do entorno são mais utilizadas que outras, que não oferecem essas qualidades. Essa dinâmica atrai o movimento de pedestres e potencializa o valor dos imóveis.

A boa qualidade da cidade ao nível dos olhos deve, por conseguinte, ser uma questão considerada como direito humano básico, ainda de acordo com Gehl (2013). O autor afirma que a importância da qualidade da cidade independe de o tráfego a pé ser uma questão de necessidade ou convite. A velocidade das trajetórias a pé é o que possibilita o tempo aos caminhantes de fruir a qualidade ou sofrer com sua falta. A mobilidade a pé para o autor deveria ser prioridade hierarquicamente dentre as demais possibilidades de meios de locomoção no meio urbano, pois esse modo de locomover-se independe de qualquer outra infraestrutura que não seja o ser humano e o caminho. Além disso, como mencionado, o caminhar colabora com a saúde e o bem-estar de quem o pratica e é, do ponto de vista energético, a forma mais sustentável de locomoção.

A sustentabilidade é um critério bastante considerado nos estudos de caminhabilidade. Respondendo à demanda, urgente das últimas décadas, a proposta de formas ativas e menos poluentes de transporte se tornou agenda nos estudos urbanos. Segundo o relatório “Como Anda” (CIDADE ATIVA; CORRIDA AMIGA; INSTITUTO CLIMA E SOCIEDADE, 2017, p. 4), “caminhar é a forma mais democrática, sustentável, saudável e econômica de se deslocar pela cidade”. Isto

porque o incentivo à mobilidade a pé proporciona melhorias nas condições climáticas, de saúde pública e de infraestrutura das cidades, além de viabilizar estreitamento social e engajamento comunitário.

Por isso, desde o início do século XXI, a medição da caminhabilidade é adotada como critério de qualidade dos espaços urbanos em dois tipos de abordagem: o “walkscore” e o “índice de caminhabilidade”. De acordo com Teixeira (2017), o primeiro avalia o potencial de caminhada por meio da combinação de três componentes: o comprimento do quarteirão, a menor distância até um destino de grupos de serviços e a densidade de interseções ao redor de uma origem. Já o “índice de caminhabilidade” relaciona o ambiente construído com a atividade física numa área de estudo considerando o uso do solo, a densidade residencial e a conectividade de ruas. Teixeira (2017) aponta, ainda, que outros métodos surgiram com base nesses, como a caminhabilidade de vizinhança (*neighborhood walkability*), *Google walkability*, e a acessibilidade de bairro (*neighborhood acessibility*). Em 2016, o ITDP (Instituto de políticas de transporte e desenvolvimento) criou a ferramenta iCam (índice de caminhabilidade), que foi aprimorada em 2018, permitindo mensurar características do ambiente urbano relevantes para a circulação de pedestres. Essas iniciativas de medição da caminhabilidade provam que a caminhabilidade pode ser aplicada sob diversas abordagens e através de diversas ferramentas de análise e promoção da mobilidade a pé, para a promoção de cidades mais amigáveis.

2.3 A construção da lugaridade na apropriação do espaço público urbano

O conceito de lugaridade foi inicialmente apresentado por Relph (1976), através da explicitação da condição de *placelessness*. O autor partiu de um estranhamento em relação ao desenvolvimento de cidades da época, que estariam experimentando a criação indiscriminada de espaços sem significado suficiente para serem chamados de lugares. Os novos espaços seriam, segundo o autor, dotados de uma uniformidade monótona e um padrão repetitivo, típico da cidade moderna, que prioriza o veículo e se desenvolve de forma espalhada. Como resultado, muitos dos espaços de ligação entre os vários setores de uma mesma cidade tendem a sofrer esse estranho transtorno, ao qual o autor sabiamente nomeou *placelessness*. Esses novos braços de desenvolvimento urbano são ligados aos centros urbanos existentes por meio de vias de trânsito rápido, onde se preza a velocidade do deslocamento, muitas vezes sem calçadas ou iluminação adequadas.

Para Tuan ([1977] 2013), o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado. O espaço, por conseguinte, é mais abstrato que o lugar. O autor reflete, ainda, que o espaço pode ser compreendido por liberdade e movimento, e o lugar como estabilidade, pausa. As pessoas, em seu cotidiano, se utilizam dos espaços públicos urbanos para irem de um ponto a outro (como de casa para o trabalho) e muitas vezes não percebem o que há nos percursos por onde passam, porque não se apropriam dos espaços no caminho e não enxergam formas de interação com eles. Tal fato torna difícil significar o espaço para torná-lo um lugar. Muitas vezes, a forma como as pessoas se deslocam de um ponto a outro da cidade interfere diretamente na possibilidade de percepção do espaço, pois, quando esse deslocamento é feito por veículo ou transporte público, a velocidade envolvida nesse transcorrer impede a percepção do ambiente circundante. Essa espécie de abstração em relação ao espaço percorrido pode acontecer também em percursos realizados a pé, em locais onde não é possível fruir a caminhada por razões diversas, como a falta de espaço adequado para a caminhada, um grande fluxo de pessoas na mesma calçada, o que obriga o caminhante a andar na velocidade do fluxo, além da falta de atratividade e diversidade de usos nos trajetos percorridos.

Assim, Castello (2007, p. 70) explica que:

O neologismo introduzido pelo autor como “*placelessness*”, é, evidentemente, intraduzível. Porém, por paralelismo, experimentaremos empregar (livremente) a palavra falta-de-lugaridade, que expressaria precisamente a falta de sentido de lugar em um lugar criado (e, por via de consequência, liberando-nos para empregar, como antônimo, a expressão oposta, lugaridade).

A lugaridade representa então,

[...] o conjunto de características constitutivas dos lugares: autenticidade, sentido, espírito, interioridade, enraizamento, etc., e resulta da experiência dos indivíduos com os lugares”. Ela é a manifestação de lugar que não se expressa em um ponto espacial definido (QUEVEDO, 2018, p. 47).

A exposição de Castello (2007) e Quevedo (2018) reforçam a importância da percepção humana para a apropriação dos espaços e reconhecimento da cultura. Holzer (2013, p.25) corrobora esse pensamento, ao mencionar a importância da territorialidade, explicando que “se determinado grupo de pessoas compartilha mundos comuns, tornados lugares, esses são demarcados para outros grupos, que compartilham outros mundos, como territórios”. Complementa, ademais, argumentando que “os territórios se apresentam como a afirmação da identidade, do

comum-pertencer de determinado grupo, ou mesmo de um indivíduo, a partir dos lugares” (HOLZER, 2013, p. 25). Para o autor, logo, a expressão mais visível da microterritorialidade é a lugaridade.

Marandola Júnior, geógrafo da Universidade de Campinas, em seu recente trabalho intitulado “Lugar e Lugaridade”, defende a “necessidade adverbial que potencialize a multiplicidade de modos de ser, dessubstancializando o lugar e albergando-o como emergência e irrupção” (MARANDOLA JÚNIOR, 2021, p. 6). Com isto, o autor defende a necessidade de separação entre o sentido de lugar e a lugaridade, compreendendo lugar como emergência e lugaridade como o conjunto de espacialidades que a torna possível.

As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos vitais, segundo Jacobs ([1967] 2000). Para a autora, se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecem monótonas, a cidade parecerá monótona. A afirmação da autora reitera a crítica feita por Relph à cidade moderna e sua conseqüente criação de lugares sem lugaridade. Outra observação importante a respeito da afirmação de Jacobs ([1967] 2000) é a importância da percepção que o usuário tem sobre as ruas e a relação que esse julgamento tem com a possibilidade de apropriação delas, que afirma serem os “órgãos vitais” da cidade.

O uso ininterrupto do espaço público urbano pelas pessoas é o que garante a manutenção da segurança dos mesmos, como afirma (JACOBS, [1967] 2000, p.32), “nas ruas e calçadas a paz é mantida, fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados”. Isso acontece porque a presença de pessoas atrai outras pessoas. O prazer das pessoas de ver o movimento e outras pessoas é evidente em todas as cidades. Com essa afirmação, fica explícita a influência de fatores subjetivos ligados à fenomenologia da percepção para a apropriação dos espaços. Lynch (1980), por sua vez, explica que imagens ambientais dependem do observador e da relação que este tem com o espaço; podendo a realidade de uma imagem variar significativamente entre observadores diferentes. E isto em tudo se enreda ao que é existir em situação, que, para Holzer (2013, p.22), “significa que constituímos e desvelamos o mundo, a partir de nossa individualidade de ser”.

Diante da experimentação individual dos espaços, Tuan ([1974] 2012) afirma que o elo afetivo entre a pessoa e o lugar pode ser chamado de topofilia, pelo qual o usuário se identifica com o espaço e o percebe como parte de sua cultura. Esse pensamento complementa as ideias em que Gehl (2013) afirma que se reforça a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços públicos da cidade.

Para Marandola Júnior (2020), a construção da trama de relações constituída por entre os contrastes interacionais em um determinado espaço é o que transforma o espaço em lugar. O auto complementa:

O fenômeno lugar, pensado a partir das lugaridades de uma geografia-mais-que-extensiva, não se constitui a partir de sujeitos e objetos, mas de emergências, as quais entrelaçam de maneira essencial espaços, lugares e entes em ato, em uma topologia relacional que em sua presentificação acontecimental, não se delinea a partir de uma anterioridade histórica, mas de um acontecer (MARANDOLA JÚNIOR, 2020, p. 10).

Apoiado pela geografia humanista de Tuan, o autor ressalta ainda que, para os estudos em curso na Geografia, a lugaridade se apresenta como emergência topológica, ao afirmar que “[...] esta adverbialidade dota a constituição do lugar de uma dinâmica existenciária articulada com outras escalas de constituição de espacialidades” (MARANDOLA JÚNIOR, 2020, p. 9). Trazer luz à topologia da lugaridade pode, portanto, contribuir de forma multidisciplinar para a significação e a apropriação dos espaços, que é assunto vigente.

A geograficidade, que expressa a materialidade do espaço geográfico, é compartilhada em nossas vivências cotidianas com a lugaridade que, por sua vez, expressa exatamente essa relação dialógica dos seres em movimento com lugares e caminhos que, como pausa, como convivência íntima, arrumam e delimitam os espaços (HOLZER, 2013, p. 24).

Posto isso, sendo o lugar definido por um espaço geográfico vinculado a um determinado tempo, apropriado e reconhecido pelos atores envolvidos no fenômeno “acontecimental”, como coloca Marandola Júnior (2020), pode-se compreender como lugaridade a reunião e o reconhecimento de todos os fatores, objetivos e subjetivos, que tornam possível este acontecimento.

2.4 A percepção espacial como elo entre a caminhabilidade e a lugaridade

Diante do que foi exposto, há uma concordância sobre a existência de uma relação subjetiva entre o ser e o espaço, além da importância dessa relação para a

apropriação de espaços e sua conseqüente distinção entre espaço e lugar. Por isso, consideramos que a caminhabilidade pode ser o instrumento de promoção da lugaridade, através da percepção espacial.

Na obra *O homem e o espaço* de Bollnow ([2000] 2008), o autor trata da percepção do homem com relação ao espaço, apresentando, num primeiro momento, a intencionalidade e afirmando que “o modo como o homem se encontra no espaço não é uma determinação do espaço cósmico que o circunda, mas um espaço intencional, referido a ele, como sujeito” (BOLLNOW, 2008, p. 290). Ou seja, que o modo como o ser humano percebe um determinado espaço interfere na apropriação do mesmo. O autor complementa que “o homem pode se perder no espaço ou nele se proteger, achar-se na unidade com ele ou no sentido de estranheza a ele” (BOLLNOW, 2008, p. 291). Por essa perspectiva, compreende-se a importância da percepção humana para o reconhecimento e a valorização do espaço que a cerca, o que dá início ao fio condutor da discussão a que se propõe este trabalho.

O geógrafo Humanista Yi- Fu Tuan em sua obra intitulada *Topofilia* ([1974] 2012) explora “quais são os laços entre o meio ambiente e a visão de mundo” (TUAN, 2012, p. 1), abordando noções como percepção, atitudes e valores. Para o pesquisador, a percepção utiliza todos os sentidos humanos e é “tanto a resposta dos sentidos aos estímulos externos, como a atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros retrocedem para as sombras ou são bloqueados” (TUAN, 2012, p. 4). Ainda, o autor chama de topofilia o “elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico” (TUAN, 2012, p. 5). Nesse sentido, pode-se compreender a experiência do corpo no espaço, munido de todos os seus recursos de percepção, como instrumento essencial para a significação destes, e, assim, compreender a caminhada como meio ideal para acionamento completo dos sentidos para essa finalidade, pois a velocidade empregada em uma caminhada a pé, se comparada a outras formas de deslocamento, é adequada à percepção humana ao contexto circundante.

Em Tuan ([1977] 2013), portanto, fica evidenciada a definição de espaço e seu entendimento como localização geográfica posicional. Castello (2007), nesse esteio, apresenta os pensamentos de Relph, pelos quais compreende-se o termo *placelessness*, como lugar sem lugaridade, ou, como ousa-se interpretar, lugar que não promove relação com o ser. Castello, dessa forma, interpreta como seu oposto o termo lugaridade.

Marandola Júnior (2020) defende a urgência em se promover a adverbialidade do termo lugar, diferenciando lugaridade pelas características subjetivas dispostas em um determinado local, responsáveis pela sua apreensão pelos indivíduos e lugar como acontecimento, fenômeno. Desta forma, destaca-se a ênfase na experiência do espaço para o estudo desses processos subjetivos.

Por essa perspectiva, pode-se interpretar a lugaridade como a identificação subjetiva dos usuários com os lugares, fato intimamente ligado à sua percepção. Com isso, reconhecer lugares e suas lugaridades torna-se premissa indispensável para as ações de planejamento urbano contemporâneo, “pois quando interferem na percepção dos indivíduos podem ressignificar os lugares, modificar suas identidades, reconstruir a história e substituir os atores” (QUEVEDO, 2018, p.47). É preciso, portanto, cuidado com a manutenção da autenticidade e da lugaridade, quando se propõe mudanças para que as transformações não modifiquem os lugares em sua essência, e sejam entendidas apenas como marcas do tempo.

O urbanismo contemporâneo, por extensão, defende que ações de planejamento sejam realizadas em função do desenvolvimento da cidade para as pessoas, numa tentativa de contraponto ao realizado no urbanismo moderno. Jacobs ([1967] 2000), precursora desse pensamento, aborda a relação subjetiva entre pessoas e espaços, observando e afirmando que a presença de pessoas atrai pessoas, o que embasou as ideias de Gehl (2013), que concorda com a afirmação, acrescentando a importância de o espaço em ser convidativo para atrair pessoas. Assim, esse novo modelo se debruça em como tornar o ambiente urbano atrativo para as pessoas, visto que o sucesso deste depende da percepção. Em Speck ([2012] 2017), o autor aborda, concordando com Bradshaw (1993), e em consonância com as ideias do urbanismo contemporâneo, uma teoria geral da caminhabilidade, na qual distingue que, para que haja caminhabilidade, quatro quesitos devem ser necessariamente cumpridos, como descritos no Quadro 1 e aqui resumidos: a caminhada ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Observem que ser interessante e proveitosa são fatores subjetivos da caminhabilidade, ligados às lugaridades reconhecidas pelos usuários.

Paiva (2017), sobre a questão, ressalta que o caminhar se difere do andar principalmente por sua intencionalidade e que a caminhada pode ser entendida como um processo experimental do sujeito no espaço que proporciona justamente o reconhecimento do espaço como lugar. O autor relata, ainda, a partir do estudo de

caso de alguns eventos de caminhadas em diversas cidades, que a caminhada influencia diretamente na construção e reconstrução de territórios pessoais, uma vez que a percepção espacial é aguçada. Além disso, o autor defende a expressão “urbanismo caminhável” e relaciona a caminhabilidade com as principais questões urbanas, como a saúde pública, padrões de uso do solo, poluição do ar e sonora e proteção do patrimônio histórico.

Considerando que os aspectos elencados para a promoção e para uma boa caminhabilidade estão também intimamente ligados à percepção e que essa é imprescindível para conexão das pessoas com os espaços, pode-se considerar de forma direta a caminhabilidade como condição ótima para a percepção e apropriação dos espaços, embora não essencial.

2.5 Considerações Finais

O desenvolvimento sociocultural da espécie humana está diretamente ligado à sua capacidade de comunicação, pois ela é o meio direto para transferência de conhecimento entre diferentes culturas. Nesse sentido, a discussão dos conceitos *caminhabilidade* e *lugaridade* se torna imprescindível para a evolução das pesquisas relacionadas ao desenvolvimento urbano e ao desenvolvimento das ações nas gestões urbanas contemporâneas que objetivem a promoção de cidades mais justas e sustentáveis.

Este trabalho destacou, assim, as possibilidades de abordagem multidisciplinar sobre o espaço público urbano, pensando os conceitos de caminhabilidade e lugaridade vinculados através da percepção espacial. Isso se deu por considerarmos que, além da caminhabilidade poder ser um instrumento de promoção da lugaridade, ela também pode ser entendida como uma característica espacial que proporciona uma oportunidade de potencialização da percepção do espaço. Promover espaços públicos urbanos amigáveis a interações a partir da caminhabilidade é potencializar a experiência de percepção do usuário, que culmina em relações afetivas com o espaço. Ao realocarmos aspectos subjetivos ao uso e à apropriação do espaço público, pensados através do conceito de lugaridade, junto aos aspectos físicos, discutidos através do conceito de caminhabilidade, oferecemos uma visão que contempla não só a mobilidade a pé, como meio ativo e sustentável de locomoção pelas cidades, mas que, pensada junto à lugaridade, promove a percepção de possibilidades de engajamento das pessoas com as cidades.

Destacamos, por fim, que o reconhecimento das lugaridades para as definições de ações de planejamento urbano se associa ao princípio da participação dos habitantes da cidade nos processos de decisão de planejamento, pois inclui aspectos subjetivos já consolidados nas cidades e, com isso, confronta as políticas que negligenciam a dimensão humana. Desta forma, por meio da validação da percepção espacial, espaços públicos urbanos que tenham sua função originária de passagem podem ser transformados em espaços social e culturalmente acessíveis, ativos, confortáveis e diversificados.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarice Cunha. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

BOLLNOW, Otto. **O Homem e o Espaço**. Trad. Aloísio Leoni Schmid. Curitiba: Editora UFPR, 2008.

BRADSHAW, C. Creating – And Using – A Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for “Local Heroes”. In: 14th International Pedestrian Conference. **Anais...** Boulder, Colorado, 1993.

CAMINHABILIDADE. In: ACADEMIA BRASILEIRA DE LETRAS. Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 20???. [On-line]. Disponível em: <https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/caminhabilidade>. Acesso em: 25 jul. 2022.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: representando o conceito de lugar em arquitetura – urbanismo**. Porto Alegre: Propar – UFRGS, 2007.

CIDADE ATIVA; CORRIDA AMIGA; INSTITUTO CLIMA E SOCIEDADE. (Org.). **Mobilidade a pé: estado da arte do movimento no Brasil**. 2017. [on-line]. Disponível em: http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_Relat%C3%B3rioFinal_R01-1.pdf. Acesso em: 26 jul. 22.

COPENHAGEN. **A metropolis for people: visions and goals for urban life in Copenhagen 2015**. 2009. Disponível em: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/646_mlr0dQ6Wdu.pdf. Acesso em: 02 ago. 22.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Trad. Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HOLZER, Werther. Sobre Territórios e Lugaridades. **Cidades (Presidente Prudente)**, [S./l.], v. 10, p. 18-29, 2013.

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

KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os *plinth*s**. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2015.

LEÃO, A. L. F., CABRERA, L., URBANO, M. R., & KANASHIRO, M. (2020). Agregação de dados para análise da caminhabilidade: um estudo empírico. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 12, e20190171, p. 1-14, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190171> Acesso em: 25 abr. 2021.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade** São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MARANDOLA JUNIOR, Eduardo. LUGAR E LUGARIDADE. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, p. 1-12, apr. 2020. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e19008>. Acesso em: 06 fev. 2021.

PAIVA, Lincoln. *Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática para a construção de lugares*. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie (MACKENZIE), São Paulo, 2017. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/3400>. Acesso em: 25 jul. 2022.

QUEVEDO, Camila. *Lugaridade dos espaços públicos das cidades em expansão: o caso Maricá, RJ*. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (UFF), Niterói, 2018. Disponível em: https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/23995/CAMILA_QUEVEDO.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 15 set. 2022.

RELPH, Edward. **Place and Placelessness**. London: Pion, 1976.

SENNETT, Richard. 1994. **Carne e pedra**. Trad. de Marcos. Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 2003

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

TEIXEIRA, Sara Rute dos Santos Candeias. **Estudo sobre a caminhabilidade urbana em Almada: uma aplicação do modelo IAAPE**. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) –, Instituto Técnico Lisboa, Lisboa, 2017. 114p.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência [1977]**. Londrina: Eduel, 2013.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**. [1974]. Londrina: Eduel, 2012.

3 [ARTIGO 2] ALTERAÇÕES DOS ASPECTOS LIGADOS A CAMINHABILIDADE E PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA ÁREA CENTRAL DE MANHUAÇU DE 1980 A 2022 (PANDEMIA DE COVID-19)

RESUMO

Ações do planejamento urbano contemporâneo têm como premissas a mobilidade ativa e a percepção humana. Nesse sentido, estudos sobre a neurociência e a caminhabilidade têm contribuído com novas descobertas. Com isso, torna-se relevante averiguar o que as mudanças no cenário urbano provocam nos usuários. Para tanto, definiu-se como recorte para essa pesquisa o trecho da área central da cidade de Manhuaçu/MG, em que objetivou-se observar as alterações do espaço a partir de 1980, por meio de levantamento fotográfico/documental para identificar a caminhabilidade do local. Trabalhadores de comércios e serviços do local foram elencados como participantes para responderem ao questionário semiestruturado, a fim de observar, à luz da fenomenologia, a percepção do espaço público pelo usuário, considerando sua alteração espaço-temporal e, também, durante a pandemia da COVID-19. Como resultado, foi possível perceber que a qualidade e as alterações no cenário urbano interferem de forma direta na percepção dos usuários e que alterações que não consideram a manutenção da cultura diminuem as possibilidades de criação de vínculos. Além disso, evidenciou-se que, com o advento da COVID-19, ficou mais evidente a ineficácia do espaço quanto a aspectos ligados à caminhabilidade para as ações de manutenção do distanciamento social, aumentando a insegurança entre os usuários.

Palavras-chave: Alteração espaço-temporal; Distanciamento Social; Fenomenologia; Manutenção da cultura.

ABSTRACT

Contemporary urban planning actions are premised on active mobility and human perception, in this regard, studies on neuroscience and walkability have contributed with new discoveries. With this, it becomes relevant to find out what changes in the urban scenario provoke in users. To this end, the section of the central area of the city of Manhuaçu/MG was defined as a cutout for the study of this research, where the objective was to observe the changes in space from 1980 onwards, through photographic/documentary surveys to identify the walkability of the place. Workers from local shops and services were listed as participants to answer the semi-structured questionnaire, in order to observe, in the light of phenomenology, the user's perception of public space, considering its spatio-temporal change and also during the COVID-19 pandemic. As a result, it was possible to perceive that the quality and changes in the urban scenario directly interfere in the perception of users and that changes that do not consider the maintenance of culture decrease the possibilities of creating bonds and also that with the advent of COVID-19 the inefficiency of the space in terms of aspects related to walkability for actions to maintain social distance became more evident, increasing insecurity among users.

Keywords: Spatio-temporal alteration; Social distancing; Phenomenology; Culture maintenance.

3.1 Introdução

O urbanismo contemporâneo, que, de acordo com Gehl (2013), tem como objetivo devolver a cidade às pessoas, necessita, para tal, ter seu planejamento urbano pautado em duas premissas: mobilidade e percepção humana. Lineu Castello (2007) menciona que a percepção de lugar se dá a partir da apreensão de estímulos socioculturais, imagéticos e fruitivo-funcionais, o que explicita a subjetividade envolvida nas relações de apropriação do espaço. Ainda segundo o autor, observar a percepção por essa dimensão sistemática permite uma reflexão mais teórica a respeito dos fatores que influenciam na apropriação dos espaços. A neurociência, por sua vez, tem contribuído em tais descobertas, como o que se observa em Oliveira e Pinheiro (2021, p. 24):

Tanto as emoções quanto os sentimentos que as seguem são componentes obrigatórios das nossas experiências sociais. Enquanto as emoções constituem a lente pela qual o ser humano pode capturar o ambiente externo, os sentimentos correspondem a compreensão daquilo que o corpo sente durante a emoção. A emoção é uma experiência multissensorial que molda a nossa percepção dos lugares e pode ser despertada por pessoas, animais, objetos ou fenômenos, bem como pela própria arquitetura.

As autoras também mencionam que a experiência pessoal e a relação indivíduo/espaço apreendida no decorrer do tempo interferem de maneira particular na percepção de uma mesma realidade espacial.

O artigo evidencia que desde a antiguidade o homem é afetado mental e emocionalmente pela arquitetura. A percepção espacial pode ocorrer, mesmo antes de se obter consciência sobre ela. Cores, texturas, formas e escalas influenciam a percepção humana, estimulam os campos sensoriais e possibilitam ao homem sentir pensar e agir sobre o que está ao seu redor. Esse processo perceptivo transforma a arquitetura tanto em algo sem graça, sem inspiração ou chato para alguns quanto algo lindo, agradável, interessante ou surpreendente para outros (OLIVEIRA E PINHEIRO, 2021, p. 35).

Se o ser humano é afetado pela arquitetura, torna-se relevante averiguar o que as mudanças no cenário urbano provocam na percepção dos atores do cotidiano de um determinado espaço. Esta é uma das inquietações que motivaram essa pesquisa.

Para tanto, determina-se como recorte desta investigação o trecho da área central da cidade de Manhuaçu, com início na Praça Cordovil Pinto Coelho, onde encontra-se a Igreja Matriz de São Lourenço, e fim na Praça Adolfo Assad, onde se localiza o terminal rodoviário Prefeito Antônio Xavier. O trecho em análise se destaca

por ser o eixo de comércio e serviços mais atrativos de público da região desde a formação do município. Os registros documentais sobre as alterações do espaço físico, em especial a partir de 1980, junto ao questionário semiestruturado analisado sob a ótica da fenomenologia, aplicado a atores do cotidiano, permitem responder ao objetivo desse trabalho, que é analisar como se dá o pertencimento e a apropriação do espaço público a partir a nova realidade de distanciamento social decorrente da pandemia de COVID-19.

Para esse artigo, por conseguinte, a caminhabilidade no trecho em análise foi avaliada segundo a teoria da caminhabilidade proposta por Speck (2012), que pressupõe que sejam atendidos dez passos simultaneamente para que se alcance a caminhabilidade adequada.

Além das possíveis mudanças na percepção do espaço em um dado período de tempo, por parte das pessoas que o utilizam de forma frequente, decorrentes da alteração nos elementos urbanos que a compõem, insere-se nesse questionamento se, e como, a percepção do espaço foi alterada, com o advento da pandemia de COVID-19. Desde janeiro de 2020, quando foram detectados os primeiros casos da doença no mundo, a 11 de março de 2020, quando a OMS (Organização Mundial de Saúde) decretou pandemia, de acordo com Cavalcanti et al. (2020), as relações das pessoas com o espaço urbano foram alteradas devido à necessidade de distanciamento social para a contenção do vírus. Surgiram vários questionamentos acerca do modo de viver que envolvem adequação das cidades e a utilização do espaço urbano.

Passou-se a permanecer prioritariamente e majoritariamente no espaço da moradia, que assumiu múltiplas funções, e a cidade passou por um processo de esvaziamento. Houve um desestímulo ao uso do espaço urbano por compreender que nele acontecem as interações e aglomerações de pessoas. Isso sugere que a morfologia dos espaços urbanos favorece a proliferação do vírus, ou, ainda, que não há espaço suficiente para atender a diretriz de distanciamento social, de modo que as pessoas possam estar ao ar livre em segurança (FAVARETTO et al., 2021, p. 4).

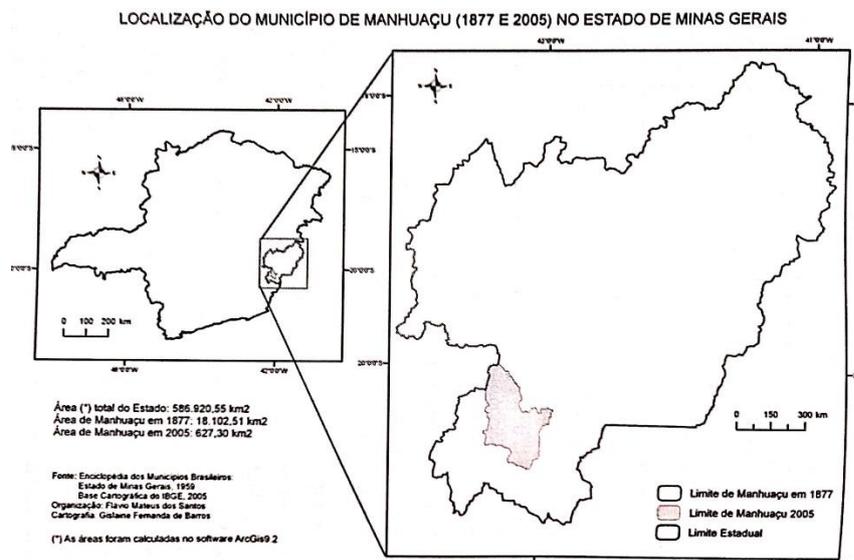
Com o intuito de observar a percepção do espaço público pelo usuário, considerando sua alteração espaço-temporal e também a ocorrida durante a pandemia de COVID-19, foram selecionadas, como público-alvo para responder ao questionário semiestruturado elaborado, pessoas maiores de dezoito anos que trabalham em comércios ou serviços localizados no trecho em análise, pelo fato de vivenciarem o espaço cotidianamente, inclusive durante a pandemia.

O registro das alterações espaço-temporais ocorridas de 1980 até 2021 foi possível por um levantamento de imagens nos acervos da Casa de Cultura do município de Manhuaçu (instituição municipal que abriga a Academia Manhuaçuense de Letras), do 11º Batalhão da Polícia Militar de Minas Gerais (11º BPMMG) e no acervo da empresa Arca vídeo, também responsável pelas fotos aéreas realizadas por VANT (veículo aéreo não tripulado) do trecho analisado no dia 06 de outubro de 2021, por solicitação da autora desta pesquisa, além do acervo pessoal da autora.

3.2 A formação do espaço público da área central de Manhuaçu e suas alterações quanto à caminhabilidade

A área onde se encontra o município de Manhuaçu começou a ser ocupada em meados do século XIX e foi desmembrada de Ponte Nova tornando-se um município em 05 de novembro de 1877, de acordo com Santos (2009). A dimensão territorial do município em 1877 era de 18.102,51Km², cerca de 3% da área total do estado (Figura 1), abrangendo áreas posteriormente desmembradas como os municípios de Caratinga, Ipanema, Manhumirim, Alto Jequitibá, Alto Caparaó, Caparaó, Durandé, Martins Soares, Simonésia, Matipó, São João do Manhuaçu Luisburgo e Reduto. A área atual do município é 28,8 vezes menor do que a área inicial, totalizando 628,31Km² (IBGE, 2022). Contudo, a perda territorial decorrente da emancipação dos distritos vinculados à sede não foi impedimento para que a cidade se tornasse polo regional.

Figura 1 – Área do município em 1877 e em 2005, perda territorial e localização geográfica



Fonte: Santos (2009).

Sua importância enquanto cidade polo econômico e de serviços se dá pela sua localização geográfica privilegiada, cortada por duas importantes rodovias federais (a BR262 e a BR116), por estar localizada à uma distância média de 270km de centros nacionais importantes (Belo Horizonte e Vitória), e pelo investimento na cafeicultura e pecuária que ocorreu, segundo Santos (2009), “na medida em que ocorria a fragilidade da economia de mineração” (SANTOS, 2009, p. 111). Ainda segundo o autor, o desenvolvimento da economia agrícola na cidade foi impulsionado pelo advento da ferrovia iniciada em 1852, que possibilitou o escoamento da produção cafeeira além de outros trâmites comerciais.

O perímetro urbano do município se desenvolveu em um vale, às margens do Rio Manhuaçu (Figura 2), o que resultou em ruas no sentido longitudinal, paralelas ao rio com baixa inclinação e, no sentido transversal, em ruas com inclinações mais altas. Conseqüentemente, os eixos longitudinais são mais acessíveis, quando se pensa em mobilidade de pedestres, e mais atrativos do ponto de vista econômico.

Figura 2 – Marcação de eixos longitudinais estruturantes do desenvolvimento urbano da cidade de Manhuaçu

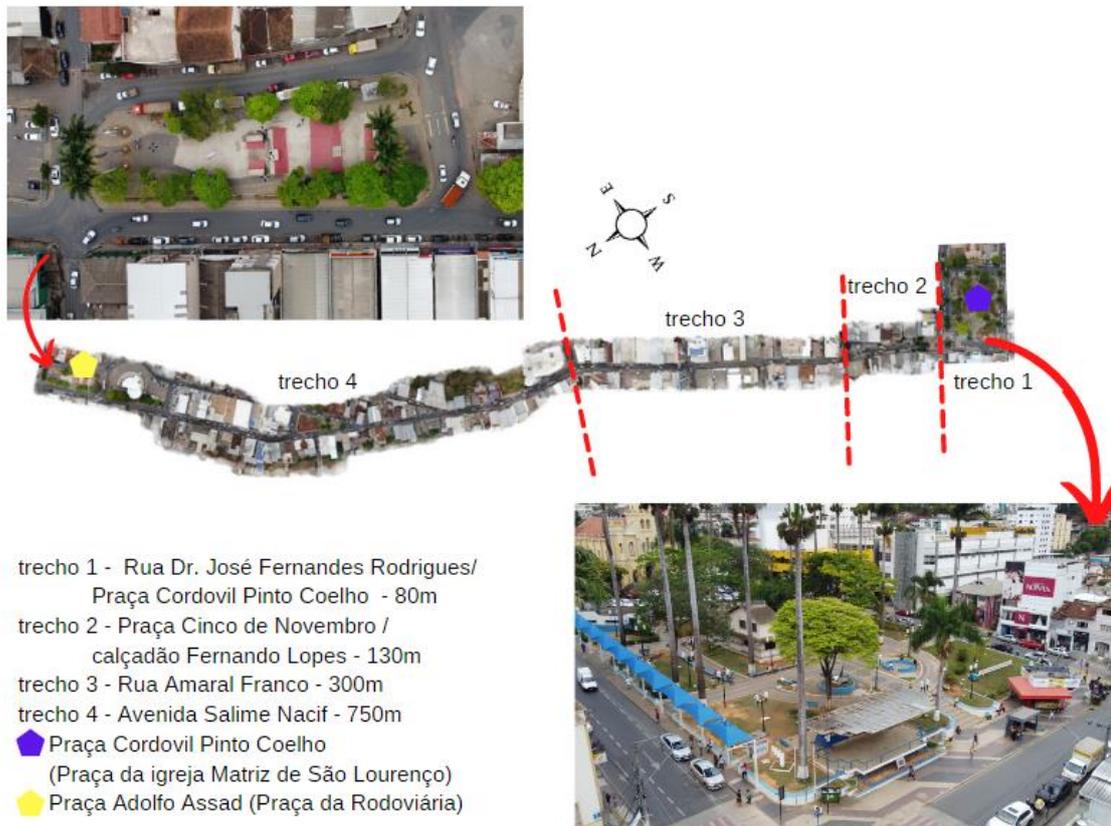


Fonte: Google (2020), adaptada pela autora (2020).

A praça Adolfo Assad, onde hoje se encontra o terminal rodoviário Prefeito Antônio Xavier, em Manhuaçu, abrigou, no século XIX, a estação ferroviária que fomentou o desenvolvimento da região, e, não por acaso, é o ponto final do trecho recorte dessa pesquisa. O ponto inicial se dá na Praça Cordovil Pinto Coelho, onde,

como dito anteriormente, se encontra a igreja Matriz de São Lourenço. O caminho resultante do trajeto entre Igreja e Ferrovia se apresenta como o principal eixo de desenvolvimento da sede do município desde sua formação e é onde se localiza o setor de serviços mais procurado da região. Para melhor compreensão das análises, o trajeto foi setorizado em trechos na Figura 3.

Figura 3 – Imagem aérea do trajeto estudado e divisão em trechos



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

As configurações físicas do espaço urbano no trajeto avaliado mudaram com o decorrer do tempo. Na maior parte das imagens coletadas nos acervos da Casa de Cultura de Manhauçu, não foi possível precisar a data. Por este motivo, a estimativa do ano das imagens foi realizada através da comparação entre as fotografias e o vídeo recém recuperado pela empresa Arca – vídeo sobre o centenário da cidade, comemorado em 1977.

O trecho 1 (Figura 4) compreende a Praça Cordovil Pinto Coelho e as imagens mostram, mais precisamente, a Rua Doutor José Fernandes Rodrigues (figuras, 5, 6 e 7), que é a lateral da Praça Cordovil Pinto Coelho, em continuidade ao trajeto avaliado. Nas imagens, é possível observar a referida rua adjacente à Praça em três

momentos: a Figura 5 retrata a realidade de meados da década de 1980, com pavimentação em bloco sextavado, castanheiras com copas largas em apenas um lado da via, abrigo para ponto de taxi em concreto armado com pintura azul e calçadas estreitas. A Figura 6, por sua vez, data de 1994, quando foi realizada a obra para a criação do Calçadão Prefeito Fernando Maurílio Lopes, na qual a pavimentação da via foi substituída por blocos intertravados, as castanheiras foram removidas para a implantação do calçadão e do palanque, situado no corpo na Praça, com frente para a Rua Doutor José Fernandes Rodrigues. A criação desse palanque e o alargamento das calçadas transformaram a via em um local de eventos esporádicos, como shows e comícios políticos, e, no ano de 2021, foram inseridas faixas de pedestres elevadas nos trechos 1 e 2, como registrado na Figura 7.

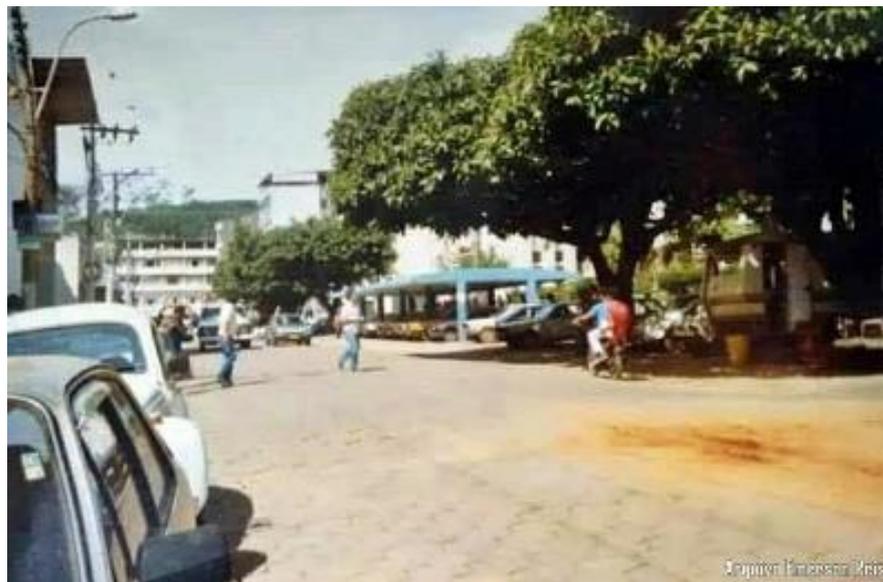
Figura 4 – Mapa chave do trecho em análise: Trecho 1, Rua Doutor José Fernandes Rodrigues

MAPA CHAVE:



Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

Figura 5 – Rua Doutor José Fernandes Rodrigues, década de 1980



Fonte: Acervo Casa de Cultura de Manhauçu (19??).

Figura 6 – Obra Calçadão Prefeito Fernando Maurílio Lopes, inserção do palanque (1994)



Fonte: Acervo Casa de Cultura de Manhauçu (19??).

Figura 7 – Palanque Praça Cordovil Pinto Coelho e faixa de pedestre elevada implantada em 2021

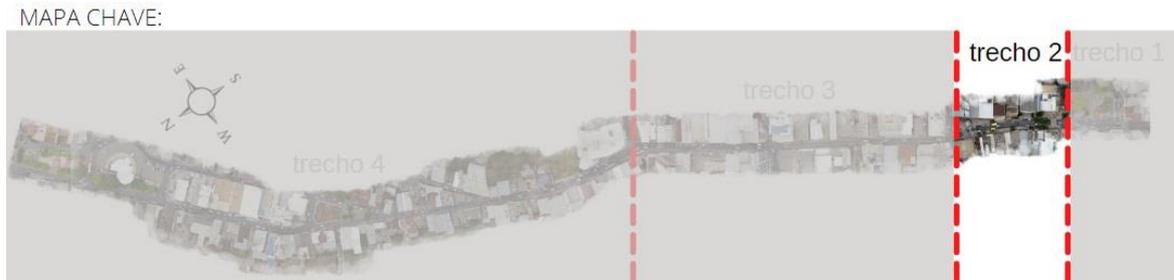


Fonte: Acervo da autora (2022).

O trecho 2 (Figura 8) é onde se localiza a Praça Cinco de Novembro e configura-se a rua com largura variando entre 17,6m, junto à Rua Doutor José Fernandes Rodrigues, e 25m na extremidade oposta, na qual se conformou uma praça central em formato triangular – onde, desde a década de 1960, fica a estátua em homenagem ao bandeirante Domingos Fernandes Lana, um marco histórico para a cidade (Figura 9). O largo da Praça Cinco de Novembro foi o principal espaço cívico da cidade até 1994, quando então inaugurado o Calçadão Prefeito Maurílio

Lopes, que abrange os trechos 1 e 2. A partir dessa intervenção, o principal espaço cívico passou a ser o trecho 1, na Rua Doutor José Fernandes Rodrigues, para onde fica direcionado o palanque na Praça Cordovil Pinto Coelho (Figura 6).

Figura 8 – Mapa chave do trecho em análise: Trecho 2, Praça Cinco de Novembro



Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

Figura 9 – Praça Cinco de Novembro em primeiro plano e Rua Amaral Franco, final da década de 1970



Fonte: Acervo Casa de Cultura de Manhuaçu (19??).

Na década de 1980, foi inaugurada uma banca de revistas atrás da estátua do Bandeirante (Figura 11) e ambas foram deslocadas de seus locais de origem para a

calçada alargada na intervenção ocorrida em 1994, quando deixou de existir o triângulo central (figuras 10 e 12).

Comparando as figuras 9 e 10, percebe-se que a arquitetura original foi coberta por placas e letreiros, deixando pouco do cenário inicial aparente. Essa descaracterização do espaço, além da visível poluição visual, não colabora com a criação de vínculos com o local. O mesmo aconteceu com muitas das edificações do local.

Figura 10 – Praça Cinco de Novembro em primeiro plano e Rua Amaral Franco, em 2022



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 11 – Praça Cinco de Novembro vista da esquina com Rua Amaral Franco, 1980



Fonte: Casa de Cultura de Manhuaçu (1980).

Figura 12 – Praça Cinco de Novembro, esquina com Rua Amaral Franco – localização da estátua do bandeirante e da banca e faixas de pedestres elevadas, 2022



Fonte: Acervo da autora (2022).

No encontro da Praça Cinco de Novembro com a Rua Amaral Franco, há um estreitamento abrupto na largura da via, passando dos quase 25 metros da Praça Cinco de Novembro para os pouco mais de 8,5 metros (Figura 13). Esse afunilamento abrupto faz com que o maior volume de tráfego no local seja desviado para a Rua Luiz Cerqueira, que direciona os veículos até a Avenida Getúlio Vargas, no bairro Coqueiro (o outro eixo longitudinal estruturante do desenvolvimento urbano da cidade, paralelo ao Rio Manhuaçu, (Figura 2), fora do trecho delimitado para esse trabalho).

Figura 13 – Encontro da Praça Cinco de Novembro com Rua Amaral Franco e Rua Luiz Cerqueira: estreitamento de via e desvio de fluxo de veículos

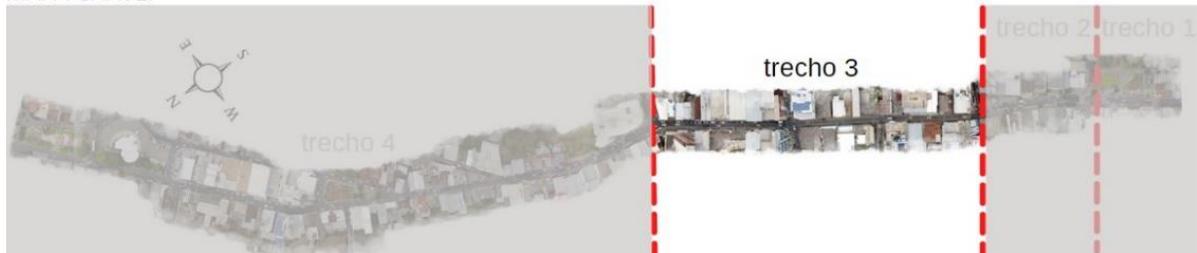


Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

O trecho 3, Rua Amaral Franco (Figura 14), se inicia do estreitamento da Praça Cinco de Novembro, e as figuras 15 e 17 retratam sua conformação na década de 1980. Nelas, se observa o quanto as calçadas eram estreitas e quantos eram os obstáculos que o pedestre enfrentava ao caminhar, como postes de iluminação, telefone público e até roupas penduradas nas marquises das lojas. As figuras 16 e 18 foram capturadas nos mesmos ângulos que as figuras 15 e 17, para a observação das mudanças no local. Como se pode perceber, o trecho em questão passou por uma intervenção no ano de 2008, quando diminuiu-se uma faixa de estacionamento de veículo e o espaço foi redistribuído, aumentando as calçadas dos dois lados da via. Tal intervenção, porém, foi realizada em apenas um dos dois quarteirões que compõem a Rua Amaral Franco. Houve uma inversão na mão de direção, se comparadas as imagens da década de 1980 (figuras 15 e 17) com as do ano de 2022 (Figuras 16 e 18). Outra observação sobre a intervenção realizada no local trata-se da mudança na pavimentação desse trecho, que foi executada em bloco sextavado, o que ajuda na diminuição da velocidade dos veículos que por ali transitam, promovendo um trânsito mais seguro.

Figura 14 – Trecho 3: Rua Amaral Franco

MAPA CHAVE:



Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

Figura 15 – Rua Amaral Franco, sentido Rodoviária, década de 1980



Fonte: Casa de Cultura, 198_.

Figura 16 – Rua Amaral Franco, sentido Rodoviária, 2022



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 17 – Rua Amaral Franco, vista e direção Praça Cinco de Novembro, 198?



Fonte: Casa de Cultura, 198?.

Figura 18 – Rua Amaral Franco, vista e direção Praça Cinco de Novembro, 2022



Fonte: Acervo da autora (2022).

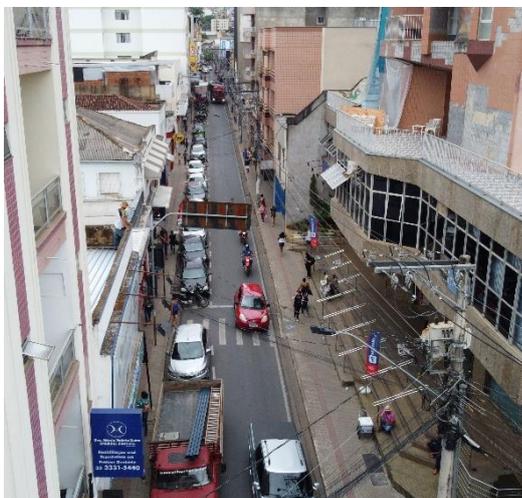
O segundo quarteirão permanece com as mesmas calçadas estreitas e com os mesmos obstáculos, tendo passado por uma única intervenção no ano de 2014, que teve como objetivo substituir o revestimento existente por um material antiderrapante, para se adequar parcialmente a Norma ABNT NBR9050 (2015), que trata da acessibilidade de edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos. As figuras 19 e 20 mostram imagens aéreas do mesmo trecho, onde se pode perceber uma considerável modificação no perfil fundiário, como o aumento do número de edifícios verticalizados.

Figura 19 – Rua Amaral Franco, década de 1980



Fonte: Casa de Cultura, 198?.

Figura 20 – Rua Amaral Franco, 2021



Fonte: Acervo da autora (2021).

O trecho 4, Avenida Salime Nacif (Figura 21), tem o status de avenida, pois recebe o fluxo de veículos da Rua Capitão Rafael, que liga a BR262 à área central da cidade e à rodoviária. No encontro da Rua Amaral Franco com Avenida Salime Nacif, há uma perceptível alteração do perfil da via (Figura 22), que aumenta de largura, passando de cerca de nove metros na Rua Amaral Franco para cerca de treze metros em seu trecho inicial, retornando logo em seguida à 10m (dez metros).

Figura 21 – Trecho 4 – Avenida Salime Nacif

MAPA CHAVE:



Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

Figura 22 – Entroncamento Rua Amaral Franco, Rua Capitão Rafael e Avenida Salime Nacif



Fonte: Fotografia do acervo da autora, por ela adaptada (2021).

O primeiro trecho da Avenida acontece num estreitamento entre o Rio Manhuaçu e uma encosta com alta declividade, onde não há construção, sendo um trecho menos atrativo de público, mas pelo qual passam muitas pessoas durante todo o dia (Figura 23).

Figura 23 – Situação do primeiro trecho a Avenida Salime Nacif



Fonte: Google Maps, adaptada pela autora (2021).

A reforma de pavimentação das calçadas, ocorrida em 2014, abrangeu o trecho analisado até a esquina com a Rua Antônio Pupim, que se localiza no largo em que se conforma a Praça Carlos Roberto de Castro, onde se localiza a Casa de Cultura de Manhauçu – edifício tombado pelo patrimônio histórico que foi o primeiro banco hipotecário da cidade e que abriga atualmente a Academia Manhauçense de Letras (figuras 24 e 25). Observa-se nas imagens, datadas de 2011 e 2022, respectivamente, a verticalização das edificações, a alteração na pavimentação das calçadas, sem, contudo, verificar-se a sua ampliação. À direita das imagens, se observa a Casa de Cultura em 2011, com pintura na cor verde, e em 2022, com pintura na cor rosê – como a da construção original.

Figura 24 – Casa de Cultura de Manhuaçu em 2011, Av. Salime Nacif



Fonte: Google Maps (2011).

Figura 25 – Casa de Cultura de Manhuaçu em 2022, Av. Salime Nacif



Fonte: Acervo da autora (2022).

Há, como se vê, um alargamento da Avenida Salime Nacif após o cruzamento com Rua Antônio Pupin até a Praça Adolfo Assad, com calçadas um pouco mais largas. Não houve, porém, a troca da pavimentação das calçadas. Pode-se perceber, ainda, a tendência à verticalização das edificações (Figuras 26 e 27).

Figura 26 – Av. Salim Nacif, 2011



Fonte: Google Maps (2011).

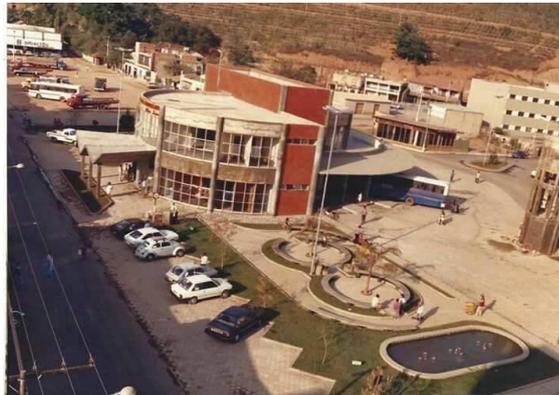
Figura 27 – Av. Salime Nacif, 2022



Fonte: Acervo da autora (2022).

O trecho final da análise é onde se localiza o Terminal Rodoviário Prefeito Antônio Xavier, inaugurado em 1989, e a Praça Vereador José Carlos Pires, inaugurada em 1990, em primeiro plano na Figura 28. Observa-se também que não existia ainda a Praça Adolfo Assad, à época um grande pátio de veículos. A Figura 29, por sua feita, retrata a situação local no ano de 2021, já com a Praça Adolfo Assad, após sua reinauguração em 2018, com a inclusão das pistas de skate e com as árvores já adultas. Também, nota-se o aumento no número de edificações ao redor do terminal.

Figura 28 – Terminal Rodoviário Prefeito Antônio Xavier e pátio de estacionamento, década de 1990



Fonte: acervo 11º BPMMG (199?).

Figura 29 – Vista aérea Terminal Rodoviário Prefeito Antônio Xavier e Praça Adolfo Assad, 2021



Fonte: Acervo pessoal da autora (2021).

A Praça Vereador José Carlos Pires foi ocupada por um abrigo para ponto de táxi, com sua fachada voltada para Avenida Salime Nacif, e por vendedores ambulantes que se instalaram no local, descaracterizando a arquitetura original da edificação (Figura 30).

Figura 30 – Terminal Rodoviário e apropriação por ambulantes



Fonte: Acervo da autora (2022).

Tendo estes elementos em vista, a teoria da caminhabilidade, proposta por Speck ([2012] 2017), é realizada por meio de ações denominadas pelo autor de “Os Dez Passos da caminhabilidade” (SPECK, 2017, p. 73).

A caminhada Proveitosa

Passo1: Pôr o Automóvel em seu lugar;

Passo 2: Mesclar os Usos;

Passo 3: Adequar o Estacionamento;

Passo 4: Deixar o Sistema de Transporte Fluir;

A caminhada Segura:

- Passo 5: Proteger o Pedestre;
- Passo 6: Acolher as Bicicletas;
- A Caminhada Confortável:**
- Passo 7: Criar Bons Espaços,
- Passo 8: Plantar Árvores;
- A Caminhada Interessante:**
- Passo 9: Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares;
- Passo 10: Eleger Suas Prioridades.

As alterações observadas no trecho em análise, no período correspondente a 1980 a 2022, expõem resultados que alcançam sucesso parcial do ponto de vista da caminhabilidade, como proposta por Speck ([2012] 2017). Quando o autor fala em eleger suas prioridades (passo 10), refere-se a escolha de locais específicos para criação do que chama de núcleos caminháveis. Segundo ele, o número de ruas interessantes de uma cidade é limitado. Com isto, é necessário identificar quais são os locais interessantes e propor neles intervenções em que a aplicação de recursos se faça de maneira planejada, para que o resultado seja realmente eficaz. Nesse sentido, as intervenções documentadas no trecho em análise foram, do ponto de vista de escolha de prioridade, assertivas, pois se trata de um eixo estruturante da cidade (Figura 2), sendo o mais atrativo de público da região.

Quanto a “Criar Faces de Ruas Agradáveis e Singulares” (passo 9), Speck ([2012] 2017) faz duras críticas às legislações que obrigam determinados tipos de comércios a terem vagas de estacionamento. Segundo ele, essa descontinuidade de interatividade de fachadas ativas e atraentes, causada pela inserção dessas vagas, diminui a possibilidade de o pedestre ser entretido, o que torna a caminhada desinteressante. Outra crítica do autor diz respeito à repetição de tipologias e às paredes vazias, por avaliar e defender, como Jacobs (1969), Gehl (2013) e Karssenberget al. (2015), que a diversidade de usos atrai pessoas. Quanto a esse aspecto, o trecho avaliado pode ser considerado atrativo. Nas observações *in loco*, em outubro de 2021, foram contabilizados mais de duzentos e oitenta pontos comerciais apenas no andar térreo das edificações no trecho avaliado. Considerando, então, os passos 9 e 10 propostos por Speck ([2012] 2017), o trecho proporciona uma caminhada interessante.

Quanto aos passos para que a caminhada seja proveitosa (SPECK,2017), o passo 1, “Pôr o automóvel em seu lugar”, foi observado nos trechos que já sofreram intervenção (trechos1, 2 e parte do trecho 3), nos quais houve redimensionamento das áreas de calçadas, faixas de estacionamento e faixas de rolagem, aumentando a área das calçadas, como defendido por Gehl (2013). Porém, o que se observa é que

a devolução das áreas redimensionadas para os pedestres se deu de forma pouco planejada, muitas vezes deixando de considerar premissas básicas da acessibilidade, como a faixa livre para a circulação de pedestres, indicada pela Norma ABNT NBR9050 (2015), pois, embora as intervenções realizadas tenham aumentado a largura das calçadas, mantiveram postes de iluminação e outros obstáculos pré-existentes, onde deveria ser o espaço de circulação livre para pedestres.

Quanto ao Passo 2 (mesclar os usos), pode-se observar que a maior parte das edificações no trecho avaliado têm caráter comercial no seu nível térreo, salvo poucas exceções. Pelas imagens apresentadas, se observam mudanças significativas no perfil fundiário e uma tendência à verticalização, o que tem acontecido de forma lenta, devido à exigência de vagas de estacionamento para unidades residenciais e comerciais pela legislação municipal e a pequena dimensão dos lotes no trecho. A diversidade de usos no caso do trecho avaliado acontece devido as conexões entre os eixos longitudinais e transversais (demonstrado pelas Figura 2 e 23). Tendo isto em vista, os eixos longitudinais apresentam baixa declividade e tiveram sua ocupação predominantemente comercial, e os transversais, com declividades mais altas, se tornaram predominantemente residenciais. Essa característica, por sua vez, mantém uma distribuição equilibrada de usos residenciais e comerciais na região.

Speck ([2012] 2017) dá grande relevância a adequação do estacionamento (Passo 3), discutindo a presença e a proporção mesmo para a manutenção dos centros. O autor menciona que o equilíbrio entre as áreas de estacionamento e a exigência por vagas podem determinar a vida ou a morte de determinados locais. Ainda, considera como consequência para a falta de vagas os preços abusivos em estacionamentos privados, e, para o excesso de vagas exigido por determinadas legislações, trechos pouco atrativos do ponto de vista do pedestre. Ambas as consequências têm resultados graves no que tange a construção do espaço urbano com qualidade. Neste aspecto, o trecho em análise passa por uma transição entre essas duas situações, ainda não tomado por vagas de estacionamento exigidas, pois a renovação do espaço tem sido realizada sem grandes alterações fundiárias, e, portanto, sem a obrigatoriedade da colocação das novas vagas. Mas também, já com a presença e a demanda de estacionamentos privados nos arredores da área avaliada. Isto explicita que, do ponto de vista da legislação e dos projetos executados, a adequação do estacionamento ainda não foi realizada a contento.

Outro aspecto observado refere-se a deixar o sistema de transporte fluir (Passo 4). Essa premissa deveria ter sido considerada nas ações consolidadas, no entanto, no que se refere ao transporte público na cidade, nenhuma das ações o priorizou. Existe, em todo o trecho, ademais, apenas um ponto de ônibus coberto e com assentos localizado na Praça Cordovil Pinto Coelho, existindo outras duas paradas de ônibus sem nenhuma infraestrutura de apoio no trecho 4 (Avenida Salime Nacif) – uma em frente a rodoviária e outra próxima ao encontro com a Rua Antônio Pupim. Também é possível constatar que não houve, ao longo do tempo, nenhum tipo de ação que considerasse outros modais de transporte, como a proposição de ciclofaixa, por exemplo. As ações pensadas no fluxo de trânsito tiveram como propósito, logo, apenas determinar os sentidos de trânsito de veículos, tornando o trecho todo de mão única: da Praça Cordovil Pinto Coelho à esquina com Rua Antônio Pupim em um sentido, e da Praça Adolfo Assad até a mesma esquina, no sentido oposto. Portanto, neste quesito, pode-se afirmar que as ações resolveram parcialmente o fluxo, tendo considerado apenas os veículos, em detrimento de todos os demais fatores.

Quanto à promoção de uma caminhada segura, Speck ([2012] 2017) propõe proteger o pedestre e acolher as bicicletas (passos 5 e 6). Baseando-se em tais premissas, pode-se constatar que, na parte do trajeto em que ocorreu intervenção para ampliação das calçadas (trechos, 1, 2 e parte do 3), o pedestre fica mais protegido do trânsito de automóveis por terem sido criados espaços, ainda que em desacordo com a ABNT NBR9050 (2015), por onde é possível caminhar com certa tranquilidade e em velocidades distintas dos demais usuários. Observou-se, inclusive, a presença de crianças e idosos em maior número nessas áreas, se comparado com as que ainda não passaram por intervenções. A melhoria na pavimentação das calçadas com a uniformização de níveis e materiais de revestimento, ocorrida em 2014, também tornou o trajeto mais seguro nos trechos 1, 2, 3 e até a metade do trecho 4. Foram implantadas faixas de pedestres em todo o trajeto, que, em 2021, foram transformadas em faixas elevadas aquelas localizadas nos trechos 1, 2 e na parte do trecho 3, em que já houve alargamento da calçada.

As intervenções não consideraram acolher as bicicletas, embora, pela inclinação do trecho em análise, isso fosse desejável e, em muitos pontos, possível. Dessa forma, a caminhada no trecho pode ser considerada parcialmente segura de acordo com Speck ([2012] 2017) pelas razões aqui expostas.

Quanto ao conforto necessário a um trajeto caminhável, como o descrito nos passos 7 (criar bons espaços) e 8 (plantar árvores), as intervenções realizadas não tiveram essas premissas como foco. Nos trechos 1 e 2, nos quais há uma largura consideravelmente grande nas calçadas dos dois lados da via, foram implantadas poucas árvores e inseridos poucos bancos, com distância entre eles, como demonstram as figuras 10 e 13. O espaço livre, resultante das intervenções, não expõe o propósito de criação de bons lugares, o que demonstra uma falta de cuidado com esses fatores de promoção da caminhabilidade. Do ponto de vista do conforto, em relação às sombras, a caminhada na trajetória é possível nos horários mais quentes do dia, em função da orientação solar. Tanto assim é que o lado esquerdo a via (saindo da Praça Cordovil Pinto Coelho, sentido rodoviária) é privilegiado pelas sombras projetadas das edificações, atraindo sempre um maior número de pedestres. Há, pelo mesmo motivo, registros de aluguéis mais caros desse lado da via.

Em suma, considerando as análises fotográficas e os dez passos da caminhabilidade descritos por Speck ([2012] 2017) para a avaliação do atual cenário, observa-se:

Quadro 2 – Observação dos passos para a caminhabilidade no trecho analisado

		TRECHO 1	TRECHO 2	TRECHO 3	TRECHO 4
Caminhada proveitosa	PASSO 1	Atende	Atende	Atende Parcialmente	Não atende
	PASSO 2	Atende	Atende	Atende	Atende
	PASSO 3	Não atende	Não atende	Não atende	Não atende
	PASSO 4	Não atende	Não atende	Não atende	Não atende
Caminhada segura	PASSO 5	Atende	Atende	Atende Parcialmente	Não atende
	PASSO 6	Não atende	Não atende	Não atende	Não atende
Caminhada confortável	PASSO 7	Não atende	Não atende	Não atende	Não atende
	PASSO 8	Não atende	Não atende	Não atende	Não atende
Caminhada interessante	PASSO 9	Atende	Atende	Atende	Atende
	PASSO 10	Atende	Atende	Atende	Atende

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Percebe-se pelas análises de atendimento aos dez passos da caminhabilidade, estipulados por Speck ([2012] 2017), a comprovação da importância do espaço, enquanto eixo estruturante da cidade, pois mesmo os trechos que não sofreram intervenções atendem aos quesitos para uma caminhada interessante.

Quanto ao conforto necessário em função de se alcançar a caminhabilidade, nenhum dos trechos da trajetória cumpre os requisitos de terem bons espaços para se estar e com arborização eficiente, proporcionando sombra e consequente redução da temperatura.

Com relação à segurança elencada como condição para a caminhabilidade, não houve nenhuma ação nas intervenções já realizadas para o cumprimento do Passo 6 (referente a acolher as bicicletas). Quanto a proteger o pedestre, as intervenções nos trechos 1 e 2 alcançaram esse quesito. O trecho 3A, que passou por intervenção, por sua vez, cumpre parcialmente, pois não atende a requisitos básicos determinados na ABNT NBR9050 (2015). Por isso, apenas parte dele pode ser considerada para essa avaliação. Já o trecho 3B e o trecho 4 não promovem a segurança para o pedestre.

Para uma caminhada proveitosa, o trecho avaliado atende no que se refere à diversidade (Passo 2: mesclar os usos), quanto a pôr o automóvel em seu lugar, pode-se observar tal ação nos trechos 1, 2 e em metade do trecho 3, no qual o espaço foi redimensionado, privilegiando os pedestres. No trecho 4, ações nesse sentido são necessárias. Em toda a trajetória, ações para equilibrar áreas de estacionamento e de pedestres são necessárias e é preciso investir em diversidade de modais de transporte, para deixar fluir o sistema de transporte.

3.3 Percepção espacial por atores do cotidiano

Para analisar a percepção do espaço, foi aplicado um questionário semiestruturado, analisado sob a ótica da fenomenologia, com perguntas fechadas e abertas acerca da percepção do espaço perante a caminhada pelo percurso em análise. Para responder a esse questionário, foram escolhidas pessoas que trabalham no trecho para ser possível realizar tal análise do ponto de vista de quem o utiliza cotidianamente. Dos mais de duzentos e oitenta estabelecimentos visitados, foram respondidos 43 questionários com respostas e gráficos do resumo (Anexo A), além dos resultados descritos e analisados a seguir.

Todos os 43 respondentes trabalham no trecho em análise, sendo que 33 deles o fazem há mais de dois anos. O tempo de vivência no espaço em questão é relevante para essa pesquisa, pois possibilita observar a mudança de percepção ocorria com o advento da pandemia da COVID-19.

Dos entrevistados, todos realizam a pé parte do trajeto para ir ao trabalho, pelas calçadas e também pela rua, como ilustrado pela Figura 31, demonstrando que o espaço destinado ao pedestre não é suficiente em algumas das calçadas do trecho avaliado. Alguns respondentes relataram, ainda, sempre utilizar a rua para fazer seu percurso de ida e volta ao trabalho, por conseguirem caminhar mais rapidamente por ela, devido ao grande fluxo de pedestres nas calçadas em determinados horários.

Figura 31 – Fluxo de pessoas na calçada, trecho 2: Praça Cinco de Novembro



Fonte: Acervo da autora (2022).

Dos trabalhadores abordados para responderem a essa pesquisa, grande parte percebe como desagradável a caminhada pelo seu percurso e apenas alguns considera agradável a sua caminhada. Analisando o local de trabalho de quem respondeu desagradável e agradável, percebeu-se que consideram agradável aqueles que percorrem trechos que já receberam alguma intervenção (figuras 32 e 33), o que evidencia que ações promotoras de melhorias para os pedestres repercutem de forma positiva na percepção do espaço pelo usuário. O mesmo tipo de percepção pode ser avaliado, ao se observar as respostas sobre a qualidade das calçadas.

Figura 32 – Trecho que recebeu intervenção: Rua Amaral Franco



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 33 – Trecho que recebeu intervenção: Praça Cinco de Novembro



Fonte: Acervo da autora (2022).

Os trabalhadores relataram não se sentirem seguros no trânsito, pela circulação de automóveis, motocicletas ou bicicletas. Essa sensação de insegurança é comum na caminhada pelo trecho em função de vários fatores associados, como o subdimensionamento das calçadas, aliado à presença de obstáculos e ao grande fluxo de pessoas que andam por elas, o que muitas vezes requer a utilização do espaço da faixa de rolagem ou da faixa de estacionamento para uma ultrapassagem entre pedestres. Esse tipo de apropriação do espaço das vias é visto com frequência no trecho em questão (figuras 34 e 35), e pode pôr em risco a segurança dos transeuntes.

Figura 34 – Ultrapassagem de pedestres utilizando o espaço da faixa de estacionamento: trecho 4



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 35 – Calçada estreita, com obstáculos e grande fluxo de pedestres: trecho 3



Fonte: Acervo da autora (2022).

A segurança dos pedestres é, de fato, comprometida, como demonstram todos os respondentes, ao relatarem já terem sofrido ou presenciado um tropeço, uma trombada, um esbarrão ou um tombo, o que pode ser diretamente relacionado ao grande fluxo de pessoas, à falta de espaço para os pedestres em grande parte do trecho avaliado, aos inúmeros obstáculos existentes e à qualidade da pavimentação e conservação em determinados trechos descritos (figuras 36 e 37).

Figura 36 – Descontinuidade das calçadas: trecho 4



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 37 – Má qualidade da pavimentação: trecho 4



Fonte: Acervo da autora (2022).

A arborização, citada por Speck ([2012] 2017) como um dos passos para uma caminhada confortável, é ausente na maior parte do trecho, fato comprovado pela percepção dos respondentes, que relataram não conseguir realizar sua caminhada em áreas sombreadas. Em análise *in loco*, se observa apenas as sombras projetadas pelas edificações nas calçadas em algumas horas do dia e a arborização escassa, pontualmente localizada nas três praças presentes no trecho analisado, como demonstram as figuras 13, 25 e 29.

Quando questionados sobre o tipo de obstáculos que os impedem de ter uma caminhada fluida pelo percurso, as principais queixas foram: buracos nas calçadas, o que alerta sobre a manutenção das calçadas; degraus, que são frequentes na transição entre as edificações no trecho 4, onde não ocorreu a reforma e a uniformização da pavimentação em 2014, como relatada anteriormente; lixo no chão; postes de luz, que, como o descrito anteriormente, ocupam a área livre de circulação de pedestres até nos trechos que já passaram por intervenções urbanas; e as lixeiras públicas, que também ocupam a área livre de circulação de pedestres. As pessoas que marcaram a opção “outros obstáculos” foram encorajadas a descrevê-los. Assim, notou-se, mais de uma vez, em tal descrição, a ocupação das calçadas por obras e construções, como estacionamento de motos e carros, por lojistas expondo mercadorias ou material de publicidade, além de vendedores ambulantes (figuras 38 e 39). Essas queixas confirmam a falta de espaço nas calçadas e expõem como a má utilização e gerenciamento do espaço podem gerar transtornos aos pedestres.

Figura 38 – Carro estacionado sobre a calçada: trecho 3



Fonte: Acervo da autora (2022).

Figura 39 – Ambulantes e apropriação por lojistas: trecho 4



Fonte: Acervo da autora (2022).

Para a maior parte dos respondentes, o barulho no trecho não é motivo de incômodo. Essa percepção demonstra que a distribuição de fluxo, e sua organização em sentido de mão única, amenizou os ruídos decorrentes de trânsito, pois diminuiu em grande parte do trajeto a ocorrência de engarrafamentos, o que evita sons de buzinas, por exemplo. Alguns entrevistados, porém, relataram se incomodar com barulhos de bicicletas de propaganda, comuns na área central da cidade.

Com relação à sensação de segurança, os entrevistados foram questionados se, durante sua trajetória de ir ou voltar do trabalho, sentiram medo em alguma ocasião. A maioria relatou que nunca ou raramente teve essa sensação. Os que responderam que sentem medo, disseram ter medo de assalto, de acidentes envolvendo pedestres e motos ou veículos, de andar à noite pela insegurança

causada por trechos mal iluminados e pela presença de pedintes e andarilhos. Pode-se associar a sensação de medo descrita pelos respondentes com o esvaziamento do trecho no período noturno, pois, dos mais de duzentos e oitenta pontos comerciais localizados no trecho em questão, apenas uma pequena parte fica aberta após às 19h, sendo esta composta por alguma farmácia de plantão, pelos supermercados que funcionam até às 22h e por umas poucas lanchonetes e pastelarias que funcionam até às 20h em média. Há, no trecho, apenas um restaurante que funciona em período noturno e alguns poucos bares próximos à região da rodoviária, o que torna o trecho pouco atrativo ao público no período noturno, causando essa sensação de insegurança presente no relato dos respondentes (Figura 40).

Figura 40 – Esvaziamento da rua Amaral Franco ao entardecer de um sábado



Fonte: Acervo da autora (2022).

Sobre aproveitar o trajeto de ida ou volta do trabalho para a realização de outras funções, as respostas confirmam se tratar de uma caminhada proveitosa para fazer compras, pagar contas e resolver problemas particulares. Isto confirma a conectividade do trecho em análise, possibilitando interações entre pessoas a comércios e serviços, revelando a praticidade de estar em uma área diversificada.

Perguntados sobre a possibilidade da realização de distanciamento social durante a pandemia da COVID-19, as repostas negativas retrataram a dificuldade de se mantê-lo durante sua caminhada. Os entrevistados, ainda, relataram que a dificuldade se deveu à pouca largura nas calçadas e ao fluxo intenso de pessoas utilizando-se delas. O relato da falta de espaço nas calçadas, evidenciada pela dificuldade na manutenção do distanciamento social recomendado para combate à

pandemia da COVID-19, revela a necessidade urgente em se adequar os espaços urbanos, com ações de redistribuição do espaço entre os agentes, aliados a políticas eficazes de controle de uso destes, para que a contenção da pandemia da COVID-19, e de outras que possam surgir, seja possível por meio de ações sanitárias simples, como o distanciamento social.

Quanto à percepção visual sobre ser agradável ou desagradável o espaço percorrido, as opiniões divididas revelam a complexidade envolvida na percepção e a construção de vínculos dos usuários com os espaços. A arquitetura local, por sua vez, vem, aos poucos, se renovando. Esse processo, porém, não ocorre de forma mais rápida, pois a legislação urbana municipal exige que a construção de novas unidades residenciais e comerciais ofereçam vagas de estacionamento, o que dificulta a construção de novas edificações nos lotes da área central, que são, em sua maioria, pequenos para atender a todas as exigências urbanísticas e contribui para a preservação da arquitetura retardando a especulação imobiliária. Porém, pela falta de uma legislação municipal ou código de posturas que proteja a arquitetura existente, o que se pode observar pelas imagens é que ocorreu uma renovação das fachadas para abrigar cada vez mais pontos comerciais nas edificações que já foram casas, o que resulta na descaracterização da arquitetura original, além de promover uma aparente poluição visual, devido à excessiva presença de letreiros e placas cobrindo as edificações. A descaracterização da arquitetura, por seu lado, não contribui para a criação de vínculos dos usuários com o espaço e não reforça a cultura local.

3.4 Discussão

A formação histórica do espaço público da cidade de Manhuaçu é de grande relevância para compreender a escolha do recorte de estudo dessa pesquisa. Pelos relatos observados no livro de Flávio Matheus dos Santos (2009), intitulado “A república do Silêncio: manifestações do poder Local no Leste de Minas Gerais”, observa-se a grande relevância da localização geográfica da cidade e a importância de ter sido ocupado em um tempo em que aconteceram mudanças no cenário econômico do país. O livro traz relatos da formação territorial inicial e deixa clara a importância logística da sede para a comercialização de produtos, principalmente após a implantação da ferrovia. O eixo ferrovia/igreja assumiu, desde então, importância ímpar no desenvolvimento da cidade e é referência de comércio e serviços de toda a região.

A proporção e a exigência de vagas de estacionamento é apontada por Speck ([2012] 2017) como um grande impasse para a manutenção da vivacidade dos espaços urbanos, defendida também por Gehl (2013) e Jacobs (1969). Mas não se trata, segundo o autor, de abolir os automóveis do contexto urbano, e sim de dar um tratamento diferenciado aos núcleos caminháveis, com relação a tais exigências, e, dessa forma, manter viáveis a escala do pedestre e a atratividade dessas áreas.

Quanto à alteração no espaço público, considerando o recorte espaço-temporal elencado para este estudo, percebeu-se que houve a tentativa de redimensionar a proporção do espaço destinado a carros e pedestres nos trechos 1 e 2 e em parte do trecho 3. Tais ações, porém, resolveram apenas parcialmente as questões que envolvem criar um espaço caminhável. Dentre os fatores avaliados de acordo com a teoria da caminhabilidade defendida por Speck ([2012] 2017) quanto a ser interessante, proveitosa, confortável e segura, pode-se concluir que apenas é garantido para o trecho elementos que o façam interessante e, em parte, proveitoso. Tais qualidades, ademais, não podem ser atribuídas a qualquer intervenção ocorrida no espaço, mas sim à natureza da sua formação. Essa constatação deixa evidente que se trata de um trecho que pode ser eleito como prioridade nas ações de intervenção urbana, em função das características inerentes ao espaço, e que as intervenções urbanas propostas para alcançar a caminhabilidade poderiam ser mais eficazes e contribuir para a melhoria da qualidade de vida de toda a população local.

Durante a aplicação do questionário semiestruturado para a avaliação da percepção dos usuários quanto ao espaço em questão, houve certa dificuldade em encontrar trabalhadores dispostos a respondê-lo, pois as visitas foram realizadas em horário comercial. Por isso, muitos deles, em função do tempo gasto para participar da pesquisa, não puderam ou não quiseram participar da entrevista. O questionário, por fim, foi respondido por alguns trabalhadores locais, em sua maioria mulheres de faixa etária variada, que trabalham há mais de dois anos no mesmo local. Todos realizam parte do percurso caminhando, alguns com frequência e outros mais raramente. Destes, mais da metade considera a caminhada muito desagradável ou desagradável. Mais de 75% (setenta e cinco por cento) dos respondentes acha as calçadas, como um todo ou em parte, inadequadas para caminhar e quase todos já presenciaram ou viram algum incidente (tropeço, esbarrão, tombo ou trombada) em seus trajetos.

Além disso, dentre os obstáculos em sua trajetória, os respondentes relataram a ocupação irregular das calçadas por obras ou como estacionamento de motos e carros sobre a calçada além de postes, degraus, buracos e lixo no chão. Mais da metade não se sente protegido do trânsito de outros modais enquanto caminha. Poucos relataram se incomodar com o barulho e quanto à percepção visual as opiniões são equilibradas. Quanto à sensação de medo, poucos relataram sofrer esse tipo de emoção e, pelos relatos, nota-se que as pessoas já tiveram essa sensação por medo de acidentes envolvendo pedestres e medo de assaltos, ou sentiram insegurança ao caminhar, principalmente à noite, quando há um esvaziamento do local. Grande parte aproveita o caminho de ida e volta do trabalho para resolver outras questões. Muitos relataram não ter conseguido manter o distanciamento social frente à pandemia da COVID-19, por não haver espaço suficiente nas calçadas e sempre haver muitas pessoas transitando por elas.

Avaliando as respostas e as impressões dos participantes da pesquisa, pode-se confirmar a relevância do trecho de comércio e serviços para a cidade, que atrai público, embora o caminhar, de acordo com as respostas, seja hostil. Do ponto de vista da caminhabilidade, portanto, o trecho promove experiências interessantes e diversificadas, porém falha em todos os demais aspectos para uma caminhabilidade fruitiva.

Essas impressões foram confirmadas pelas análises das alterações ocorridas entre a década de 1980 e o ano de 2022, quando se observa uma preocupação apenas pontual em se manter a cultura preservada, através da estátua do bandeirante na Praça Cinco de Novembro e da Casa de Cultura com a Praça Carlos Roberto de Castro. O terminal rodoviário, por sua vez, tem sido descaracterizado em sua arquitetura original, assim como muitas edificações ao longo do trajeto, que, como retratado nas figuras, vêm sendo cobertas por camadas de letreiros e adornos publicitários, cobrindo por completo sua arquitetura, o que demonstra falta de cuidado com a identidade local, e torna difícil a criação de vínculos dos usuários com os espaços. Essa impossibilidade de criação de vínculos interfere na identificação da lugaridade do espaço, provocando nos usuários uma espécie de indiferença, que pôde ser percebida nas respostas ao questionamento sobre considerarem a caminhada visualmente agradável ou desagradável, por apresentarem opiniões opostas.

Também se observou que a caminhada pelo trecho é realizada mais por necessidade do que por prazer, embora as qualidades mais difíceis para se alcançar

para a caminhabilidade (ser diversificada, conectiva e atrativa de público) estejam presentes no trecho, independentemente de qualquer intervenção que tenha ocorrido. A ineficácia do espaço das calçadas é igualmente percebida pelos usuários, ao relatarem a presença de obstáculos nas calçadas e também quando a grande parte deles afirma não conseguir seguir as regras para o distanciamento social, recomendadas para a contenção da pandemia da COVID-19. Todo o exposto leva a crer que, embora o trecho seja o mais atrativo ao público da região e tenha diversas qualidades necessárias a um trajeto caminhável, ele não promove vínculos com seus usuários, sendo apenas espaço de passagem.

3.5 Considerações Finais

Por meio das análises da caminhabilidade à luz de Speck ([2012] 2017), junto à avaliação da percepção do espaço pelos trabalhadores dos comércios, espaço este localizado no trecho estudado nessa pesquisa, observou-se que não só a qualidade das configurações físicas do espaço, mas também as mudanças no cenário urbano, interferem de forma direta na percepção dos usuários. No caso do trecho avaliado, se observou que as mudanças ocorridas consideraram a manutenção da cultura local apenas pontualmente, da década de 1980 a 2022, e isso fez diminuir as possibilidades de criação de vínculos com os usuários ou a lugaridade do espaço.

Também se constatou que, dos dez passos para se alcançar a plenitude da teoria da caminhabilidade, apenas três estão consolidados na área analisada. Precisamente, aqueles que se referem ao fato de ser interessante e proveitosa, no que tange a diversificação local, que são características inerentes ao espaço desde sua formação, independentemente de qualquer alteração realizada.

A ineficácia do espaço para os pedestres ficou ainda mais evidente após o surgimento da COVID-19, pois tal insuficiência se demonstrou um entrave para as ações de manutenção do distanciamento social, aumentando a sensação de insegurança para trabalhadores locais e também para os usuários.

Dessa forma, se conclui que as ações para a melhoria do espaço precisam ser mais eficazes no atendimento aos passos necessários à caminhabilidade e que a identidade local precisa ser valorizada, para a formação de vínculos com seus usuários.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015.
- CASTELLO, Lineu.; **A percepção de lugar**: representando o conceito de lugar em arquitetura – urbanismo. Porto Alegre: Propar – UFRGS, 2007.
- CAVALCANTI, João Roberto et al. COVID-19 no Brasil: evolução da epidemia até a semana epidemiológica 20 de 2020. **Epidemiologia e Serviços de Saúde [online]**, v. 29, n. 4. Epub 10 Ago 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5123/S1679-49742020000400010>. Acesso em: 18 nov. 2021.
- FAVARETTO, Angela et al. Espaço urbano e pandemia Covid-19. **Oculum Ensaios**, Campinas, v. 18, p. 1–22, 2021. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/5148>. Acesso em: 23 dez. 2021.
- FILMS, Arca Vídeo Creative, **Manhuaçu Centenário**. Youtube, 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iHuzKAAOJMU&t=15s> Acesso em: 27 nov. 2021.
- GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. Trad. Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva (2013)
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/manhuacu/panorama> Acesso em: 16 dez. 2021.
- JACOBS, Jane.; **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos**: Lições para os *plinths*. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2015.
- OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva.; PINHEIRO Victória Christina Simões. Emoções, sentimentos e arquitetura pela ótica da neurociência. **CadernosProarq**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 37, p. 23-37, 2021. Disponível em: http://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq37_Vol%202_TEXTO%202_Emo%C3%A7%C3%B5es.pdf Acesso em: 20 jan. 2022.
- SANTOS, Flávio Matheus dos. **A República do Silêncio**: manifestações do poder Local no Leste de Minas Gerais – 1877-1896. Caratinga: FUNEC, 2009
- SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

4 [ARTIGO 3] AS CONFIGURAÇÕES FÍSICAS DO ESPAÇO PÚBLICO DE MANHUAÇU – MG E AS IMPLICAÇÕES NA MANUTENÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES DA OMS DURANTE A PANDEMIA DA COVID-19

RESUMO

A pandemia da COVID-19 resultou em um longo período de adequações no cotidiano urbano para conter a transmissão do vírus. A partir de um estudo de caso da área central da cidade de Manhuaçu – MG, o objetivo deste trabalho foi verificar se as características físicas das calçadas existentes permitiram o cumprimento das recomendações sanitárias de distanciamento social durante a pandemia da COVID-19. Com a caminhabilidade como fio condutor da análise, foram feitos levantamentos físicos por Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) do trecho estudado, além de utilizada a metodologia do Safári Urbano para a avaliação qualitativa. Com a pesquisa, concluiu-se que o espaço público existente na cidade de Manhuaçu viabilizou o cumprimento das recomendações sanitárias parcialmente no trecho analisado, contando com a iniciativa do comércio local para tal. Considera-se, por fim, que o uso do espaço público durante a pandemia ressaltou questões já consolidadas, para além de apresentar novas demandas.

Palavras-chave: Adequação do espaço urbano; Distanciamento social; Recomendações sanitárias; Safári Urbano.

ABSTRACT

The COVID-19 pandemic resulted in a long period of adaptations in urban daily life to contain the the virus transmission. From a central area case study of Manhuaçu-MG, the objective of this work was to check if the existing sidewalks allowed compliance of the social distancing health recommendations during the COVID-19 pandemic. With walkability as a connecting theme of analysis, physical data were done through Unmanned Aerial Vehicles (UAV) by the studied section, besides the used methodology of human safari for qualitative evaluation. With the research, it is concluded that the public space existent in Manhuaçu, allowed the compliance of health recommendations, especially in the analyzed space, that counted with commerce initiative for it. It is considered, at last, that the public space usage during the pandemic emphasized consolidated questions for beyond new demands.

Keywords: Adequacy of urban space; Social distancing; Health recommendation; Urban Safari.

4.1 Introdução

Em 2020, todo o mundo foi surpreendido pelo início da pandemia da doença causada pelo novo coronavírus, a COVID-19, que resultou em um longo período de adequações no cotidiano de todas as cidades. Por se tratar de um vírus com alta taxa de transmissão, as primeiras medidas consistiram em moderar o contato físico entre pessoas em espaços compartilhados. Assim, as formas de uso dos espaços públicos

foram regradas e fizeram emergir reflexões sobre o quão apropriados, ou não, são os espaços públicos para a manutenção de um convívio coletivo saudável.

Em função da constituição do espaço urbano ser uma espécie de palco para um conjunto de atividades a partir do qual surge a organização espacial, formando assim o tecido urbano composto por vias, calçadas, edificações públicas, edificações privadas, espaços de lazer e vazios urbanos, o espaço urbano é fragmentado e, ao mesmo tempo, articulado e versátil. De forma complementar, podemos entender os espaços públicos abertos como sendo as porções de espaço do tecido urbano que entremeiam as áreas privadas e as articulam. Nesse sentido, a rua pode ser considerada o espaço público mais presente e utilizado no tecido urbano, por absorver a circulação de toda a população habitante de uma cidade.

No Brasil, a origem da morfologia dos espaços está conectada com a colonização portuguesa, cuja influência resultou em cidades formadas por meio da abertura de caminhos, desviando de obstáculos naturais, que foram posteriormente sendo ocupados em suas margens, dando origem às ruas (YAZIGI, 2000 apud MALATESTA, 2017). Desde a década de 1930, no entanto, quando 30% da população brasileira já era urbana, e sendo o período em que o governo Vargas promoveu o início da industrialização no país (FELDMAN, 2012), o uso crescente de automóveis modificou a configuração do espaço urbano. Isto, por sua vez, resultou numa divisão desproporcional do espaço das ruas, que passaram a ter a sua maior parte destinada aos veículos automotivos.

Nas cidades brasileiras, o aumento no número de veículos aconteceu ao mesmo tempo em que houve um aumento da população nas cidades, fenômeno decorrente de êxodo rural, somado ao crescimento populacional. O protagonismo do automóvel neste processo justifica a origem de muitos problemas em relação à circulação de pedestres enfrentados atualmente. No entanto, o desenvolvimento orientado pelo transporte automotivo vem sendo questionado, de um modo geral, desde o final do século XX, pelo pensamento do urbanismo contemporâneo de projetar cidades para pessoas. Autores como Gehl (2013) afirmam que as cidades são compreendidas pelo indivíduo quando se anda a pé, ou seja, a percepção dos espaços citadinos é melhor decifrada na velocidade dos passos. Neste sentido, o foco foi direcionado a promover cidades mais caminháveis, diversificadas e atrativas para pedestres, com sistemas de mobilidade ativos e integrados.

Diante da pandemia de COVID-19, portanto, tal reflexão foi ampliada para compreender como o espaço urbano abrigaria o período de distanciamento social, que consiste em um distanciamento físico entre pessoas que não compartilham dos mesmos espaços cotidianamente, para conter a disseminação do vírus. Dessa forma, ficaram mais evidentes as questões que cercam a mobilidade pedonal, por vezes naturalizados pelos usuários nas cidades brasileiras, tais como: calçadas inapropriadas, subdimensionadas, com obstáculos, falta de arborização e grandes distâncias a serem percorridas, entre outros tantos, que dificultaram a adesão da população às recomendações de distanciamento social.

A exemplo disso, Manhuaçu, cidade polo da Zona da Mata Mineira, expõe todas as características citadas quanto à sua formação urbana e aos problemas de mobilidade decorrentes do processo, assim como ocorre em outras inúmeras cidades do país. Observando o enfrentamento da pandemia, tendo como recorte de estudo a área central da cidade, o objetivo geral deste trabalho foi verificar se as características físicas das calçadas existentes no centro da cidade de Manhuaçu permitiram o cumprimento das recomendações sanitárias de distanciamento social durante a pandemia da COVID-19. Para tal, foi necessário descrever as recomendações de distanciamento social, que se aplicam aos espaços públicos urbanos por autoridades sanitárias internacionais e federais, identificar as aplicações de tais recomendações a nível municipal e descrever as características físicas das calçadas, além de discriminar dados de transmissão da doença no centro da cidade de Manhuaçu, onde está o trecho analisado.

4.2 Espaços públicos abertos, circulação de pedestres e saúde

A relação entre espaço público e saúde pode se desdobrar em temáticas diversificadas, tanto na área do Urbanismo quanto no campo da Gestão e da Saúde Públicas. Uma das temáticas recorrentes, por sua vez, é pensar a relação entre a mobilidade pedonal, realizada nos espaços livres públicos, e a saúde da população. Hulsmeyer (2014), sobre isto, menciona que a consolidação do veículo automotor, a popularização da televisão e da internet, como elementos de lazer coletivo, e também o aumento da insegurança, somados à progressiva diminuição da oferta de espaços livres nos centros urbanos, reduzem as oportunidades de lazer e de uma vida fisicamente ativa. Esses fatos também contribuem, segundo o autor, para uma vida

mais sedentária, tornando os cidadãos mais propensos a doenças e colabora com a perda da qualidade de vida.

Logo, a caminhabilidade se tornou um ponto importante para o debate de cidades mais justas, saudáveis, seguras e sustentáveis. Segundo Cerqueira (2017), a viagem a pé envolve determinadas condições que, juntas, chama-se “caminhabilidade”. A palavra advém do termo inglês *walkability*, que se refere a quanto uma área é apropriada para caminhar. Ainda segundo a autora, “caminhabilidade” é a capacidade do espaço em promover, ou favorecer, o ato de caminhar em suas diversas motivações, como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de uso e permeabilidade do tecido urbano.

Speck (2017), por seu lado, considera em sua teoria que, para se ter uma caminhabilidade adequada, é preciso atender a quatro condições, simultaneamente: a caminhada deve ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Essas condições se revelaram a partir da observação feita pelo autor de que, em muitas cidades norte-americanas, as ruas tiveram “as vias alargadas, calçadas diminuídas, árvores suprimidas, guias rebaixadas e imensas áreas de estacionamento, reduzindo as paisagens urbanas a zonas de automóveis, onde a vida do pedestre é apenas uma possibilidade teórica” (SPECK, 2017, p. 25). A realidade observada pelo autor nas cidades norte-americanas também se configura como as características de várias outras cidades ao redor do globo, inclusive no Brasil. Diante do exposto, o que fica explícito é que, nesse processo de desenvolvimento das cidades, um mesmo espaço preexistente, quando redividido, prioriza os carros, o que muitas vezes torna o espaço resultante carente de alguma das quatro condições ideais para se alcançar a caminhabilidade. Em espaços onde o pedestre não caminha, não há possibilidade de apropriação, pois a interação não acontece.

Neste mesmo sentido, do ponto de vista do desenvolvimento humano, a prática da caminhada proporciona inúmeros benefícios à saúde, seja quando feita por esporte ou por necessidade de deslocamento. Além disso, andar a pé traz outros benefícios pessoais, tais como o sentido de independência e liberdade de escolha, além de permitir oportunidades de interação entre as pessoas e o aumento do sentido de comunidade (SANDT et al., 2008 apud TEIXEIRA 2017).

Tendo isto em vista, muitos fatores interferem na qualidade de um trajeto com alta caminhabilidade. Gehl (2013) indica que os principais fatores são o

dimensionamento adequado, o sombreamento, a qualidade do percurso, a temperatura, a superfície, a quantidade de pessoas, a presença, ou não, de obstáculos no caminho e a paisagem ao nível dos olhos. Mas há ainda que se levar em consideração alguns outros fatores externos, e incontroláveis, como a cultura, o clima e o contexto social.

Neste esteio, a partir de 2020, no contexto da pandemia da COVID-19, aos fatores de um trajeto com alta caminhabilidade foi adicionada a condição de controle da disseminação do vírus. Desta forma, a relação entre espaço público e saúde se referia ainda à promoção do não sedentarismo, inclusive com o incentivo posterior para que as atividades esportivas e de saúde fossem mantidas em espaços públicos, uma vez que os estabelecimentos esportivos estavam fechados. Tal relação, porém, passou a também se relacionar com a adequação das atividades cotidianas realizadas em espaços compartilhados de forma segura para a não contaminação. Em todas as cidades do mundo, os espaços públicos receberam intervenções que demarcavam essa condição, através de restrição de atividades permitidas, de demarcações de distanciamento no piso, divisão de fluxos, instalação de barreiras para interdição de mobiliário urbano e alertas de número de pessoas permitido no espaço.

No Brasil, a Portaria n. 1.565, de 18 de junho de 2020, que estabelece as orientações gerais para a sociedade prevenir a disseminação do vírus, determinou que todos os setores de atividades deveriam:

Adotar medidas para distribuir a movimentação de pessoas ao longo do dia nos ambientes de grande circulação e espaços públicos evitando concentrações e aglomerações. Utilizar como alternativa, a abertura de serviços em horários específicos para atendimento (BRASIL, 2020, online).

As especificações de tais medidas ficaram a cargo de cada municipalidade. As variações ocorreram dentro de determinações de restrição de horários de funcionamento; setores com impossibilidade de funcionamento, como bares, academias de ginásticas e casas de eventos; diminuição de oferta de transporte público; toque de recolher; entre outros.

Em 2020, a ONU-Habitat (2020) considerou o espaço público como um importante elemento de resposta à pandemia. Isso porque o caráter multifuncional dos espaços públicos possibilitaria atividades variadas, realizadas de forma segura, por poder comportar o distanciamento adequado, caso tenha sido adequadamente dimensionado, gerido, mantido e desenhado. Além disso, é também um lugar que

propicia o lazer de forma segura e a geração de renda por parte de trabalhadores informais. No entanto, a ONU-Habitat ressalta que:

A crise da COVID-19 evidenciou várias deficiências dos espaços públicos, como a acessibilidade, flexibilidade, desenho, gerenciamento, manutenção, conectividade e sua distribuição equitativa pela cidade (ONU-Habitat, 2020, p. 2).

Outro ponto, segundo Honey-Rosés et al. (2020), é que a pandemia da COVID-19 afetou diretamente a vida nos espaços públicos urbanos. Por isso, os autores apontam incertezas quanto ao futuro uso destes espaços pelos habitantes e as consequências para as interações sociais que neles se dão. Assim, eles apresentaram reflexões sobre três categorias sujeitas a mudanças diante da pandemia: (1) o uso, comportamento e percepções do espaço público; (2) o desenho do espaço público; e (3) inadequações e exclusões. O trabalho resgata as mudanças já ocorridas no modo de pensar e projetar cidades no passado, em razão de outras condições sanitárias, e revisita questões que cercaram o debate sobre o uso dos espaços públicos nos últimos anos, adicionando a variante da pandemia da COVID-19. Segundo os autores, a demanda por trânsito ativo – que contempla o deslocamento a pé e por bicicleta – é uma das adequações que as cidades pós-pandemia provavelmente terão de absorver.

Desta forma, se observa que, apesar das possibilidades de geração de mais oportunidades de transporte pedonal já estarem inseridas no debate sobre mobilidade urbana e promoção de uma cidade mais sustentável, a pandemia da COVID-19 provocou inúmeras reflexões sobre os argumentos sobre os quais essas temáticas se pautam, adicionando condições antes ignoradas. A partir disso, é preciso revisar tais argumentos, buscando soluções mais adequadas para o contexto pós-pandemia, que contemplem a realidade dos espaços urbanos existentes.

4.3 A pandemia em Manhuaçu – MG

Em janeiro de 2020, pesquisadores chineses identificaram um novo coronavírus (SARS-CoV-2) como o causador de um surto importante de pneumonia que ocorria no país desde dezembro de 2019. Diante da expansão do surto, a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) em 30 de janeiro de 2020, quando a doença se fazia presente em três continentes. O Brasil declarou Emergência de Saúde Pública de Interesse Nacional (ESPIN) em 3 de fevereiro do ano de 2020, antes da confirmação

do primeiro caso no país, que veio a ocorrer no dia 26 deste mesmo mês. A disseminação da doença evoluiu de forma acelerada e, em 11 de março de 2020, a OMS decretou estado de pandemia, diante da confirmação de mais de 110 mil casos em 114 países (CAVALCANTI et al., 2020).

Após a confirmação da pandemia, a administração municipal de Manhuaçu – MG, por meio do Decreto nº 373, de 16 de março de 2020 (MANHUAÇU, 2020a), determinou noventa dias de estado de alerta, tomou providências para a informação dos habitantes e regulamentou procedimentos em casos suspeitos. Em 17 de março, foi publicado o Decreto Municipal nº 374 (MANHUAÇU, 2020b), que veio a complementar as instruções do decreto anterior suspendendo as atividades escolares por um período de 14 dias e eventos de natureza pública ou privada, por um período de 90 dias. Dois dias depois, em 19 de março, em Decreto complementar nº 376 (MANHUAÇU, 2020c), determinou-se o fechamento do comércio local no período de 19 a 31 de março, sendo considerada essa a data do primeiro *lockdown* na cidade. Neste período, a administração pública municipal lançou campanhas em suas redes sociais, com procedimentos de prevenção da doença e incentivando o isolamento social através do slogan “eu tô em casa”.

No dia 29 de março, antes do fim previsto do *lockdown* municipal, a prefeitura emitiu outro decreto, o Decreto nº 379 (MANHUAÇU, 2020d), que substituiu os anteriores, adotando a situação de calamidade pública decretada pelo governo estadual. Neste Decreto, foram ampliadas as restrições de funcionamento do comércio, regulamentando atividades e serviços permitidos e proibidos, estendendo por tempo indeterminado a interrupção de atividades escolares, incluindo, pela primeira vez, um capítulo sobre a restrição de circulação injustificada de pessoas no espaço público, a fim de evitar aglomerações – sem indicar, porém, alternativas que tornassem possível o trânsito de pedestres com a manutenção do distanciamento recomendado.

No dia 30 de março de 2020 foi confirmado o primeiro caso da COVID-19 em Manhuaçu e em 10 de abril o segundo. O mês foi marcado por aumento no número de campanhas publicitárias municipais para incentivo ao uso de máscaras de proteção facial e à higienização de mãos. A campanha, no entanto, não foi capaz de conter o crescimento do contágio. Em 10 de maio, já tinham sido registrados nove casos e um óbito pela doença. Nesse período, entre a confirmação do primeiro caso e o primeiro óbito na cidade, a Prefeitura Municipal, diante de inúmeras pressões do setor

comercial, emitiu um novo Decreto, de número 387, datado de 18 de abril de 2020 (MANHUAÇU, 2020e), que regulamentou e autorizou a reabertura de muitos setores de comércio e serviços. Com isso, foi determinado o afastamento laboral de funcionários com comorbidades, definindo horários mais restritos e distanciamento social nos estabelecimentos entre funcionários e público externo, além de definir o procedimento sanitário de disponibilização de álcool em gel para higienização de mãos e uso obrigatório de máscaras.

Em 02 de maio de 2020, o Decreto nº 391 (MANHUAÇU, 2020f) flexibilizou as restrições de prestação de serviços, autorizando também a abertura de igrejas, salões de beleza e barbearias, e, em 11 de maio, o município aderiu, por meio do Decreto nº 394 (MANHUAÇU, 2020g), ao Plano Minas Consciente, que orienta a retomada gradual da economia no estado de Minas Gerais (MINAS GERAIS, 2021a). O plano Minas Consciente não era obrigatório, mas, ainda assim, cerca de 78% dos municípios do Estado de Minas Gerais aderiram ao plano.

O instrumento previu a manutenção do monitoramento de indicadores de evolução da pandemia, além de dar previsibilidade às ações de contenção da pandemia. Logo, o plano criou categorias por ondas de cores – roxa, vermelha, amarela e verde –, em que cada fase era determinada em função de indicadores regionais, tais como: incidência da doença, capacidade de atendimento da rede de saúde e velocidade de propagação do vírus. Assim era determinada a onda em que cada regional se encontrava, cada uma com suas diretrizes específicas (Figura 41): onda roxa, quando só podem funcionar atividades essenciais; onda vermelha, quando exige cuidado e requer significativo distanciamento; onda amarela, que trata de situação de alerta e requer distanciamento moderado; onda verde, que aponta situação de recuperação, com menos restrições.

Os parâmetros específicos de cada onda definiram as recomendações de uso dos espaços coletivos, públicos ou semipúblicos, levando em consideração estudos médicos realizados desde o início da pandemia sobre a disseminação do vírus. Dessa forma, a capacidade de atendimento dos equipamentos de saúde se tornou também um indicador importante para avaliar as necessidades de contenção e determinar o avanço de cada município nas ondas categorizadas no plano Minas Consciente, além da alta taxa de transmissão do vírus. Em períodos nos quais os indicadores demonstraram alta taxa de transmissão e alta ocupação dos leitos de hospitais, o distanciamento físico recomendado entre pessoas nos espaços públicos era de 3m.

Essa distância poderia ser gradualmente diminuída até 1,5m, à medida em que os indicadores permitissem que a cidade migrasse, também gradativamente, para a onda verde.

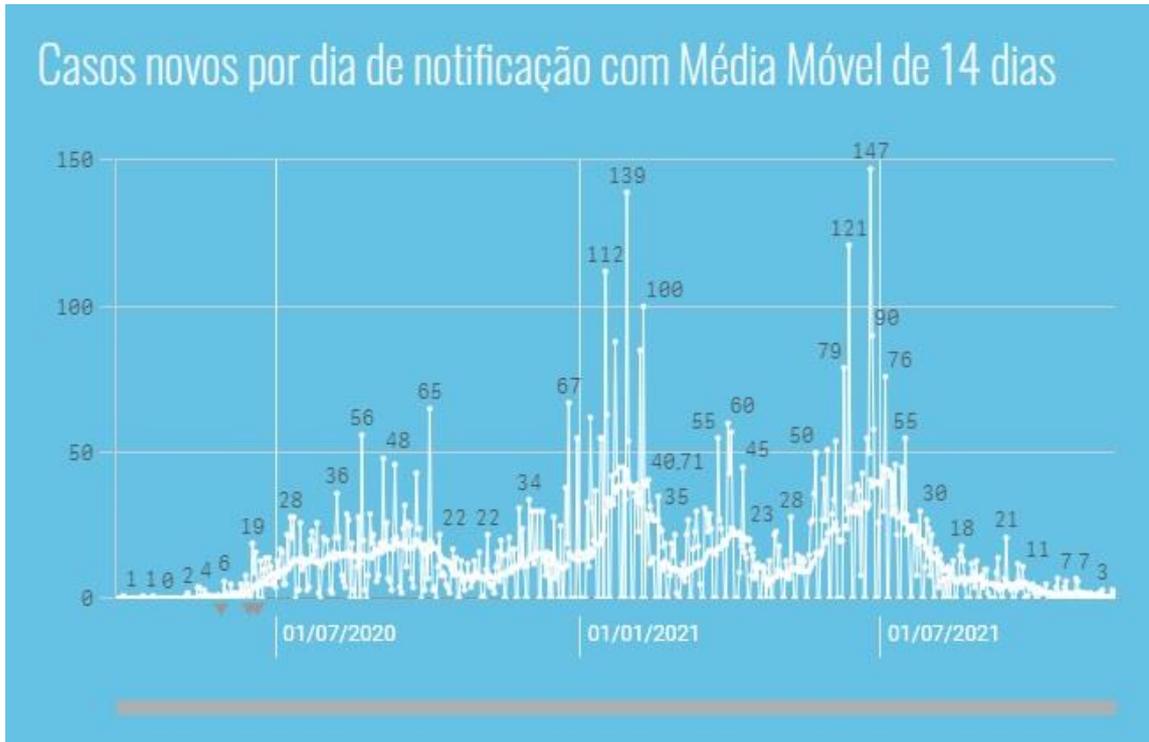
Figura 41 – Parâmetros utilizados para cada onda prevista no Plano Minas Consciente

PARÂMETROS	ROXA	VERMELHA	AMARELA	VERDE
• Distância linear (entre pessoas em filas, mesas, etc)	3m	3m	1,5m	1,5m
• Metragem referência (limitação de pessoas por ambiente)	10m²	10m²	4m²	4m²
• Limitação de pessoas (eventos)	0	30	100	250
• Protocolo	Restrito	Restrito	Restrito	Padrão
• Limitação de capacidade (para hotéis e atrativos culturais/naturais)	0%	50%	75%	100%

Fonte: Minas Gerais (2021b, p. 5).

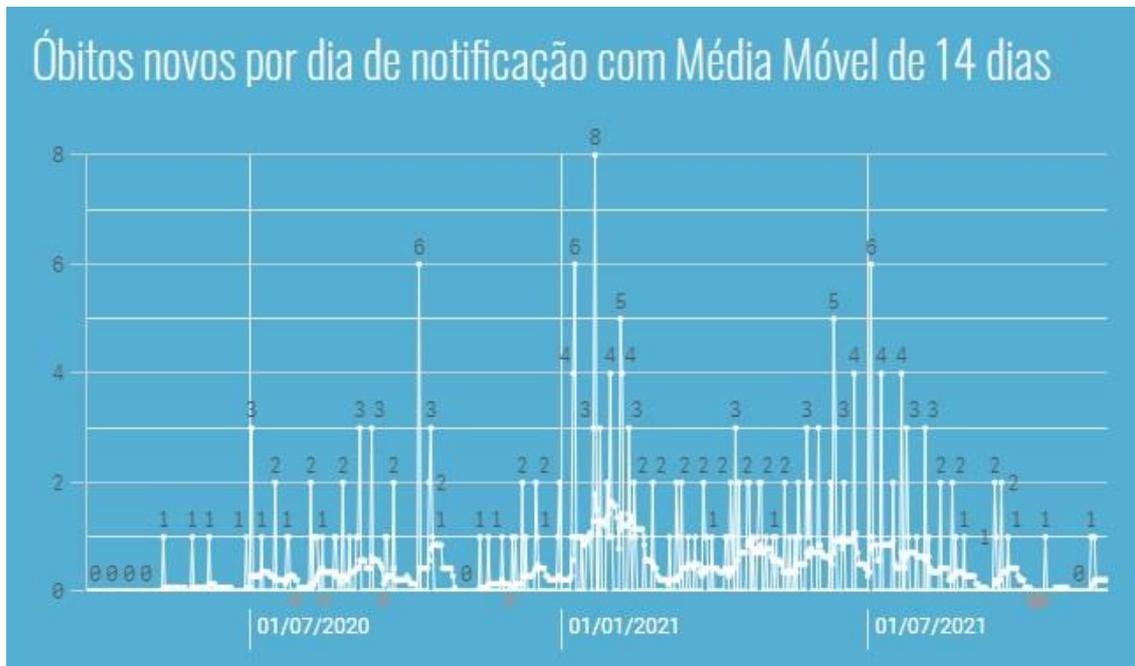
O histórico da evolução da taxa de transmissão da COVID-19 em Manhuaçu pode ser visto nos gráficos emitidos pelo Ministério da Saúde, que mostram o número de casos e de óbitos desde o início da pandemia, com média móvel de 14 dias. A média móvel é um recurso matemático para o acompanhamento da estabilidade da transmissão do vírus. Os gráficos a seguir apontam que houve aumento de contaminação e de óbitos em janeiro de 2021 e em junho de 2021 (Figuras 42 e 43).

Figura 42 – Evolução da pandemia em Manhuaçu



Fonte: Brasil (2021), adaptado pela autora (2021).

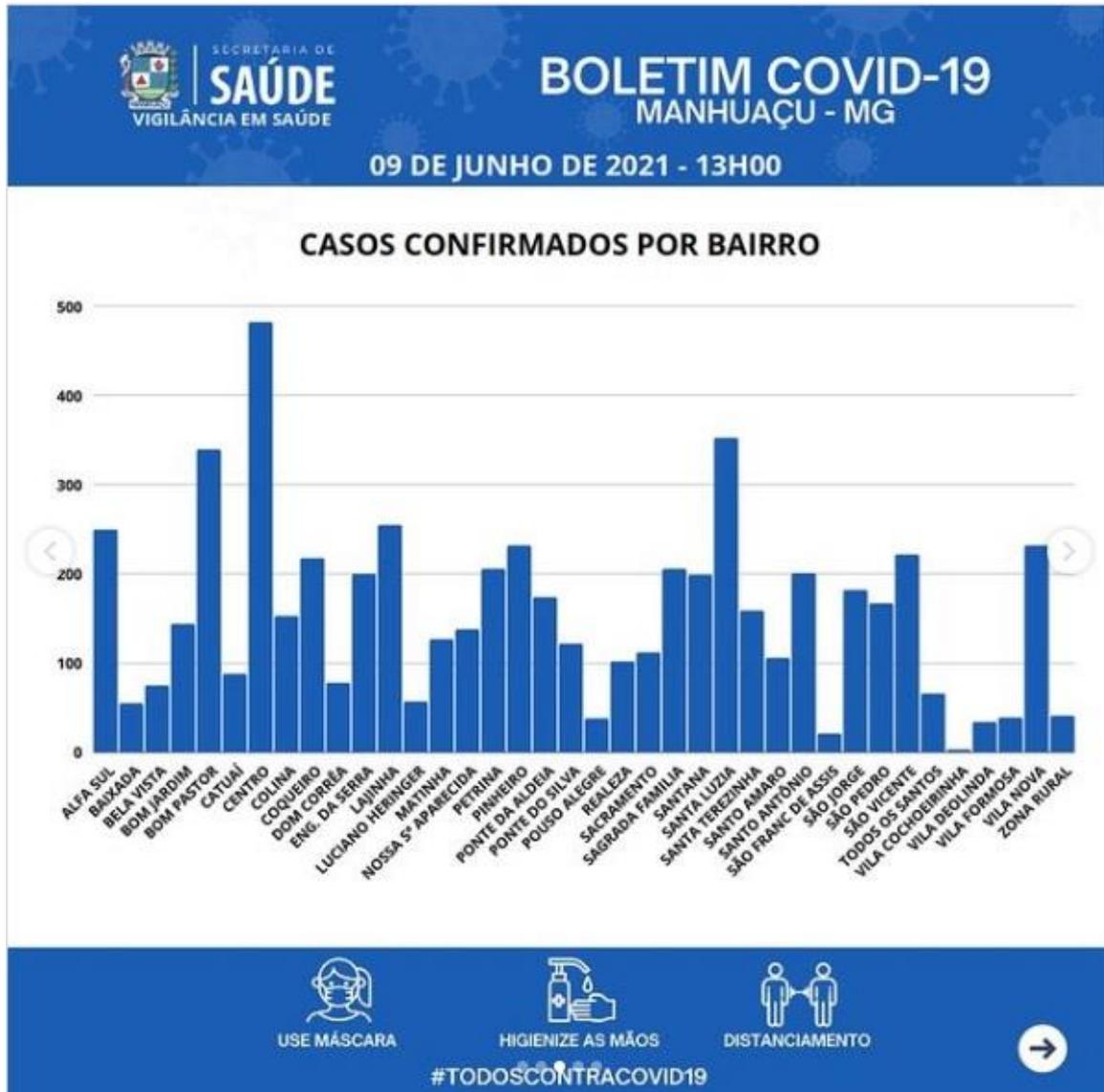
Figura 43 – Evolução de óbitos por COVID-19 em Manhuaçu



Fonte: Brasil (2021), adaptado pela autora (2021).

pode, na mesma medida, estar relacionado ao fato de a cidade ser polo econômico da microrregião e atrair centenas de pessoas para o seu centro comercial diariamente.

Figura 45 – Ocorrência de casos por bairro de Manhuaçu até 09 de junho de 2021



Fonte: Secretaria municipal de Saúde (2021), adaptado pela autora (2021).

Ainda neste boletim, o número de contaminados por faixa etária revelou que, de todos os casos registrados, cerca de 59% atingiram adultos entre 31 e 59 anos, o que representa grande parte da população economicamente ativa. Ademais, isto demonstra que as medidas preventivas, juntamente com a determinação das ondas restritivas, não foram eficientes para a contenção da disseminação do vírus no município.

Assim, o recorte físico desta pesquisa foi limitado ao trecho da área central da cidade de Manhuaçu, entre a Rodoviária e a Praça Cordovil Pinto Coelho, que concentra as atividades comerciais da cidade. O trecho foi definido por absorver um grande fluxo de pedestres, as atividades comerciais, e pelo indicativo de número de casos.

4.4 SITUAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DO CENTRO DE MANHUAÇU – MG

A cidade de Manhuaçu obedeceu à lógica de formação apontada por Yazigi (2000 apud MALATESTA, 2017), na qual o caminho de ligação de pontos importantes conforma posteriormente as ruas. A cidade se formou às margens do rio que corta a cidade e seu trecho de maior movimento surgiu paralelo a ele, conectando a Praça da Igreja Matriz de São Lourenço (Praça Cordovil Pinto Coelho) e a Rodoviária, localizada no mesmo local onde estava instalada a antiga estação de trem (Praça Adolfo Assad). Por ser um percurso surgido sem traçado planejado, sua ocupação, embora linear, se deu de forma espontânea, o que resulta num perfil viário irregular com larguras de vias e calçadas diferentes, que se modificaram e se adaptaram durante o desenvolvimento da cidade.

Para a verificação das características físicas das calçadas existentes no recorte deste estudo, foram feitas imagens por Veículo Aéreo Não Tripulado – VANT, no dia 06 de outubro de 2021, além de ser utilizada parte da metodologia Safári Urbano, desenvolvida pela prefeitura de Nova Iorque, traduzida e adaptada pela Cidade Ativa (CIDADE ATIVA, s.d.) que avalia o quanto uma calçada pode ser atrativa e segura para caminhar (Figura 46). Com a aplicação dessa metodologia, é possível qualificar um trecho de rua quanto a conectividade, acessibilidade, segurança, diversidade, escala do pedestre/complexidade e sustentabilidade/resiliência climática.

Figura 46 – Exemplo de ficha modelo da metodologia Safári Urbano

CONNECTIVIDADE	Descrição do conceito	Elementos e parâmetros a serem considerados	Como avaliar
	<p>Para analisar a conectividade da calçada, temos que entender se está conectada com destinos como estações de metrô, paradas de ônibus, equipamentos públicos (hospitais, escolas, parques etc), supermercados. Também é importante entender se está conectada com outras calçadas, e se as interseções com outras vias e calçadas são frequentes, inclusive com o outro lado da rua. Observe também se existe sinalização para pedestres, que indique caminhos e principais destinos do entorno e se há conexão com ciclovias.</p>	<p>Cheque os ítems observados durante a visita de campo</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Calçadas lineares e contínuas <input type="checkbox"/> Metrô / trem / corredor de ônibus em raio de 500m <input type="checkbox"/> Parada de ônibus em raio de 200m <input type="checkbox"/> Equipamentos públicos em raio de 500m <input type="checkbox"/> Poucas guias rebaixadas p/ carros (Max: 5) <input type="checkbox"/> Conexão com fruição pública dos Lotes <input type="checkbox"/> Faixas de pedestre e sinalização em cruzamentos <input type="checkbox"/> Parques e praças em raio de 500m <input type="checkbox"/> Ao menos 2 acessos a edificações distintas <input type="checkbox"/> Quadras têm no máximo 200m <input type="checkbox"/> Sinalização para pedestre <input type="checkbox"/> Proximidade com ciclovias <input type="checkbox"/> Presença de paraciclos <input type="checkbox"/> Outros: _____ 	<p>Como avaliar</p> <ul style="list-style-type: none">  se você selecionou até 2 ítems  se você selecionou 3 ou 4 ítems  se você selecionou 5 ou 6 ítems  se você selecionou entre 7 e 9 ítems  se você selecionou mais de 10 ítems

Fonte: Cidade Ativa (20??).

Para as análises do espaço das calçadas, considera-se as duas calçadas da via, no trecho que tem a Praça Cordovil Pinto Coelho como ponto de origem e a Praça Adolfo Assad como ponto de destino.

Figura 47 – Recorte físico da pesquisa dividido em trechos de análise



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Dando início à trajetória, tem-se o trecho 1, localizado na Rua Doutor José Fernandes da Costa, margeando a Praça em sua lateral direita, e edifícios de uso comercial, à esquerda. Neste trecho, a largura total da via é de 17,60m, com alguma variação do lado direito, devido à presença de uma lanchonete localizada sobre a calçada que interrompe o fluxo de pedestres. A calçada tem largura de 4,60m do lado direito, com pavimentação de pedras portuguesas. Do lado esquerdo, a calçada começa com 2m de largura e, depois, 4,60m com pavimentação em bloco intertravado. São duas faixas de rolagem e uma faixa de estacionamento. Observa-se as faixas de pedestres elevadas. Há postes, lixeiras, placas informativas e bancos que interferem diretamente no espaço físico das calçadas, e, observando estas marcações, pode-se perceber que há obstáculos distribuídos em toda a calçada, o que torna o percurso conturbado para o pedestre, apesar da dimensão das calçadas. Observa-se a preferência dos pedestres em caminhar do lado esquerdo da via em dias quentes, pelo sombreamento proporcionado pelas edificações que ficam à noroeste de seu eixo, pois não há árvores nesse trecho, exceto as da praça.

Figura 48 – Trecho 1: Rua Doutor José Fernandes da Costa – Praça Cordovil Pinto Coelho



- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| ● postes | ■ bancos |
| ● placas de sinalização | ■ faixa de estacionamento |
| ● lixeiras | |
| ● ponto de ônibus | |
| ● lanchonete | |

Fonte: Elaborada pela autora (2021).

No trecho 2, a via tem um traçado curvilíneo. As edificações à direita têm alinhamentos diferentes, acompanhando a curvatura da rua no trecho inicial e, depois, alinhadas entre si, conformando uma aparência de escada, formando um largo na calçada. Onde se localiza a estátua do bandeirante, a pavimentação é em piso intertravado e está em bom estado. Deste lado da via também se encontram duas bancas de jornal que ocupam boa parte da calçada, além de alguns bancos, árvores (umas novas e outras preservadas na última intervenção realizada no trecho), postes, lixeiras e placas informativas. Do lado esquerdo da via, o alinhamento das edificações acompanha a curvatura da rua, deixando a calçada com aparência mais regular quanto à largura e à pavimentação, que também é de piso intertravado. Contudo, não há regularidade quanto à disposição dos equipamentos na calçada, onde se pode encontrar árvores, placas informativas, bancos, lixeiras e postes localizados de forma aleatória, sem preservar uma faixa livre para a circulação de pedestres ou uma faixa voltada especificamente aos serviços.

A largura do trecho é de 17,60m na sequência com o trecho 1, e aumenta à medida em que se aproxima o trecho 3, chegando a 25m. Há duas faixas de rolagem em mão única, uma faixa contínua e estacionamento do lado esquerdo e dois recuos

laterais na calçada do lado direito – um para parada veículos exclusivos da prefeitura e outro, para embarque e desembarque de passageiros. A calçada do lado esquerdo inicia com 5m e finaliza com 2,50m, e a do lado direito inicia com 6,50 e, devido ao escalonamento dos alinhamentos da edificação, fica menor em alguns pontos, medindo, ao final, 17,50m.

Observa-se apropriação da área da calçada por comércio de gênero alimentício e também por vendedores ambulantes. O trecho é, portanto, predominantemente comercial e poucos estabelecimentos funcionam no período noturno, quando ocorre um esvaziamento da área.

Figura 49 – Trecho 2: Praça Cinco de novembro – Calçadão Fernando Lopes



- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| ● postes | ■ bancos |
| ● placas de sinalização | ■ faixa de estacionamento |
| ● lixeiras | ■ estátua |
| ● árvores | |
| ● banca de jornal | |

Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Observa-se, na Figura 50, imagem aérea do calçadão Fernando Lopes (trecho 2), resultado da última intervenção, que manteve a posição original de postes, caixas de inspeção e árvores. A faixa de piso tátil de direcionamento fica muito próxima ao meio-fio, próxima a placas e golas de árvores, o que reduz sua utilidade ao público-alvo. A intervenção realizada solucionou muitos problemas de tráfego de veículos na região central da cidade, mas não alcançou a mesma eficiência em melhorar a qualidade do deslocamento pedonal e nem na melhoria do espaço de uso público.

Figura 50 – Vista panorâmica do trecho 2 – Praça Cinco de novembro



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

O trecho 3 (Figura 51), da rua Amaral Franco, é formado por três quarteirões, e o perfil viário desse trecho tem largura total variando de 8,60m a 9,20m. Para avaliação, o trecho foi dividido em trechos 3A e 3B, devido a intervenções ocorridas no trecho 3A terem resultado em um espaço com características distintas, se comparadas ao trecho 3B.

No trecho 3A (Figura 52), há uma faixa de rolagem e não há faixa de estacionamento contínua, o que permite que as calçadas sejam mais largas, medindo 2,65m de cada lado da via, com postes predominantemente na calçada da esquerda. Ainda, observando a intervenção, se constata que os postes foram mantidos em suas posições originais e ficaram no meio da atual conformação da calçada, interferindo na faixa livre para circulação de pedestres. Já no trecho 3B (Figura 53), há uma faixa de rolagem e uma de estacionamento, o que resulta em calçadas mais estreitas, com 1,45m de largura. Além da diminuição das calçadas, observa-se um número maior de placas de trânsito posicionadas ao longo do trecho na calçada do lado direito (mesmo lado em que o estacionamento é permitido) e postes na calçada do lado esquerdo, o que, no trecho 3B, interfere na passagem livre para circulação de pedestres nas calçadas dos dois lados do trecho em questão.

Outra observação é a ausência de árvores no trecho, em função da largura da via, das calçadas e da presença maciça de marquises que avançam sobre as calçadas da Rua Amaral Franco. O trecho é totalmente comercial no nível térreo e predominantemente comercial nos demais pavimentos, havendo poucas unidades residenciais. Tal fato explica, ademais, o esvaziamento da rua no período noturno.

Figura 51 – Trecho 3: Rua Amaral Franco



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Figura 52 – Vista trecho 3A



Fonte: Acervo da autora (2021).

Figura 53 – Vista trecho 3B



Fonte: Acervo da autora (2021).

O trecho 4 – em que a Avenida Salime Nacif dá continuidade à rua Amaral Franco (Figura 54) –, em seu trecho inicial, tem largura total de 13m com calçadas de 2,20m do lado esquerdo e 1,93m do lado direito. No início do trecho, há faixa de estacionamento dos dois lados da via e uma faixa de rolagem, mas, em seguida, se mantém a faixa de estacionamento apenas no lado direito. No trecho marcado como 4A (Figura 55), a via diminuiu sua largura de 13,0m para 10,0m. Com isto, as calçadas têm variação na largura – a calçada da esquerda varia de 2,20m a 1,93m e a da direita tem sua maior largura 1,93m e a menor 1,16m. Nesse trecho, foram observados, na mesma medida, postes predominantemente na calçada esquerda, havendo poucas placas e lixeiras. Não há árvores ou outros equipamentos urbanos no trecho avaliado. Ainda, as edificações não apresentam afastamento frontal, com raras exceções, e a maioria possui marquises sobre a calçada.

Figura 54 – Trecho 4: Avenida Salime Nacif



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Figura 55 – Trecho 4A: Avenida Salime Nacif



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

O trecho seguinte, denominado neste estudo como 4B (Figura 56), tem características semelhantes, com largura total de 10m, e a calçada do lado esquerdo é mais larga que a do lado direito, sendo 2,15m e 1,26m, respectivamente. Os postes ficam do lado esquerdo, na calçada mais larga, e a faixa de estacionamento do lado direito. As edificações são de uso misto e implantadas junto ao alinhamento nos trechos 4A e 4B, sem recuo frontal, tendo beirais e marquises avançando sobre a calçada. O andar térreo, por sua feita, é predominantemente comercial e algumas edificações com mais de um pavimento têm unidades residenciais.

Figura 56 – Trecho 4B: Avenida Salime Nacif



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

No trecho 4C (Figura 57), a configuração do espaço se dá de forma um pouco diferente, a largura da via se mantém constante, mas só há edificações do lado esquerdo. O lado direito é uma quadra que abriga a Casa de Cultura de Manhauçu e o jardim (anexo A). Ela conforma a Praça Carlos Roberto de Castro. Há, ainda neste

trecho, uma conexão importante com a rua Antônio Pupim, que distribui o fluxo de veículos para outros eixos da cidade. Seguindo a trajetória do trecho até esta esquina, a calçada da esquerda mantém o padrão dos trechos 4A e 4B, com 2,31m e do lado direito à Praça da Casa de Cultura. Após o cruzamento com a rua Antônio Pupim, porém, a calçada do lado esquerdo diminui para 1,42m e a do lado direito 1,70m. A largura total da via começa, então, a aumentar, chegando a 11m no final do trecho.

Figura 57 – Trecho 4C: Avenida Salime Nacif

trecho 4 - c



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Os trechos seguintes, 4D (Figura 58) e 4E (Figura 59), são semelhantes quanto à largura média total de 12,50m, contendo uma faixa de rolagem e duas faixas de estacionamento no trecho 4D, e duas faixas de rolagem e uma de estacionamento no trecho 4E. Os trechos se diferenciam quanto ao uso, enquanto, no trecho 4D, há edificações de uso misto dos dois lados da rua. Já no trecho 4E, elas estão apenas do lado esquerdo, pois a rodoviária e a Praça Adolfo Assad ocupam todo o lado direito. A partir da esquina com a Rua Antônio Pupim, se observa uma diminuição da largura das calçadas do lado esquerdo, que medem em média 1,40m, e também um aumento nas do lado direito, com a largura variando entre 1,70m a 2,90m.

Figura 58 – Trecho 4D: Avenida Salime Nacif



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Figura 59 – Trecho 4E: Avenida Salime Nacif



Fonte: Elaborada pela autora (2021).

As figuras 60 e 61 mostram vistas panorâmicas de dois dos trechos analisados da Avenida Salime Nacif. A Figura 58, por seu lado, mostra o trecho 4B em interseção com o trecho 4C. Na imagem, pode-se perceber, pela escala dos veículos, como a faixa de rolagem é superdimensionada em relação à largura das calçadas e, também, a calçada mais larga em um dos lados da via. Na figura 61, se percebe explicitamente o alargamento da via e a desproporção entre as calçadas.

Figura 60 – Vista trecho 4B



Fonte: Acervo da autora (2021).

Figura 61 – Vista trecho 4D



Fonte: Acervo da autora (2021).

A Figura 62 mostra de forma mais abrangente o trecho 4C da Avenida Salime Nacif, esquina com a Rua Antônio Pupin. Neste ponto, ocorre uma mudança de sentido no trânsito de veículos, sendo este um importante ponto nodal da região central da cidade. A Figura 63, por conseguinte, mostra a interseção da Rua Amaral Franco, em seu trecho 3B, e a Avenida Salime Nacif, em seu trecho 4A, demonstrando a diferença do perfil viário entre ambas.

Figura 62 – Vista trecho 4C: Avenida Salime Nacif esquina com rua Antonio Pupin



Fonte: Acervo da autora (2021).

Figura 63 – Encontro das ruas Amaral Franco (trecho 3B) e Salime Nacif (trecho 4A)



Fonte: Acervo da autora (2021).

Quanto à avaliação do espaço físico, com base na metodologia Safári Urbano, foram elencados seis quesitos para análise, nos quais cada um deles contempla uma lista com itens a serem observados *in loco*. A qualificação do espaço é, portanto, dada pelo número de itens elencados por quesito que o trecho avaliado dispõe, variando entre os conceitos: péssimo (quando apenas 1 ou 2 quesitos são atendido), ruim (quando 3 ou 4 são atendidos), regular (quando 5 ou 6 são atendidos), bom (quando 7 ou 8 são atendidos) e ótimo (quando 9 ou mais são atendidos). O Quadro 3, abaixo, mostra a classificação do espaço por trechos.

Quadro 3 – Classificação qualitativa por trecho

Resumo de parte da metodologia Safári Urbano aplicada a cada trecho						
	Conectividade	Acessibilidade	Segurança	Diversidade	Escala do pedestre / Complexidade	Sustentabilidade / Resiliência climática
1	Bom	Bom	Ótimo	Bom	Ótimo	Regular
2	Bom	Bom	Ótimo	Ótimo	Ótimo	Regular
3A	Bom	Bom	Ótimo	Regular	Ótimo	Regular
3B	Bom	Regular	Ótimo	Regular	Ótimo	Regular
4A	Bom	Regular	Bom	Ruim	Bom	Regular
4B	Bom	Ruim	Ótimo	Ruim	Bom	Regular
4C	Bom	Ruim	Bom	Bom	Ótimo	Regular
4D	Bom	Ruim	Bom	Regular	Bom	Regular
4E	Bom	Ruim	Ótimo	Bom	Bom	Regular

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Em todos os trechos, o quesito conectividade obteve o conceito bom como classificação, o que deixa clara a importância do eixo estudado para a cidade. O conceito foi bom, e não ótimo, pois falta infraestrutura para o bom funcionamento do transporte público, como faixa exclusiva para ônibus, ou que priorize modais ativos como ciclovias ou ciclofaixa.

No quesito acessibilidade, pode-se perceber que, nos trechos 1, 2 e 3A, nos quais já houve alguma intervenção na largura de calçadas e pavimentação, o conceito foi bom, e não ótimo. Isso se deve à falta de sinalização visual, tátil e sonora para pedestres, à falta de melhor ordenamento de caixas de inspeção e bueiros, e, por fim, à falta de continuidade da faixa livre para circulação de pedestres. Nos trechos seguintes, 3B e 4A, o conceito tido foi regular, por não atenderem, além do já sinalizado nos trechos com conceito bom, a faixa com largura mínima para circulação de pedestres e a falta de rebaixamento das calçadas junto às travessias. Nos trechos 4B, 4C, 4D e 4E, a acessibilidade foi considerada ruim, pois, além de apresentar problemas como os dos trechos anteriores, apresentam ainda degraus em alguns pontos das calçadas e pavimentação não homogênea.

A percepção da segurança não se mostrou um problema em nenhum dos trechos analisados, pois atende a maior parte dos quesitos avaliados, como iluminação, diversidade de acessos e grande movimento de pessoas. Ela, porém, não chega ao conceito máximo, pois não atende os quesitos limpeza e conservação dos espaços e edifícios. Por vezes, é possível ver nas imagens reparos malfeitos e meios fios quebrados.

O quesito diversidade considera como fatores avaliativos: a variedade de uso no andar térreo; a diversidade de tipo de acesso; a presença de mobiliário urbano; a variedade de usuários; a presença de vendedores de rua; os lugares para encostar; os usos nas calçadas pelos comércios; a largura das calçadas e a diversidade das fachadas. Neste quesito, se observa que os trechos que têm ou estão ligados a espaços mais amplos, como trecho 1 (ligado à Praça Cordovil Pinto Coelho), o trecho 2 (Praça Cinco de novembro), o trecho 4C (ligado ao jardim da Casa de cultura) e o trecho 4E (ligado a Praça Adolfo Assad), receberam conceitos ótimo e bom. Tal avaliação em muito se deve à largura dessas calçadas, que permite uma variedade de usuários. Nos trechos em que as calçadas são mais estreitas, e portanto que receberam conceitos regular e ruim, não há espaço para paradas e a disputa pelo espaço para caminhar nesses trechos afasta o público idoso, sendo, na mesma medida, desconfortável a adultos que estão em companhia de crianças.

Para o quesito escala de pedestres/complexidade, são levadas em consideração medidas que priorizem a percepção dos pedestres, como: variação de fachadas; pavimento térreo com até cinco metros de altura; muros pouco extensos; presença de marquises; vitrines e janelas abertas para a rua etc. Ou seja, tudo que

permita ao usuário uma compreensão do espaço adequada à escala humana e à sua velocidade de deslocamento a pé. O recorte desta pesquisa obteve classificações ótima em cinco trechos avaliados (1, 2, 3A, 3B e 4C), e bom em quatro trechos avaliados (4A, 4B, 4D e 4E), demonstrando grande capacidade de atrair diferentes tipos de público.

Quanto à sustentabilidade/resiliência climática, a classificação regular foi unânime para todos os trechos avaliados. Neste quesito, são avaliados itens como arborização, jardins de chuva ou canteiros nas calçadas, piso drenante, grelha ou canaletas para drenagem de águas pluviais, jardins no recuo frontal das edificações, presença de toldos e marquises, além de lixeiras. A classificação regular decorre da pouca arborização, que se dá devido à largura das vias e pelo fato de as edificações ocuparem os lotes até o alinhamento da rua, sem recuos frontais ou laterais, o que deixa pouco espaço para a transição de espaço público e privado, além de reduzir a possibilidade de áreas verdes permeáveis necessárias à paisagem, à sustentabilidade, à resiliência climática e à qualidade de vida.

Em relação às adequações durante a pandemia da COVID-19, a recomendação do plano Minas Consciente, que regeu sobre a capacidade de usuários nos estabelecimentos comerciais, limitando a um usuário a cada 10m² em as ondas roxa e vermelha e um usuário a cada 4m² em ondas amarela e verde, foi de difícil cumprimento. Isto porque não foi possível utilizar o espaço público para a organização de filas, já que não há recuo frontal onde se possa formar as filas de espera e, por serem lojas pequenas (o que pelo aspecto da diversidade é um fator positivo), por vezes não é possível atender a esta recomendação, sem a utilização do espaço público para a formação de filas de espera.

Além disso, as calçadas avaliadas nos trechos 1, 2 e 3A conseguem acolher a esta nova demanda da formação de filas do lado externo dos estabelecimentos, com a distância linear recomendada de 3m nas ondas roxa e vermelha e 1,5m nas ondas amarela e verde, mantendo, ainda, a faixa livre de circulação de pedestres com o distanciamento recomendado. Para tal, os estabelecimentos realizaram marcações específicas para indicar onde ocorreriam filas nas calçadas e qual seria a faixa livre de circulação, além da marcação de sentido de caminhada, indicando os dois sentidos – mão e contramão. No trecho 3B, tais recomendações não poderiam ser cumpridas, pelo fato de as calçadas do trecho não terem largura suficiente para comportar filas, pela faixa livre para circulação e os obstáculos já existentes, como postes e placas de

sinalização. Para que se tornasse possível o cumprimento de tais recomendações, seria necessário contar com o espaço da faixa de estacionamento presente em toda a extensão do trecho, redistribuindo o espaço para obedecer a critérios de segurança sanitária exigidos em um momento pandêmico.

Nos trechos 4A e 4B, seria possível atender as recomendações do plano Minas Consciente sem adequação do uso do espaço público apenas no lado esquerdo da via, onde as calçadas têm largura que variam de 1,95m a 2,30m. Do lado direito, a largura não é suficiente para a fila, pois a faixa livre e os obstáculos existentes dispõem de largura de 1,16m a 1,70m, com um pequeno trecho chegando a 1,93m. O mesmo ocorre no trecho 4C, até a esquina com a rua Antônio Pupin. Desse ponto em diante, finalizando o trecho 4C, 4D e 4E, a calçada mais larga é a da direita, com largura variando de 2,20m a 2,90m, o que possibilitaria o cumprimento das recomendações sem adequações do espaço público, apenas com as devidas marcações para orientação de usuários. O mesmo, porém, não ocorre do lado esquerdo da via onde as calçadas variam de 1,35m a 1,60m, o que não é suficiente para a divisão do espaço de forma segura e confortável. Em todos os trechos onde não é possível seguir as recomendações descritas no plano estadual de contenção da pandemia, há faixa de estacionamento em um dos lados da via.

Portanto, apesar da administração municipal ter feito as recomendações de distanciamento social, observa-se que não foi realizada nenhuma estratégia efetiva que visasse adequar o uso do espaço livre público, de forma que se tornasse viável o cumprimento das recomendações. Nesse sentido, a aplicação da metodologia Safári Urbano deixa clara a vocação do espaço avaliado como atrativo de público na região de Manhuaçu; contudo, expõe que questões ainda anteriores à pandemia poderiam ser melhoradas pelos responsáveis pela gestão do espaço.

A realidade do espaço das ruas, formadas sem planejamento, resulta em uma disputa desigual, deixando pouco espaço para as calçadas, o que, num cenário pandêmico, impede que a recomendação de distanciamento social seja atendida de forma homogênea sem um plano específico, com diretrizes e orientações explícitas. Essa falta de espaço nas calçadas pode ter sido um dos fatores que contribuíram para as taxas de contaminação no centro da cidade serem tão mais altas que nos outros bairros avaliados, o que torna a região analisada um espaço de intensa atenção para a retomada do uso dos espaços públicos no contexto pós-pandemia.

4.5 Considerações Finais

Em contramão ao que se recomenda em relação aos espaços públicos para a promoção de cidades mais justas, seguras e sustentáveis – diversidade de usos, interação entre pessoas, mobilidade pedonal, entre outros –, a pandemia da COVID-19 exigiu, em um primeiro momento, o esvaziamento imediato dos espaços públicos e o isolamento da população. Com isso, a relação dos habitantes de cidades com seus espaços públicos enfrentou alterações, cujos efeitos ainda seguem sendo estudados por urbanistas por todo o mundo. No entanto, com a necessidade de uma retomada segura, no cenário da saúde pública, da circulação das pessoas nas cidades e da realização de atividades coletivas, o espaço livre público se tornou peça-chave.

Nesse sentido, a verificação da situação atual dos espaços públicos das cidades se mostra como tarefa fundamental para adequar nossas cidades às demandas sanitárias e, nessa perspectiva, a pandemia da COVID-19 se caracterizou não só como uma circunstância de adequação imediata, mas também como a hipótese de adequação a longo prazo para a contenção de disseminação de novas possíveis demandas sanitárias, para além das já consolidadas.

No caso de Manhuaçu – MG, cidade estudada nesta pesquisa, as restrições se aplicaram oficialmente ao espaço público quase um mês depois da confirmação do primeiro caso da COVID-19 no Brasil, solicitando à população que a circulação ficasse restrita ao deslocamento em função de acesso a serviços essenciais, causando o esvaziamento dos espaços públicos da cidade, num primeiro momento. Para a retomada gradual das atividades, as recomendações de distanciamento social foram geradas a partir de estudos e orientações nacionais e internacionais, e foram mantidas até a cidade entrar em onda verde. No entanto, nem o contexto socioeconômico da cidade, nem as características físicas de seu espaço público, foram considerados para a elaboração das medidas de contenção do vírus.

É possível que o estudo exposto neste trabalho reflita, na mesma medida, a realidade de outras cidades do Brasil. Assim, considera-se que a divulgação de medidas sanitárias desse porte, que se relacionem com um contexto de pandemia, deve ser realizada com ponderação sobre as possibilidades de cumprimento, além de recomendar-se que haja a adequação dos espaços livres públicos para o uso coletivo seguro, diante do cenário de pós-pandemia.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº. 1.565**, de 18 de junho de 2020. Estabelece orientações gerais visando à prevenção, ao controle e à mitigação da transmissão da COVID-19, e à promoção da saúde física e mental da população brasileira, de forma a contribuir com as ações para a retomada segura das atividades e o convívio social seguro. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-1.565-de-18-de-junho-de-2020-262408151>. Acesso em 29 nov. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Covid no Brasil**. 2021. Disponível em: https://infoms.saude.gov.br/extensions/covid-19_html/covid-19_html.html. Acesso em: 29 nov. 2021.

CAVALCANTI, João Roberto et al. COVID-19 no Brasil: evolução da epidemia até a semana epidemiológica 20 de 2020. **Epidemiologia e Serviços de Saúde [online]**. 2020, v. 29, n. 4. Epub 10 Ago 2020. ISSN 2237-9622. Disponível em: <https://doi.org/10.5123/S1679-49742020000400010>. Acesso em: 18 nov. 2021.

CERQUEIRA, Isabella Wanderley de. **Os pés da cidade**: um estudo sobre a caminhabilidade, relações socioespaciais nas calçadas e mobilidade dos pedestres. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017. 238p.

CIDADE ATIVA. **Safári Urbano**. 20???. Disponível em <https://cidadeativa.org/iniciativa/safaris-urbanos/>. Acesso em: 29 nov. 2021.

FELDMAN, Sarah. As comissões de Planos da Cidade na Era Vargas (21-41). In: Rezende, Vera (Org.). **Urbanismo na Era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. Trad. Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HONEY-ROSÉS, Jordi. et al. The impact of COVID-19 on public space: an early review of the emerging questions - design, perceptions and inequities. **Cities & Health**, Londres, p. 1-17, jul. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1780074>. Acesso em: 22 nov. 2021.

HULSMAYER, Alexander Fabbri. **A cidade através dos seus sistemas de espaços livres**: estrutura e configuração da paisagem urbana – um estudo de caso em Umuarama – PR. Tese (Doutorado em arquitetura e urbanismo, Área de concentração paisagem e ambiente) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MALATESTA, Meli. Caminhabilidade e segurança: O desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. (69-81). In: Andrade, Victor; Linke, Clarisse Cunha. (organizadores). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

MANHUAÇU. **Decreto nº 373, de 16 de março de 2020**. Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG. 2020a. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={ADEBD BC6-5BE1-BCE7-5D63-A7C2EBE6AAC4}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. **Decreto nº 374, de 17 de março de 2020**. Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG. 2020b. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={3C0B0C BA-EEBD-B33B-BD8C-875ABAABC4DC}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. **Decreto nº 376, de 19 de março de 2020**. Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG. 2020c. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={CEAD8 E52-5A4D-8EB3-AA7C-EB8AC46DEA53}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. **Decreto nº 379, de 28 de março de 2020**. Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG. 2020d. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={B2BC4E B1-E45C-7BEB-EBCD-A3117AA6BBBE}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. **Decreto nº 387, de 18 de abril de 2020**. Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG. 2020e. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={D5DED A08-5A5A-CC7B-DEC1-A14EBC2DDCE4}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. Decreto nº 391, de 02 de maio de 2020. **Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG**. 2020f. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={15BE7C A4-DA1A-EECD-4BB3-3A266166DCAB}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. Decreto nº 394, de 11 de maio de 2020. **Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG**. 2020g. Disponível em:

https://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={7EA685 DA-6E2A-2AE2-AA88-BEE0C6DBAACE}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MINAS GERAIS. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Secretaria de Saúde. **Plano Minas Consciente: retomando a economia do jeito certo**. 2021a.

Disponível em:

https://www.mg.gov.br/sites/default/files/paginas/imagens/minasconsciente/plano_minas_consciente_3.6.pdf. Acesso em: 29 nov. 21.

MINAS GERAIS. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Secretaria de Saúde. **Plano Minas Consciente: retomando a economia do jeito certo**. 2021b.

Disponível em:

<https://www.mg.gov.br/sites/default/files/paginas/imagens/minasconsciente/minas-consciente-03-03-2021.pdf>. Acesso em: 29 nov. 21.

ONU-HABITAT. **Mensagens-chave do ONU-Habitat: espaços públicos e COVID-19**. 2020. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/pt_public_space.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

TEIXEIRA, Sara Rute dos Santos Candeias. **Estudo sobre a caminhabilidade urbana em Almada: uma aplicação do modelo IAAPE**. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Instituto Técnico Lisboa, Lisboa, 2017. 114p.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção das considerações finais neste trabalho se desenvolve buscando responder ao objetivo principal da pesquisa, que é decifrar em que medida a caminhabilidade, ou a falta dela, afeta a percepção e a apropriação dos espaços públicos da cidade. A pesquisa foi desenvolvida em três artigos independentes, mas relacionados entre si, respondendo a objetivos específicos que, analisados em conjunto, dão suporte ao questionamento principal aqui colocado.

Em um primeiro momento, buscamos um aprofundamento acerca dos conceitos que moveram esta pesquisa: caminhabilidade, lugaridade e percepção, relacionando-os. Para tal, foi realizada uma revisão teórico conceitual, demonstrando a conexão e a multidisciplinaridade entre eles.

Dessa forma, entendeu-se a caminhabilidade como conjunto de fatores do ambiente construído que dão suporte e encorajam o caminhar, e que considera inúmeros fatores ligados a aspectos referentes as configurações físicas do espaço e, também, os aspectos ligados à percepção do usuário, como ser proveitosa, confortável, segura e interessante.

A geografia humanista, à luz da fenomenologia, diferencia espaço de lugar, reconhecendo como lugar o espaço apropriado, dotado de significado. Ainda, identifica o lugar como emergência, ou acontecimento, e lugaridade como o conjunto de fatores, objetivos e subjetivos, que o torna possível.

Observamos que a caminhabilidade e a lugaridade estão intimamente ligadas à percepção e, por consequência, à apropriação dos espaços, sendo a caminhabilidade tida como condição ótima para a apropriação dos espaços, não sendo, porém, essencial. Ficou clara, na mesma medida, a importância da comunicação e do aprofundamento dos estudos dos termos caminhabilidade e lugaridade para sua aplicação nas ações de planejamento e requalificação urbana, entendendo que as ações pautadas nessas premissas têm mais chance de sucesso, quanto à apropriação do espaço, e oferecem maior adequabilidade à cenários pandêmicos.

Num segundo momento, foi avaliada a caminhabilidade do trecho mais importante da área central da cidade de Manhuaçu, quanto às suas alterações de 1980 a 2022, considerando para esta análise a teoria da caminhabilidade de Speck ([2012] 2017), além da percepção dos trabalhadores de comércio e serviços

localizados na área estudada. Observamos que as configurações físicas do espaço e as mudanças no cenário urbano interferem de forma direta na percepção dos usuários, e que mudanças que desconsideram a cultura local diminuem a possibilidade de vínculos com o usuário. Dos dez passos necessários à caminhabilidade, como proposto por Speck (2017), o trecho cumpre com plenitude apenas os passos: 2 – mesclar os usos; 9 – faces de rua agradáveis e singulares; e 10 – eleger suas prioridades. Ou seja, foram eleitas para intervenção áreas reconhecidamente atrativas de público e diversificadas, o que, no caso do trecho avaliado, são fatores reconhecidos, inerentes a qualquer intervenção já realizada.

O questionário semiestruturado revelou, ademais, incômodos e indiferença por parte dos usuários quanto ao trecho analisado. A ineficácia da configuração do espaço ficou ainda mais evidente com a pandemia da COVID-19, tornando-se um entrave à realização do distanciamento social adequado, aumentando, assim, a sensação de insegurança quanto a sua utilização por parte do usuário.

Concluimos que as ações de planejamento, requalificação e gestão do espaço precisam considerar os dez passos para a caminhabilidade e cultura local, para os trechos se tornar atrativos e proporcionarem a formação de vínculos com usuários locais, além de serem adaptável a situações de emergência sanitária, como a que se apresentou diante da pandemia da COVID-19.

O terceiro artigo, por sua vez, analisou o pertencimento e a apropriação do espaço a partir da realidade de distanciamento social decorrente da pandemia da COVID-19. Para isto, o espaço foi avaliado quanto a suas configurações físicas por imagens aéreas realizadas por VANT (Veículo Aéreo Não Tripulado) junto à avaliação qualitativa do espaço, considerando a metodologia do Safári Urbano, adaptada para avaliação de quesitos relevantes para essa pesquisa. Ainda, foram levantados dados relativos à contaminação da COVID-19 por bairro da cidade, além das ações de enfrentamento aplicadas no município.

Em Manhauçu, o trecho avaliado causou desconforto e insegurança ao usuário, quanto à manutenção do distanciamento social necessário para a retomada segura das atividades, pois as ações propostas para sua realização não consideraram a realidade espacial existente. Os números da pandemia na cidade comprovam que tais ações foram ineficientes. Como resultados desse trabalho, portanto, destacamos a importância do espaço público para a retomada segura das atividades, ressaltando

como tarefa fundamental sua verificação quanto à adaptabilidade para demandas sanitárias atuais e a longo prazo.

Por fim, entendendo lugar como espaço apropriado e lugaridade como a reunião de fatores que tornam possível essa apropriação, é necessário que as ações de planejamento e gestão do espaço da cidade considerem os fatores ligados à sua apropriação, revelando a lugaridade como objetivo primordial para que haja a apropriação e a identificação dos usuários com os espaços. Nesse sentido, a caminhabilidade revela-se como ferramenta importante, pois está diretamente ligada à mobilidade do pedestre e dá suporte à percepção do espaço de maneira mais ampla, na velocidade e escala apropriadas à percepção humana. Com isso, entendemos que a caminhabilidade, atendendo aos dez passos da teoria proposta por Speck (2017), como condição ótima para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos, embora não essencial, como o dito anteriormente.

A avaliação da área central de Manhuaçu no recorte temporal de 1980 a 2022 exemplifica bem o que foi investigado nesta investigação. O trecho se mostrou atrativo ao público desde seu surgimento, embora não possua muitos dos fatores ligados à caminhabilidade. É possível dizer, considerando o olhar e a vivência pessoal da pesquisadora, que, ao longo do tempo, além de não ter melhorado de forma considerável nos aspectos referentes à caminhabilidade, o trecho vem perdendo características subjetivas, como a valorização da arquitetura local, que conferiam lugaridade a ele. Sugerimos, portanto, para futuras pesquisas, a aplicação das metodologias aqui esmiuçadas em cidades pequenas e médias, para que sua gestão e planejamento urbanos estejam pautados em premissas que caminhem em direção do urbanismo contemporâneo e, assim, gerar espaços passíveis de apropriação pela população, caminháveis e que contribuam com a qualidade de vida das pessoas, concernentes a um modo de vida mais sustentável.

REFERÊNCIAS

ANFAVEA – Associação nacional dos fabricantes de veículos automotores. **Estatísticas**. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas>. Acesso em: 18 ago. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1985.

CASTELLO, Lineu.; **A percepção de lugar**: representando o conceito de lugar em arquitetura – urbanismo. Porto Alegre: Propar – UFRGS, 2007.

CIDADE ATIVA. **Safári Urbano**. 20???. Disponível em: <https://cidadeativa.org/iniciativa/safaris-urbanos/>. Acesso em: 29 nov. 2021.

DE CERQUEIRA, Isabella Wanderley. **Os pés da cidade**: um estudo sobre a caminhabilidade, relações socioespaciais nas calçadas e mobilidade dos pedestres. 2017. Dissertação Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017. 238p.

GEHL, Jan; **Cidade Para Pessoas**. Trad. Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HULSMeyer, Alexander Fabbri. **A cidade através dos seus sistemas de espaços livres**: estrutura e configuração da paisagem urbana – um estudo de caso em Umuarama – PR. Tese (Doutorado em arquitetura e urbanismo, Área de concentração paisagem e ambiente) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/manhuaçu/panorama> Acesso em: 16 dez. 2021.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade** São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MANHUAÇU. Lei Complementar nº 006, de 12 de dezembro de 2017a. **Diário oficial eletrônico município de Manhuaçu-MG**. Disponível em: https://www.manhuaçu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx?cdLocal=12&arquivo={6B66BE18-6EA0-AEE1-055E-DA312BC504AC}.pdf. Acesso em: 29 nov. 2021.

MANHUAÇU. **Plano de Mobilidade Urbana**. Manhuaçu, 2017b.

MANHUAÇU. **Documento diagnóstico – Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana**. Manhuaçu, 2016.

REZENDE, Vera. (Org) **Urbanismo na Era Vargas**: a transformação das cidades brasileiras. Niterói: Editora da UFF Intertexto editora, 2012. v.1.

SANTOS, Flávio Matheus dos. **A República do Silêncio**: manifestações do poder Local no Leste de Minas Gerais – 1877-1896. Caratinga: FUNEC, 2009.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

ANEXO A – Questionário semiestruturado aplicado pelo *Google Forms* e gráficos derivados das respostas

O Sr(a). está sendo convidado(a) para participar como voluntário(a) da pesquisa “A CIDADE VISTA PELOS PÉS: O PAPEL DA CAMINHABILIDADE PARA A PERCEPÇÃO DA LUGARIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS”, realizada pela mestrandia Amanda Santos Vargas, com orientação e coordenação da pesquisadora Profa. Dra. Luciana Bosco e Silva, ambas vinculadas ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Viçosa.

Questionário:

1 – Nome:

prefiro não me identificar

2 – Idade:

- 18 a 25 anos
 26 a 35 anos
 36 a 45 anos
 46 a 55 anos
 56 anos ou mais

3 – Gênero

- Mulher
 Homem
 Outro
 Prefiro não responder

4 – Há quanto tempo trabalha na região central:

- 0 a 6 meses
 6 meses a 1 ano
 1 a 2 anos
 mais de 2 anos

5 – Nome do estabelecimento no qual trabalha.

6 – Você realiza alguma parte do trajeto para ir ou voltar do trabalho caminhando?

- Sempre.
 Frequentemente.
 Raramente.
 Nunca.
 Não sei responder.

7 – Sua caminhada é realizada

- sempre pela calçada em um lado da rua.
 sempre pela calçada dos dois lados da rua.
 parte na rua e parte na calçada.
 sempre pela rua
 não sei responder

8 – Como você avalia sua experiência ao caminhar:

- Muito desagradável.
- Desagradável.
- Indiferente.
- Agradável.
- Muito agradável.
- Não sei responder.

9 – Quanto à qualidade das calçadas pelas quais você caminha (como qualidade e regularidade do piso e a largura), classifique:

- totalmente inadequadas.
- maior parte inadequada.
- maior parte adequada.
- totalmente adequadas.
- não sei responder.

10 – Durante seu percurso, você se sente protegido do trânsito dos automóveis, motocicletas e bicicletas?

- Sempre.
- Às vezes.
- Raramente.
- Nunca.
- Não sei responder.

11 – O trajeto que você percorre é visualmente:

- muito agradável.
- agradável.
- desagradável.
- muito desagradável.
- não sei responder.

12 – Você já teve ou presenciou um acidente durante sua caminhada (um tropeço, uma trombada, um esbarrão ou um tombo)?

- Sim, muitas vezes.
- Sim, algumas vezes.
- Sim, uma vez.
- Não, nunca.
- Não sei responder.

13 – Em dias de sol forte, é possível caminhar por áreas sombreadas:

- em todo o meu percurso.
- na maior parte do percurso.
- numa pequena parte do percurso.
- em nenhuma parte do percurso.
- não sei responder.

14 – Quanto ao trajeto percorrido, você poderia descrever como obstáculos: (pode marcar mais de uma opção)

- postes de luz.

- lixeiras.
- buracos.
- degraus.
- lixo no chão.
- Nenhum.
- Outro _____.

15 – Durante suas caminhadas para ir ou voltar para o trabalho. você sente medo?

- Sempre.
- Frequentemente.
- Raramente.
- Nunca.
- Não Sei Responder.

Caso você sinta medo, explique do que você tem medo.

16 – Durante suas caminhadas para ir ou voltar para o trabalho, o barulho te causa incômodo?

- Sempre.
- Frequentemente.
- Raramente.
- Nunca.
- Não sei responder.

17 – Você aproveita sua caminhada de ida ou volta do trabalho para alguma outra função?

- Sempre.
- Frequentemente.
- Raramente.
- Nunca.
- Não sei responder.

Se sim, qual função?

18 – Durante a pandemia de COVID-19, você consegue realizar suas caminhadas mantendo o distanciamento social recomendado?

- Sempre.
- Frequentemente.
- Raramente.
- Nunca.
- Não sei responder.

Se você respondeu não, mencione por qual motivo:

Para que possamos manter contato posteriormente, mandando informações sobre os resultados, gostaríamos de enviá-los. Caso tenha interesse, preencha os seguintes dados:

- Não tenho interesse de receber os resultados.
- Tenho interesse em receber as informações.

Nome:

Telefone:

E-mail:

Pesquisa: A CIDADE VISTA PELOS PÉS: O papel da caminhabilidade para a percepção da lugaridade dos espaços públicos urbanos

44 respostas

[Publicar análise](#)

Se possuir interesse em nosso convite, por favor, leia e caso esteja de acordo, consinta o Termo de consentimento livre e esclarecido a seguir:

44 respostas



- Abrir o Termo de consentimento livre e esclarecido
- Não tenho interesse em participar

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Esclarecimento

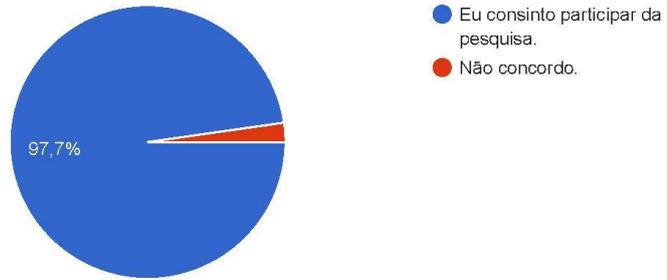
Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Consentimento após esclarecimento



Você consente participar da pesquisa?

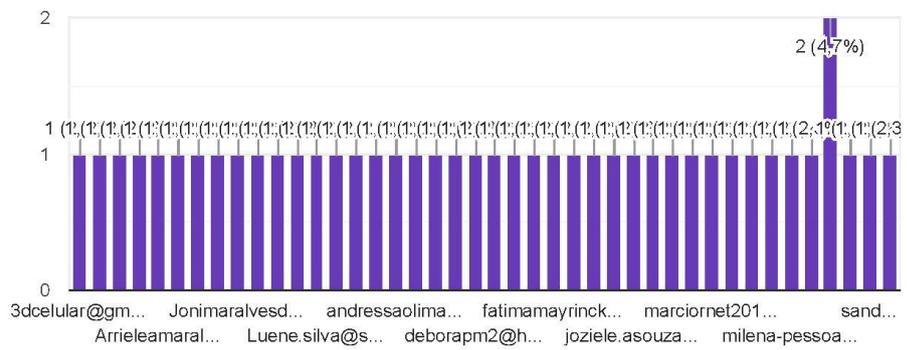
44 respostas



Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Qual o seu endereço de e-mail?

43 respostas

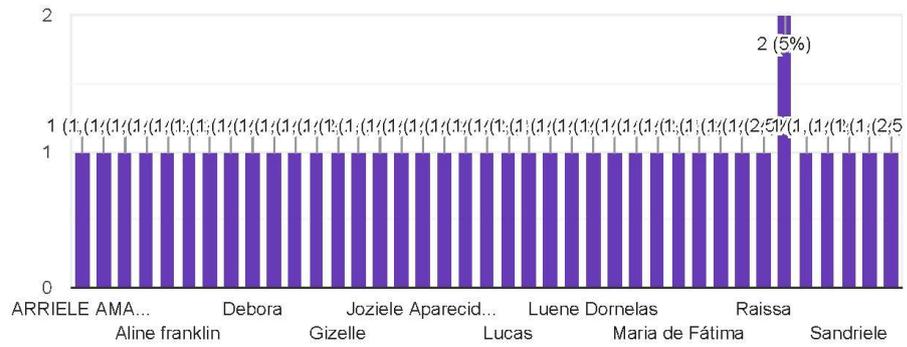


Questionário



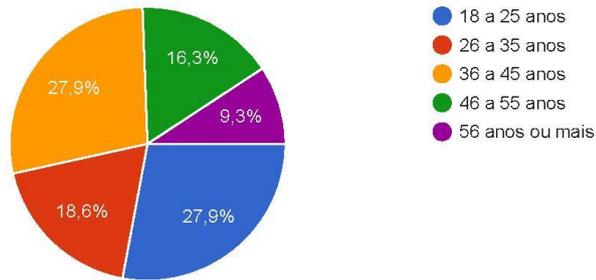
Nome

40 respostas



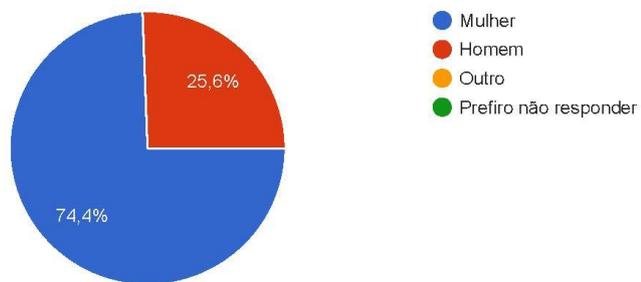
Idade

43 respostas



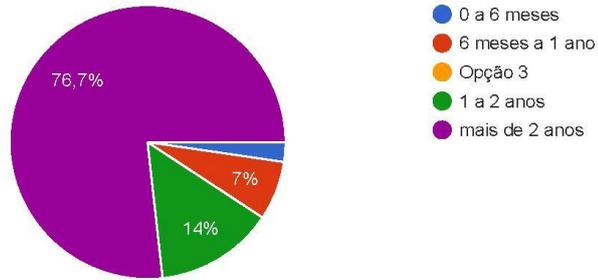
Gênero

43 respostas



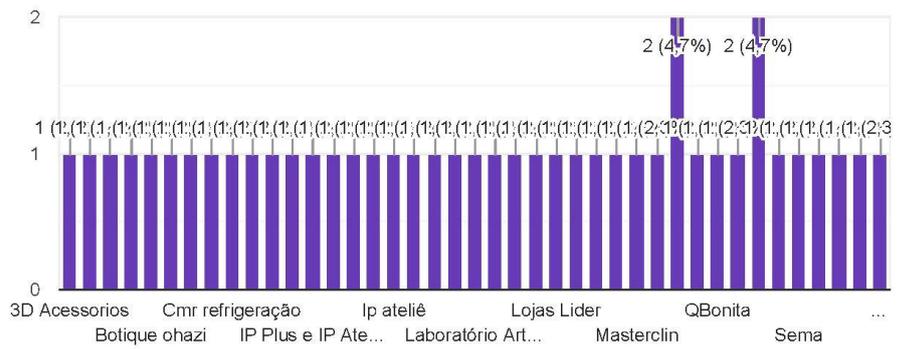
Há quanto tempo trabalha na região central:

43 respostas



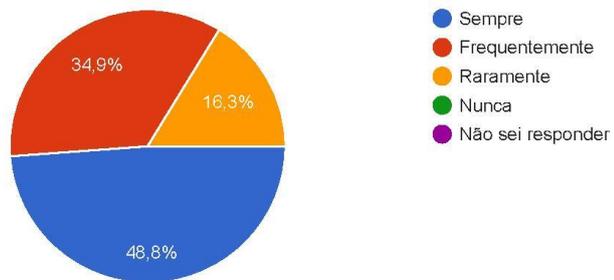
Nome do estabelecimento onde trabalha

43 respostas



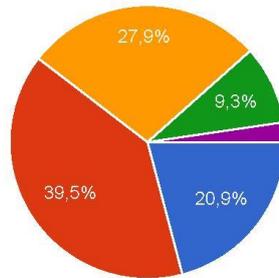
Você realiza alguma parte do trajeto para ir ou voltar do trabalho caminhando?

43 respostas



Sua caminhada é realizada

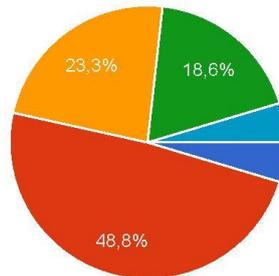
43 respostas



- sempre pela calçada em um lado da rua.
- sempre pela calçada dos dois lados da rua.
- parte na rua e parte na calçada.
- sempre pela rua
- não sei responder

Como você avalia sua experiência ao caminhar:

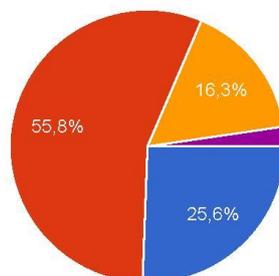
43 respostas



- Muito desagradável
- Desagradável
- Indiferente
- Agradável
- Muito agradável
- não sei responder

Quanto a qualidade das calçadas pelas quais você caminha (como qualidade e regularidade do piso e a largura), classifique:

43 respostas

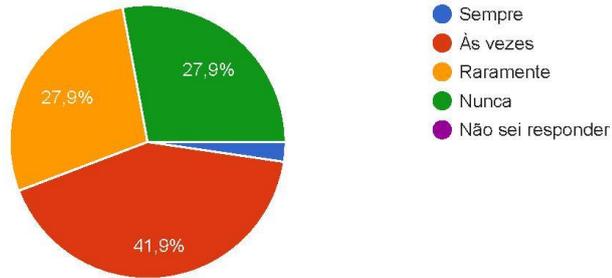


- totalmente inadequadas
- maior parte inadequada
- maior parte adequada
- totalmente adequadas
- não sei responder



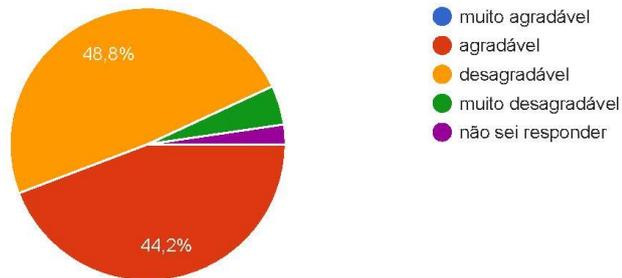
Durante seu percurso você se sente protegido do trânsito dos automóveis, motocicletas e bicicletas?

43 respostas



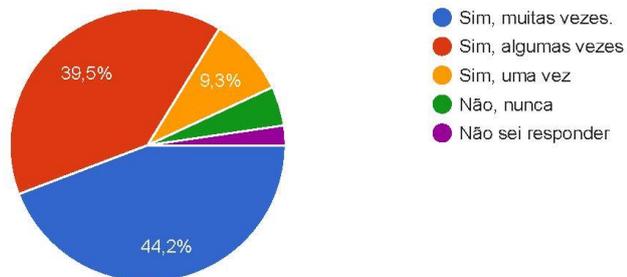
O trajeto que você percorre é visualmente:

43 respostas



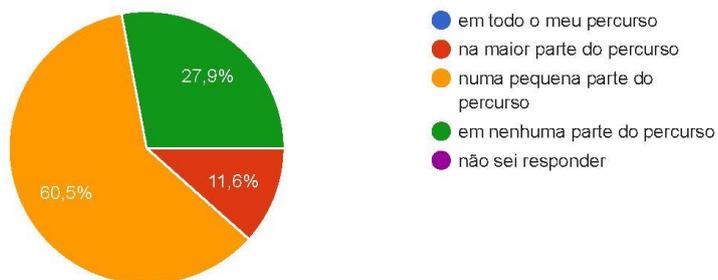
Você já teve ou presenciou um acidente durante sua caminhada (um tropeço, uma trombada, um esbarrão ou um tombo)?

43 respostas



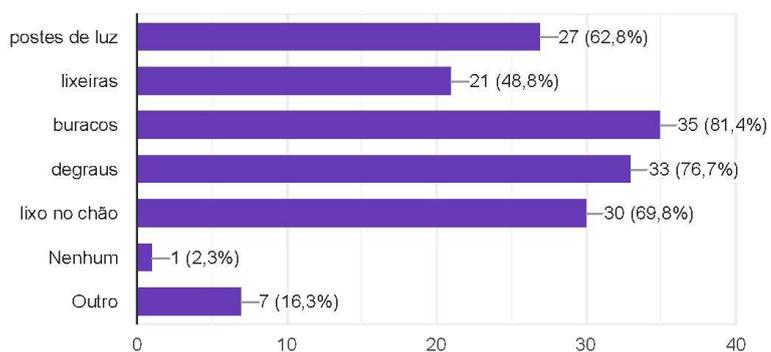
Em dias de sol forte é possível caminhar por áreas sombreadas:

43 respostas



Quanto ao trajeto percorrido você poderia descrever como obstáculos:
(pode marcar mais de uma opção)

43 respostas



Se você respondeu outro, diga qual:

8 respostas

Lixo amontoado

Mercadorias lojas expostas na calçada, placas tipo banner na calçada estreita, arcos de balões + locutor+carrinho de pipoca porta lojas,

Árvores

Carros na calçada, placas na calçada.

OBRAS

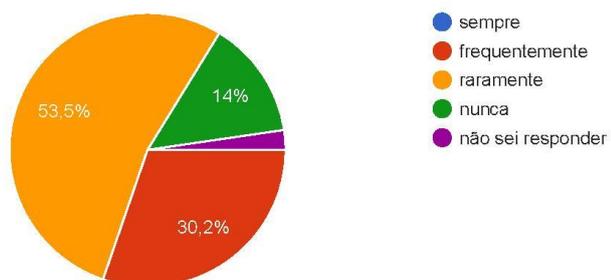
Motos e carros na beira da calçada

Construções

Material exposto pelos comércio e ambulantes obstruindo a calçada.

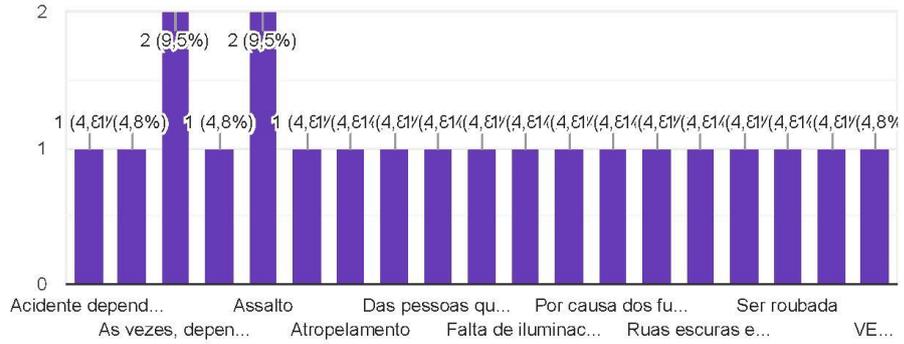
Durante suas caminhadas para ir ou voltar para o trabalho você sente medo?

43 respostas



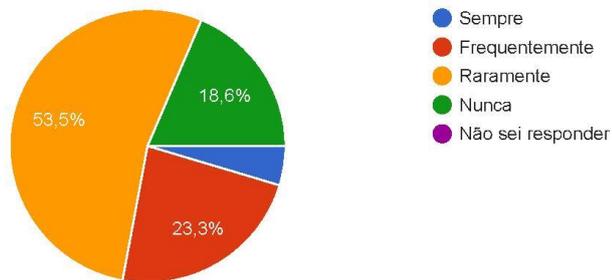
Caso você sinta medo explique do que você tem medo.

21 respostas



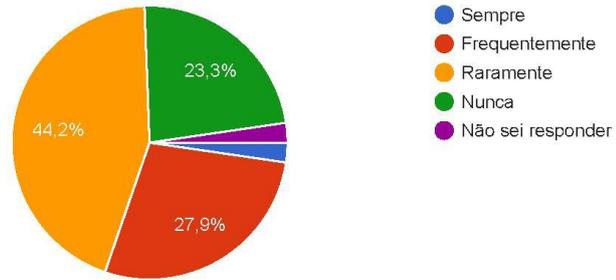
Durante suas caminhadas para ir ou voltar para o trabalho o barulho te causa incômodo?

43 respostas



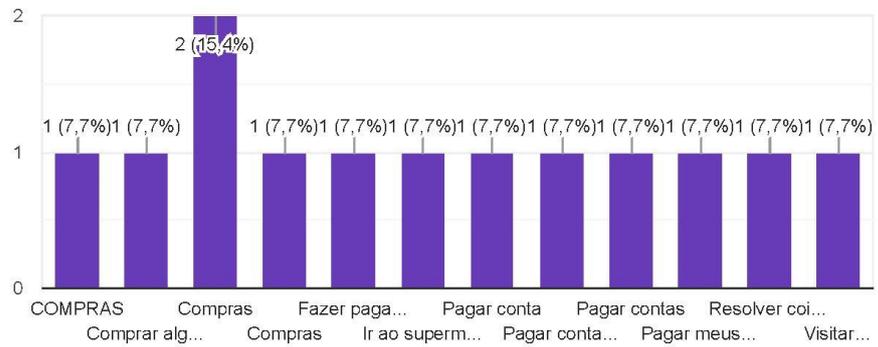
Você aproveita sua caminhada de ida ou volta do trabalho para alguma outra função?

43 respostas



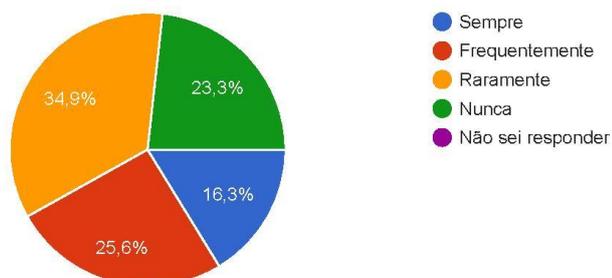
Se sim, qual função?

13 respostas



Durante a pandemia de COVID-19 você consegue realizar suas caminhadas mantendo o distanciamento social recomendado?

43 respostas



Se você respondeu não, mencione por qual motivo:

8 respostas

Calçadas subdimensionadas, sobretudo, pela grande movimentação de pessoas e até mesmo veículos nessa região.

Calçadas estreitas,

Esbarro nas pessoas

Muitas calçadas são minúsculas não sendo possível nem para apenas um pedestre a locomoção, em partes que as calçadas são maiores e mais largas existem árvores com a copa muito baixa além de ambulantes, bancos e lixeiras.

Não é larga o suficiente

Calçadas apertadas

Ruas sempre cheias

Calçadas estreitas e muitas pessoas circulando

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. [Denunciar abuso](#) - [Termos de Serviço](#) - [Política de Privacidade](#)

Google Formulários

