



MOBILIDADE ATIVA E PARQUE DE LAZER URBANO COMO ELEMENTOS DE LIGAÇÃO DE ÁREAS ESPRAIADAS: UM ESTUDO DE POTENCIAL DO DISTRITO DE VILANOVA/MANHUAÇU-MG

Henrique Junior Modesto

Amanda Santos Vargas

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Período: 9º Área de Pesquisa: Planejamento Urbano

Resumo: Tendo em vista que um dos principais problemas do planejamento urbano da atualidade são os grandes números de vazios urbanos, muitas cidades crescem de forma desordenada contribuindo para o espraiamento da malha urbana. A presente pesquisa tem por objetivo uma análise a mobilidade ativa do distrito de Vilanova à Realeza-MG, distrito de Manhuaçu-MG e identificar a utilização de parques urbanos como elementos de ligação de áreas espraiadas. Para tanto, foram realizadas visitas *in loco*, mapeamento e registro fotográfico das áreas públicas dos dois distritos em questão, foi aplicado questionário de opinião aos moradores locais, com intuito de avaliar a percepção dos usuários quanto à infraestrutura das áreas públicas dos distritos. A partir disso os dados foram analisados e quantificados e foi possível identificar que 52,7% dos entrevistados utilizam os espaços públicos do distrito de Vila Nova e 54,5% utilizam o trecho da BR 116 entre Vila Nova a Realeza-MG para a prática de atividades físicas e deslocamento a pé. Por meio desse levantamento é possível notar a necessidade de maior atenção a infraestrutura dos espaços públicos, e nota-se também a possibilidade de transformação dos vazios urbanos em parques de recreação e convívio social que funcionem como meio de ligação das áreas espraiadas como a área potencial compreendida entre os dois distritos.

Palavras-chave: Caminhabilidade. Vazios urbanos. Parque urbano. BR-116.

1. INTRODUÇÃO

O constante crescimento das cidades brasileiras, sem um planejamento adequado, faz surgir grandes problemas na mobilidade do pedestre, uma vez que, a mobilidade urbana é focada nos transportes motorizados, segundo Freitas e Ferreira (2010). As ações do poder sempre priorizaram o uso dos carros e deixam os pedestres em segundo plano. Desta forma as cidades tomaram um rumo de crescimento desenfreado isso devido ao investimento majoritário em infraestruturas voltadas para veículos motorizados o que contribui para o espraiamento ¹da cidade.

Portanto, falar das dificuldades do urbanismo de hoje é falar sobre os problemas de mobilidade urbana. Gehl (2013) pontua: “reforça-se a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (GEHL, 2013, p. 3). Logo, diante dessa percepção, a caminhabilidade² é despertada quando se tem espaços atraentes, fazendo com que as pessoas adquiram o hábito de caminhar, principalmente entre curtas distâncias.

Sabe-se que no Brasil os obstáculos enfrentados pelo pedestre ao caminhar, continuam crescendo e “buscando melhor compreender tal problemática e também como saná-la, muitos pesquisadores têm trabalhado na busca de métodos adequados para avaliação dos impactos dos modos de transporte sobre a sociedade” (MIRANDA, 2010, p. 1). Ao estudar os hábitos de determinada população se pode adquirir conhecimento para modificar seu modo de vida a longo prazo, como já vem acontecendo em algumas cidades do Brasil e do mundo.

Manhuaçu-MG assim com a maioria das cidades brasileiras é considerada uma cidade espraiada com vários distritos interligados, com uma enorme dependência do centro urbano, demandando muito tempo no deslocamento diário para suprir as necessidades básicas, como: trabalho, estudo e lazer, e onde transporte individual é priorizado, como citado anteriormente, comprometendo a mobilidade urbana. Observa-se que esse movimento pendular é comum entre os distritos de Vila Nova e Realeza, que apresentam interdependência entre si e com a sede do município, e se localizam a 4,5km de distância um do outro.

Sabe-se que a falta de infraestrutura urbana e de espaços que comportem modificações significativas nos passeios (calçadas), faz com que o caminhar a pé não seja uma possibilidade de modal de transporte, com isto, o objetivo desse artigo é investigar como se dá o deslocamento e apropriação dos espaços públicos de lazer dos distritos de Vilanova e Realeza e também o trecho da BR-116 entre eles, avaliando a apropriação e a qualidade e o espaço físico. Tal investigação será possível por meio de registro fotográfico e mapeamento do local para avaliação quanto à infraestrutura urbana existente.

Entendendo como os parques urbanos, de acordo com Mogo (1985), podem ser usados como elemento de conexão das áreas espraiadas além de contribuir na qualidade de vida dos cidadãos, a pesquisa justifica-se, pois, seus resultados podem apontar possíveis possibilidades de melhorias no trecho em estudo contribuindo efetivamente para o desenvolvimento da mobilidade a pé

¹ Este fenômeno pode ser indesejável se a área urbana não estiver crescendo naturalmente, mas esteja crescendo mais do que deveria. Definimos como espraiamento urbano o crescimento urbano que é desconcentrado, não denso e que deixa vazios urbanos dentro da mancha urbana, (NADALIN e IGLIORI, 2014, p. 92).

² O conceito de *walkability* ou caminhabilidade, define a qualidade do ambiente para o deslocamento a pé, levando em conta a segurança, sustentabilidade, acessibilidade e o conforto no andar a pé pelo meio urbano.

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Importância da mobilidade a pé como contribuição para qualidade de vida

Andar a pé, é a primeira e mais simples forma de deslocamento. O caminhar é a primeira conquista do indivíduo “do ponto de vista social, é a forma mais democrática, sustentável, saudável e econômica de se deslocar pela cidade” (OLIVEIRA et. al. 2017, p. 83). Porém, com a forma que ocorrem a urbanização das cidades e a desvalorização da infraestrutura nos espaços públicos, tornam a mobilidade a pé uma escolha insegura, mesmo argumentando que uma das primeiras coisas que um indivíduo almeja é aprender a caminhar.

Caminhar é a primeira coisa que um bebê deseja fazer e a última coisa que uma pessoa deseja renunciar. Caminhar é um exercício que não necessita um ginásio. É uma medicação sem remédio, o controle de peso sem dieta e o cosmético que não se pode encontrar nas farmácias. É um tranquilizante sem drágeas, a terapia sem psicanalista e o lazer que não nos custa um centavo. De mais a mais, não contamina, consome poucos recursos naturais e é altamente eficiente. Caminhar é conveniente, não necessita equipamento especial, é autorregulável e intrinsecamente seguro. Caminhar é tão natural como respirar (BUTCHER, 1999, s/p apud GHIDINI, 2011, p. 22).

A Mobilidade Urbana está ligada a movimentação de pessoas, é a forma como elas se movimentam entre áreas da cidade. De acordo com Andan, D' Arcier e Raux (1994) a mobilidade urbana se dá com o deslocamento das pessoas para exercer suas atividades diárias, como: trabalho, estudo, compras e lazer, sendo esse deslocamento conhecido como movimento pendular ou migração pendular.

Estudos realizados por Sallez e Vérot (1993), apontam que o constante desenvolvimento do transporte favorece crescimento da cidade, o que ocasiona o espraiamento da mesma, criando distâncias cada vez maiores e aumentando o deslocamento diário entre casa e trabalho.

Observa-se que a expansão da cidade resultou na necessidade do uso de transporte automotores, sendo o principal deles os veículos individuais, isso deve a péssima qualidade do transporte público em muitos países. “[...] o deslocamento a pé tem recebido de nossa sociedade uma atenção muito menor do que a dispensada a outros direitos fundamentais” (NOBRE et. al., 2002, p. 15). Uma vez que a mobilidade urbana é focada nos transportes motorizados, a mobilidade do pedestre é deixada de lado, podendo-se observar o descaso em um simples olhar para os passeios (calçadas) das cidades brasileiras.

Os espaços públicos desempenham um papel fundamental para a vitalidade da cidade, pois é a partir de espaços adequados e atraentes, que as pessoas serão convidadas a caminhar. Andar a pé contribui para uma mobilidade eficiente, equitativa e sustentável, “além de contribuir para uma melhor condição de saúde e bem-estar. Ao melhorar as condições de caminhabilidade nas cidades, toda a população é beneficiada” (CASTRO et al., 2017, p. 217).

Entende-se a caminhabilidade como indicativo para medir o quanto uma determinada área pode ser convidativa ou não para as pessoas caminharem, oferecendo conforto, atratividade e segurança, onde “os moradores sejam convidados a caminhar e andar de bicicleta o máximo possível para exercer suas atividades diárias” (GEHL; SVARRE 2017, p. 14).

A diversidade do uso do solo, a qualidade física dos espaços e a acessibilidade dos mesmos, desperta um comportamento ativo (mobilidade a pé) da população para

executar suas atividades cotidianas, “tal constatação implica impactos diretos na saúde física e mental das comunidades urbanas” (CASTRO et al., 2017, p. 210).

De acordo com os autores a mobilidade a pé proporciona inúmeros benefícios para a vida da população urbana, nos âmbitos físicos, mentais ou financeiros. As cidades que aderem a caminhabilidade, são mais saudáveis, sustentáveis e mais democráticas, o que resulta em uma interação entre o homem e a cidade, “e quando uma cidade é desenhada para fazer com que essa interação seja significativa e confortável, a qualidade de vida é realçada, o que, por sua vez, estimula a prosperidade e um maior bem-estar social” (STAHLER, 2015, p. 58).

Segundo Jan Gehl (2010), uns dos principais desafios das políticas de saúde pública é lidar com o sedentarismo da população (alguns países como, Estados Unidos, Canadá, Nova Zelândia, Austrália apresentaram números assustadores de obesidade) e com modos de deslocamento cada vez mais passivos, a perda de atividades físicas no cotidiano das pessoas, diminui a qualidade de vida, aumenta os custos com tratamento de saúde e diminui a expectativa de vida.

O autor complementa que várias cidades ao redor do mundo, assumiram o problema como epidêmico e desenvolveram a infraestrutura e a cultura da cidade, para que a mobilidade a pé e o uso da bicicleta ganhasse lugar de destaque no cotidiano urbano. Essas cidades reforçaram o convite para que as pessoas caminhem, corram, pedalem e permaneçam em espaços públicos atrativos, agradáveis e com boa infraestrutura.

2.2. Mobilidade ativas

De acordo com Gehl (2017) a necessidade de se ter cidades vivas e sustentáveis se tornou um desejo eminente. Esse desejo de se ter cidades seguras é reforçado quando as pessoas são incentivadas a andar, pedalar e usufruir dos seus espaços urbanos, as cidades vivas são cidades atrativas, que oferecem boa infraestrutura. Dessa forma as pessoas são convidadas a estar no espaço urbano, tornando a rua um lugar seguro, proporcionando a sua população uma mobilidade verde, andar a pé, pedalar ou correr se torna uma opção de deslocamento possível e segura. “Esses modais apresentam benefícios para a economia, para o consumo de determinados recursos, para a preservação do meio ambiente e para fomentar a necessidade de se garantir espaço urbano” (GEHL, 2010, p.15).

Segundo Washington Fajardo (2017), com o crescente desenvolvimento da indústria automobilística, as cidades são projetadas para atender a essa demanda, “há décadas, urbanistas do mundo todo estão acostumados a planejar exclusivamente para o tráfego de automóveis” (GEHL, 2010, p. 113). Com o espraiamento das cidades e a vida corrida da população moderna, a ideia de espaços para caminhar e pedalar é descartada para dar espaço a um meio de deslocamento mais rápido.

No Brasil assim como a maioria dos países do mundo, sabe-se que as condições de mobilidade para o pedestre são críticas, grande parte da população é forçada a usar o espaço urbano diariamente GEHL, 2010, disputando espaço com veículos automotores e enfrentando outros obstáculos decorrentes da degradação do espaço urbano público, o que dificulta ainda mais caminhada.

Para o professor e economista, Harvard Edward Glaeser (2015), as cidades são movimentadas a partir do engajamento de lugares para que a interação entre as pessoas aconteça. Segundo o sociólogo William H. Whyte (1980), o que atrai as pessoas a permanecer em espaços públicos é a presença de outras pessoas.

Em estudos realizados pelo pesquisador em espaço público Alexander Stahle (2017), concluiu-se que as cidades caminháveis trazem grande valores econômicos. Um bom exemplo disso é a cidade de Copenhague, conhecida como “A Cidade Caminhável” que conseguiu reativar a sua economia inteira através de políticas de desenvolvimento urbano. Esse estudo indicou como ponto positivo a possibilidade de caminhar, reforçando que a cidade que proporciona boa infraestrutura para o deslocamento a pé e espaços atraentes são cidades em que as pessoas almejam morar e trabalhar.

Em virtude dos fatos mencionados conclui-se que as cidades são espaços de encontros e participação coletiva, que esses espaços públicos além de bem projetado, devem propor atividades que incentivem as pessoas a permanecerem em seus espaços, devem ser lugares de acolhimento, lugares em que as pessoas possam se exhibir, vender, comprar, trabalhar, brincar, debater e contemplar.

2.3. Parque Urbano

Com o crescimento acelerado da urbanização, a presença de áreas verdes tornou-se essencial para a vida urbana, onde em meio a grande quantidade de espaços construídos, os parques proporcionam uma sensação de naturalidade ao ambiente urbano. Estes ambientes assumem um papel de destaque na sociedade, onde são idealizados para proporcionar a convivência humana de forma mais agradável e buscam criar espaços de lazer para que a cidade não seja monótona com seus grandes edifícios.

Segundo Macedo e Barozzi (2002), durante o século XX o paisagismo empregado nas políticas públicas ganhou notório destaque com a implementação de parques, praças e pela preservação de áreas verdes, dando visibilidade e importância aos espaços verdes das cidades.

Para entender o sentido de parques urbanos é necessário conceituar essas áreas. “O conceito urbanístico de espaços livre está intimamente ligado à vida das cidades: estas são sentidas através de suas ruas, praças e parques, que caracterizam a paisagem urbana” (KLIASS, 1967, p. 02). Muitas vezes o conceito de parque urbano está intimamente ligado ao desenvolvimento sustentável, a “ideia da conservação e do crescimento econômico, conforme defendem muitos ambientalistas, preconiza a criação/delimitação de áreas naturais, a exemplo de parques ecológicos, áreas de proteção ambiental etc.” (GOMES, 2014, p. 81-82).

Independente do conceito adotado é indiscutível a importância e o papel que estas áreas desempenham em uma cidade. Esta importância tem crescido e vem sendo valorizada à medida que se verifica o acentuado aumento do número de habitantes das cidades, apontando a urbanização como uma tendência definitiva do homem (HARDT, 1996, p. 57).

Com a urbanização, os homens acabaram com as áreas verdes naturais para dar lugares aos prédios, com o tempo veio a falta dessas áreas nas cidades, o que ocasionou a necessidade de fazer áreas que imitassem o natural para trazer novamente a natureza para o convívio humano. Segundo Loboda e De Angelis (2005), as áreas verdes nos espaços urbanos são de grande relevância para a vitalidade da cidade, sendo diretamente atrelada ao bem-estar físico e ao psicológico das pessoas, sabe-se que estas áreas nos espaços urbanos, contribuem para a sustentabilidade, ativação da economia e melhoraria no microclima urbano.

Para Abreu e Oliveira (2004), as áreas verdes no território Urbano são todos os espaços cobertos por vegetação, como: APP (áreas de preservação permanente), praças, áreas verdes e parques públicos. Os parques urbanos são equipamentos que

trazem inúmeros benefícios, contribuem para a recreação e democratização dos espaços públicos urbanos, além de ter um papel importante no “equilíbrio do meio ambiente urbano, finalidade a que tanto se prestam as públicas como as privadas” (ABREU; OLIVEIRA, 2004, p.2).

De maneira semelhante, Gomes (2014), reforça a importância dos parques como equipamento urbano de lazer e recreação e que “podem atuar, entre outros, na capacidade de infiltração das águas, no favorecimento da ventilação e no desenvolvimento de práticas de educação ambiental, possibilitando a utilização democrática do espaço público” (GOMES, 2014, p. 86). Isto demonstra que os parques urbanos apresentam um papel de importante para a manutenção da democratização dos espaços urbanos, para a sustentabilidade e para a saúde mental das pessoas.

Um dos principais problemas da construção de cidades hoje, é o grande número de vazios encontrados dentro da malha urbana, tornando onerosa a infraestrutura urbana. Padilha e Giacomellia (2019), pontuam que se os vazios urbanos fossem melhor trabalhados e pensados de maneira que beneficiassem a população, como uma área de lazer que promovesse atratividade, conforto e incentivasse a prática de atividade físicas, não seriam um problema, e sim um meio para esse fim.

Os vazios urbanos geram problemas bem maiores para as cidades, uma vez que os fins especulativos dificultam e encarecem tanto a implantação quanto a manutenção de serviços públicos, como pavimentação das ruas, redes de abastecimento de água, esgoto e energia, bem como os equipamentos sociais, elevando o valor do solo urbano nas áreas centrais (PADILHA E GIACOMELLIA, 2019, p 221.)

De acordo com Mogo (1985), os parques urbanos podem ser utilizados para solucionar os problemas do espraiamento das cidades contemporâneas, “além de ser um instrumento de qualificação da paisagem, é também um sistema de ligação e comunicação da malha urbana consolidada com o espaço vazio da cidade” (MOGO, 1985, p. 19). Com possibilidade de alcançar grandes distâncias, por meio do automóvel, as cidades ficam cada vez mais espraiadas, fazendo com que surge inúmeros vazios urbano, nesse contexto os parques surgem como equipamento urbano e podem funcionar como elemento de conexão territorial e interligar os vazios da malha urbana.

3.METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa de natureza básica, quali-quantitativo e também exploratória, que será possível por meio de revisão bibliográfica acerca de temas envolvidos na pesquisa, por autores de relevância reconhecida, com o intuito de investigar como se dá o deslocamento e apropriação das áreas públicas de lazer dos distritos de Vilanova e Realeza e também no trecho da BR-262, que liga ambos distritos, por meio de mapeamento dessas áreas, observação do comportamento dos usuários nesses espaços e também por meio da aplicação de um questionário elaborado à partir da metodologia de Estudo de tráfego proposta por Khisty (1995).

A metodologia de Khisty (1995), consiste em reunir os estudos de tráfego com psicologia comportamental, este estudo propõe a análise quali-quantitativa do espaço para o pedestre por meio da observação da população local. O questionário aplicado foi elaborado de acordo com os 7 atributos da metodologia de Khisty (1995), adaptadas conforme necessidades deste estudo, sendo estes: Atratividade, Coerência do Sistema, Conforto, Continuidade do Sistema, Conveniência, Segurança e Seguridade, baseando-se na ótica do usuário, solicitando que o entrevistado distribua a nota de 0 a 5 pontos entre cada um desses atributos. Este fator de

ponderação será multiplicado pelos pontos de cada um dos 7 atributos, por meio desse levantamento quantitativo é possível qualificar o nível de serviço.

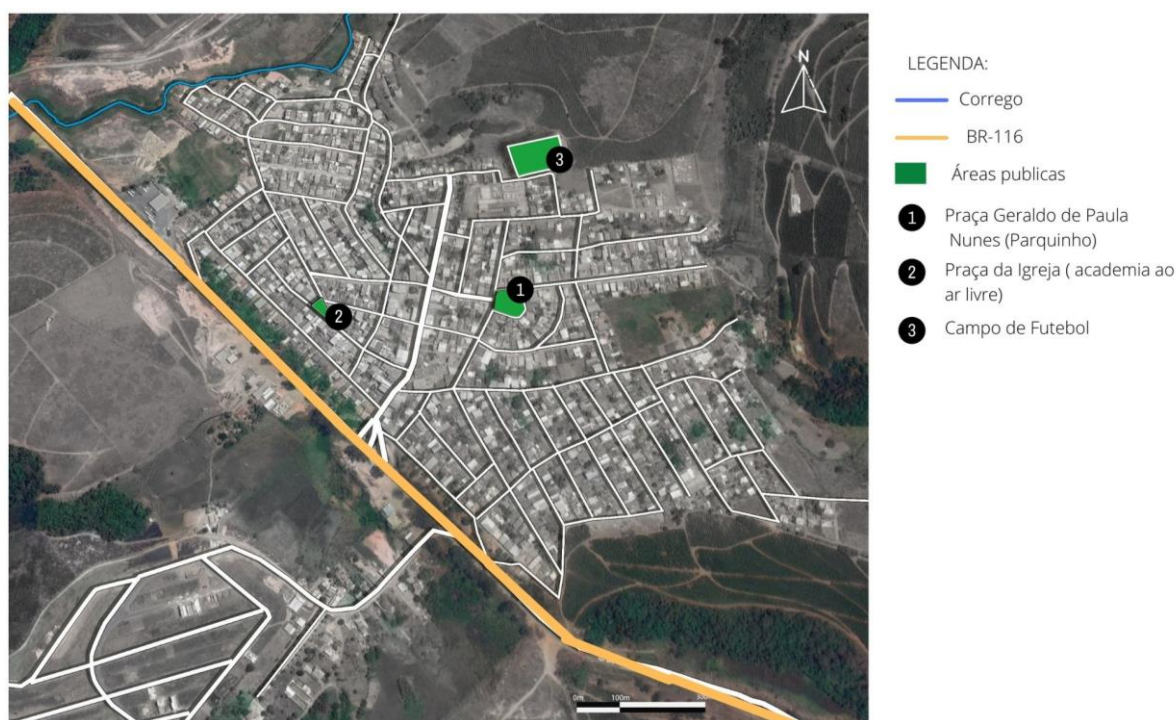
Foram realizadas visitas *in loco* no percurso entre esses dois distritos quando também foi aplicado um questionário realizado por meio do aplicativo *Google Forms*, onde as perguntas consistem em analisar o tráfego da área de acordo com as instruções de Khisty (1995). Também são feitos análises e mapeamentos das áreas públicas e da infraestrutura urbana no trecho correspondente.

4. ANÁLISE DE DADOS

4.1 Levantamento das áreas públicas de lazer de Vilanova, Manhuaçu-MG

Conforme observado por meio de visita *in loco*, e estudo através do *Google Earth*, o distrito de Vilanova pertencente à Manhuaçu- MG, com sua população estimada em 5.038 habitantes, segundo o último levantamento realizado em 2010, pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). pelo plano diretor de Manhuaçu-MG possui, atualmente possui 3 áreas públicas livres, que são tidas como pontos de referência pela população local, sendo elas: Praça do parquinho, Campo de Futebol e a Praça da Igreja (Mapa 01).

Mapa 01 – Áreas públicas de lazer- Distrito de Vila Nova, Manhuaçu-MG.



Fonte: Google Earth e informações do Autor,2021

A Praça Geraldo De Paula Nunes, indicada pelo número 01 do mapa 01, é conhecida popularmente como praça do Parquinho, foi inaugurada no dia 24 de agosto de 2020 e fica localizada na Avenida JK, que está situada em uma área bem movimentada do distrito.

A concretização desse espaço era um sonho antigo dos moradores locais e atualmente é bastante movimentada, frequentada, principalmente, pelos usuários da

terceira idade para prática de exercícios na academia ao ar livre e jogos de tabuleiro, e também por crianças utilizando o parquinho.

Possui uma infraestrutura simples, tem 5 bancos de concreto feitos *in loco*, pintados na cor azul e verde, 4 mesas de tabuleiro feitas de concreto segundo a mesma linha dos bancos, 2 lixeiras fixas e uma caçamba de lixo localizada próximo a academia ao ar livre (figura 1), todos os equipamentos estão em bom estado de conservação.

O *playground* (figura 2) é composto por 3 balanços, 2 escorregadores e 2 gangorras sobe-desce, feitos por tubos de aço pintado das cores da prefeitura, verde e azul e a academia ao ar livre segue a mesma proposta. A praça é bastante árida, voltados para o oeste e pela falta de arborização do local, o parquinho recebe insolação constante, principalmente no período da tarde, e, devido à estrutura dos brinquedos serem feitas em aço, esquentam muito, impossibilitando o uso pelas crianças em dias muito quentes.

A praça é totalmente pavimentada por bloquetes sextavados, apesar de inaugurada há menos de dois anos a praça recebeu pouca iluminação complementar, sendo quase toda iluminação proporcionada pelos postes já existentes.

Figura 01 : Academia ao ar livre



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Figura 02 : Parquinho (playground).



Fonte: Acervo do Autor, 2021

A Praça da Igreja (marcada pelo número 2 no mapa 01) fica localizada entre as ruas R. Monsenhor Rocha e a R. Silvério Dutra, em frente à Igreja Católica de Vilanova (figura 3 e 4). Atualmente é frequentada mais em dias de missa, pelos fiéis. Esta praça foi a primeira, e, por anos, a única praça do distrito, e foi concebida sem qualquer planejamento. Já passou por algumas mudanças no decorrer do tempo como a remoção dos bancos e árvores que havia no local.

Devido à falta de arborização a praça recebe sol constantemente e com apenas vegetação rasteira não fornece sombra ao local, tornando-se pouco atrativa aos usuários no período diurno. Além disso, a praça não possui bancos, e os quatro canteiros cercados em alvenaria (figura 4) são utilizados como assento. A praça possui piso intertravado e conta com iluminação eficiente.

Figura 03: Praça da Igreja.



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Figura 04: Praça da Igreja- Canteiro.



Fonte: Acervo do Autor, 2021

O Campo de futebol (marcado pelo número 3 no mapa 01) é outra área de referência do distrito e fica situado na R. Anésio Aniceto Coelho (figuras 5 e 6).

Antes muito usado em campeonatos distritais, hoje é utilizado pelas crianças do bairro para andar de bicicleta, soltar pipa e jogar bola.

Sua infraestrutura se encontra em um péssimo estado de conservação, sem muros ou cerca de proteção lateral, o campo fica constantemente e totalmente aberto. Além disso, não conta com iluminação (o que impede seu uso à noite), nem arquibancadas, lixeiras ou qualquer outro tipo de equipamento, a não ser um vestiário, ainda em construção.

Em terra batida o campo hoje já não tem mais gramado, o que restou foi somente poeira em um solo seco e sem arborização, recebendo insolação constante durante todo o período do dia.

Figura 05: Campo de futebol.



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Figura 06: Campo de futebol.



Fonte: Acervo do Autor, 2021

4.2 Levantamento das áreas públicas de lazer de Realeza, Manhuaçu-MG

Realeza também é um distrito pertencente ao município de Manhuaçu-MG, um dos mais conhecidos por ser polo das empresas de ônibus Inter estaduais e estar localizado entre o cruzamento da BR 262 e BR- 116 (mapa 2).

Mapa 02 – Áreas públicas de lazer- Distrito de Realeza-MG.



Fonte: Google Earth e informações do Autor,2021

Com a sua população estimada em 4.643 habitantes, de acordo com o último levantamento realizado em 2010, pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Há somente uma área de lazer pública no distrito: uma pequena praça localizada na Rua São José (figura 07).

Na praça foi instalada uma academia ao ar livre, que foi uma proposta do município para incentivar os moradores de Realeza a praticar exercício físico. A estrutura dos equipamentos feita em aço se encontra em bom estado de conservação. A pavimentação é composta por bloquetes sextavados e a iluminação provem dos postes já existentes em seu entorno.

Figura 07: Academia ao ar livre

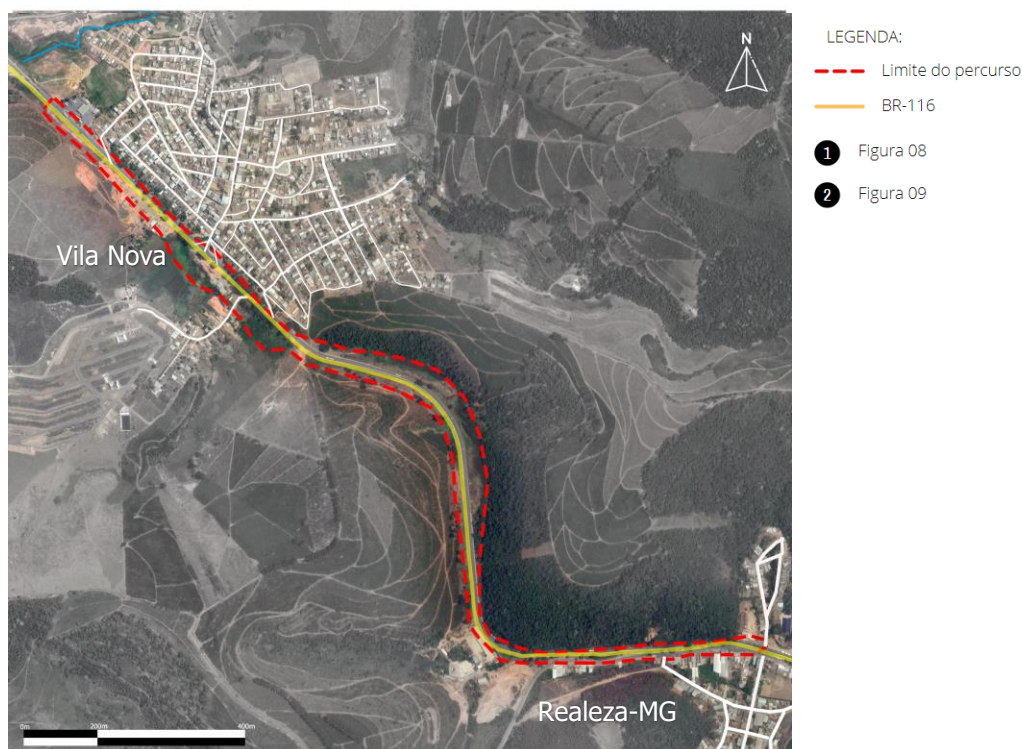


Fonte: Acervo do Autor, 2021

4.3 Levantamento do trecho da BR-116 de Vilanova a Realeza-MG

O trecho da BR-116 analisado nesse estudo está localizado entre os distritos de Vilanova e Realeza, ambos pertencentes à Manhuaçu-MG (mapa 3).

Mapa 3 – Trecho entre Vilanova a Realeza-MG. (3,2 km) via BR-116



Fonte: Google Earth e informações do Autor, 2021

O trecho se trata de uma rodovia federal, a BR-116, conhecida popularmente com Rio-Bahia, também faz a ligação desses dois distritos estudados nessa pesquisa.

Observando a carência de áreas de lazer urbano dos distritos de Vila Nova e Realeza, o trecho em questão, é comumente utilizado como pista de caminhada pelos moradores dos distritos, (à lazer ou à trabalho) e revela grande potencial, de se tornar um parque urbano com áreas de lazer e para prática de esportes, ligando os dois distritos, assim diminuindo o espraiamento.

O trecho às margens da BR 116 atualmente não conta com uma infraestrutura que atenda ao pedestre, além de possuir pouca arborização, o que torna a caminhada cansativa e perigosa. Apesar da falta de equipamentos urbanos, o trecho é muito utilizado pelos usuários que fazem esse deslocamento diariamente, para trabalhar, estudar e também praticar atividades físicas como, caminhar, pedalar e correr.

Os ciclistas e pedestres têm que disputar constantemente espaço no acostamento da BR 116, próximo ao fluxo de automóveis em alta velocidade, e com as curvas sinuosas no ponto 2 e 3 (mapa 3) e também lidam com a falta de iluminação, o que faz com que a caminhada não seja uma escolha segura para o usuário (figura 8).

Arborização ao longo do trajeto é escassa, com isto falta sombreamento e além disso, não há nenhuma área de descanso, o que colabora para tornar o percurso longo e cansativo (figura 9).

Figura 8: Trevo de Vilanova BR-161



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Figura 9: BR-161



Fonte: Acervo do Autor, 2021

O que se observa é que o trecho avaliado da BR-116 que corta os dois distritos, demonstra a importância da ligação entre eles além de uma clara vocação para uma ligação ativa entre eles, observando pelas imagens a apropriação que já acontece mesmo sem que haja condições ideais. Além disso é importante ressaltar a topografia suave no trecho, que não é comum na região.

Diante disso, comprovando a apropriação existente e a vocação de ligação que existe entre os distritos, pode-se inferir que a implantação de um parque urbano como elemento de ligação nesse trecho, oficializando a ocupação e apropriação desse vazio urbano, poderia melhorar a qualidade de vida dos moradores de ambos os distritos e valorizar o espaço urbano como um todo. Dar a função correta a um espaço já utilizado informalmente para este fim com a implementação de uma boa infraestrutura que proporcione atratividade e conforto voltados ao pedestre ajuda a incentivar a mobilidade a pé e também que mais usuários utilizem o trecho para prática de exercícios.

4.4 Pesquisa de opinião pública

Para compreender melhor as áreas públicas do distrito de Vilanova/Manhuaçu-MG e segundo a metodologia de Khisty (1995), foi distribuído um questionário de opinião pública para coletar informações sobre a percepção dos usuários sobre as áreas públicas em análise.

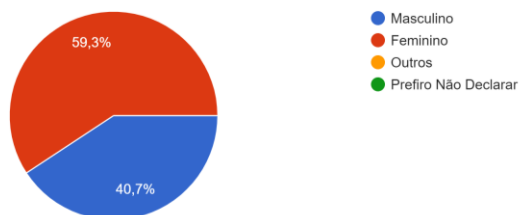
Por meio do *google forms* foi desenvolvido um questionário com 13 perguntas, que foi aplicado do dia 25/05/2021 a 02/06/2021, com a participação de 55 pessoas,

sendo sua população estimada em 5.038 habitantes, segundo o último levantamento realizado pelo IBGE (2010), representando uma amostra de cerca de 1% da população total do distrito.

Quanto ao perfil dos participantes é possível observar que 59,3% dos participantes (gráfico 01) é do sexo feminino e 40,7% masculino, conforme gráfico 02 cerca de 51,9% com idade entre 20 a 30 anos. Observa-se que 31,5% (gráfico 03) afirmaram ser adeptos a caminhada, corrida como meio de exercício físico frequentemente e 35,2% afirmam praticar exercícios, mais raramente.

Gráfico 01: Análise quanto ao gênero

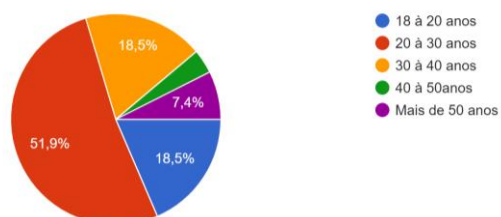
1- Gênero
54 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Gráfico 02: Análise quanto a faixa etária

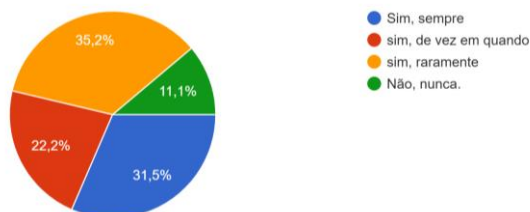
2- Qual é sua faixa etária?
54 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Gráfico 03: Análise quanto prática de exercício físico

3- Você é adepto a caminhada, corrida como meio de exercício e com qual frequência você caminha/corre?
54 respostas

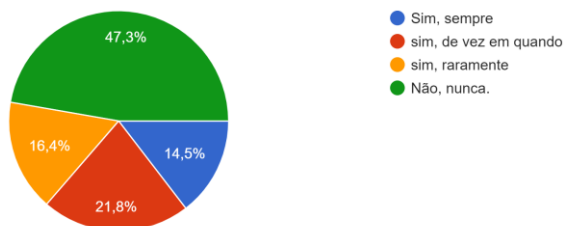


Fonte: Acervo do Autor, 2021

Conforme apontado (gráfico 04), 46,3% afirmam nunca utilizarem do espaço público de Vilanova para prática de exercício, caminhar, correr, academia ao ar livre e 22,2% utilizam o espaço público raramente.

Gráfico 04: Análise quanto a utilização do espaço público

4- Você utiliza do espaço público de Vila Nova para prática de exercício, caminhar, correr, academia ao ar livre?
55 respostas

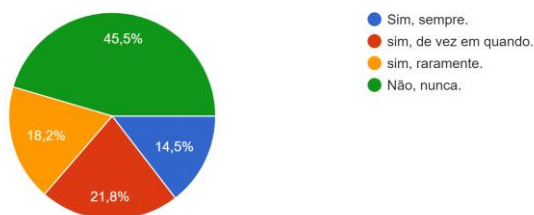


Fonte: Acervo do Autor, 2021

Nota-se também conforme o gráfico 5, que 55,5% dos entrevistados utilizam a BR 116 no trecho de Vilanova a Realeza para correr ou caminhar, sempre, de vez em quando e raramente, quanto que 44,4% nunca utilizaram o trecho para esse fim.

Gráfico 05: Análise quanto a utilização do trecho da BR-116

5- Você utiliza a BR 116 no trecho de Vila Nova a Realeza para correr ou caminhar?
55 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2021

Para a avaliação da opinião pública em relação a infraestrutura dos espaços públicos foram elaboradas 8 perguntas baseadas na metodologia de Khisty (1995), que consistia que os entrevistados distribuíssem notas de 0 a 5 pontos aos 4 atributos: Conforto, Continuidade do Sistema, Segurança e Seguridade, sendo: 0 não existente, 1 péssimo, 2 ruim, 3 regular, 4 bom, 5 ótimos.

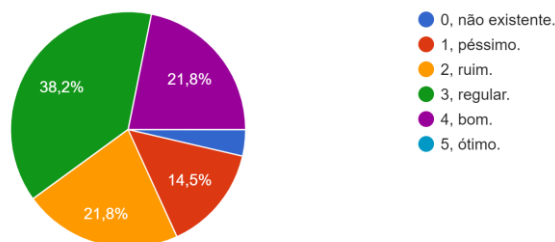
Segundo Jan Gehl (2010), as cidades devem ser supridas de espaço que despertem o interesse das pessoas para que utilizem os espaços públicos, e que esses devem propor uma boa infraestrutura, conforto e atratividades sociais diversas.

Em relação ao conforto (gráfico 06), 14,5% dos entrevistados classificaram a infraestrutura das praças de Vilanova com 1 ponto, 21,8% pontuaram com 2 pontos e 21,8% como 4 pontos e somente 3,6% classificaram com 5 pontos. Com isso demonstra que mais da metade, somando 71,5 % dos entrevistados não acham a infraestrutura do distrito satisfatória.

Gráfico 06: Análise em quanto a infraestrutura das áreas públicas de Vila Nova-Manhuaçu/MG

6- Em relação a infraestrutura (Aspectos físicos, calçamento, saneamento, iluminação) das praças de Vila Nova, como você a classificaria?

55 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2021

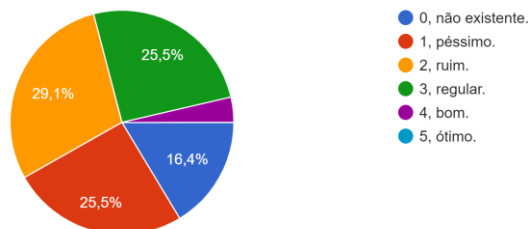
Quanto a arborização das áreas públicas urbanas de Vilanova quanto as sombras e a composição da paisagem (gráfico 07), 29,1% pontuaram com 2 pontos, 25,5% com 3 e 1 ponto, 16,4% classificaram como não existente, 0 pontos e somente 3,6% pontuaram com o total de 5 pontos.

Referente a presença de bancos, as condições de ruído, limpeza, abrigo, odor, vibrações (gráfico 08), 44,4% dos entrevistados classificaram em 3 pontos, 20,4% pontuaram em 2 pontos, 14,8% deram nota 1 e 21,8% com 4 pontos.

Gráfico 07: Análise da arborização das áreas públicas de Vilanova- Manhuaçu/MG

7- A arborização das áreas públicas urbanas de Vila nova quanto as sombras e a composição da paisagem são satisfatórias pra você? classifique:

55 respostas

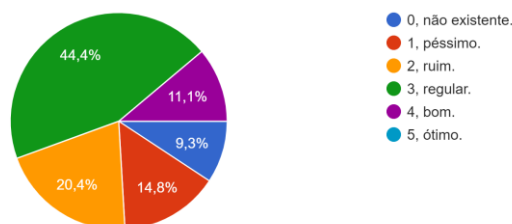


Fonte: Acervo do Autor, 2021

Gráfico 08: Análise quanto ao conforto das áreas públicas de Vilanova- Manhuaçu/MG

8- Referente a presença de bancos, as condições de ruído, limpeza, abrigo, odor, vibrações, classifique:

54 respostas



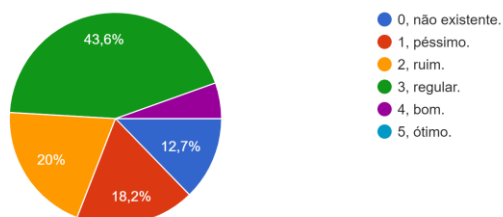
Fonte: Acervo do Autor, 2021

Em seguida a essas indagações foram feitas perguntas relacionadas a Continuidade do Sistema, relacionando a facilidade da caminhabilidade no distrito, a

facilidade de percorrê-lo a pé, a ausência de obstáculos, de caminhos sinuoso, as inclinações e conexões entre vias, onde 43,6% pontuaram em 3 pontos, a maioria dos entrevistados classificaram com regular e 18,2% deram nota 1, afirmando a péssima qualidade no caminhar (gráfico 09).

Gráfico 09: Análise quanto ao conforto das áreas públicas de Vilanova- Manhuaçu/MG

9- Quanto a facilidade de caminhar, auxiliada pela ausência de obstáculos, de caminhos sinuoso, de inclinações e conexões entre vias, classifique:
55 respostas



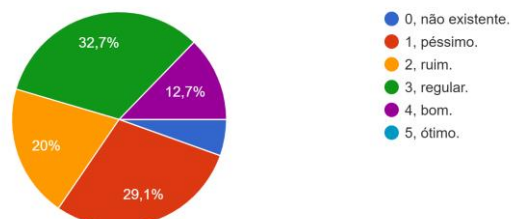
Fonte: Acervo do Autor,2021

Em relação a infraestrutura dos pontos de ônibus, grande parte dos participantes classificaram como regular (gráfico 10), pontuando em 3 pontos e 29,1% atribuíram com 1 pontos a péssima infraestrutura dos pontos de ônibus.

Quanto a conectividade dos trajetos que o usuário percorre a pé e os pontos de ônibus presente na cidade (gráfico 11), 44,5% acham a quantidade e a facilidade de caminhar até o ponto de ônibus mais próximo, regular, classificando em 3 pontos, 18,2% em 1 ponto e somente 1,8% atribuíram a nota máxima de 5 pontos.

Gráfico 10: Análise quanto a infraestrutura dos pontos de ônibus

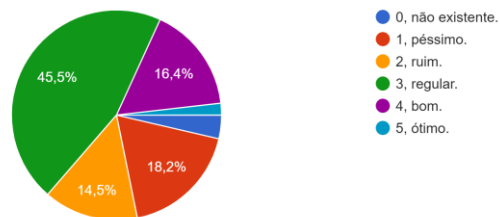
10- Em relação a infraestrutura dos pontos de ônibus. Classifique.
55 respostas



Fonte: Acervo do Autor,2021

Gráfico 11: Análise quanto a conectividade do sistema.

11- Quanto a conectividade dos trajetos que você percorre a pé e os pontos de ônibus presente na cidade, classifique:
55 respostas



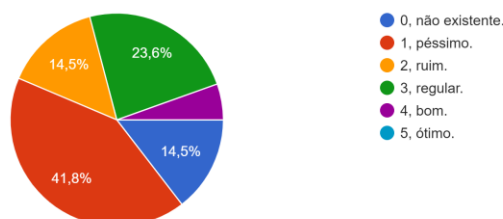
Fonte: Acervo do Autor, 2021

Seguindo a aplicação da metodologia, foi pedido para que os entrevistados classificassem o percurso quando ao nível de segurança do trecho da BR-116 entre Vilanova e Realeza, para que avaliassem o deslocamento a pé, quanto à segurança e proteção do tráfego de veículos em alta velocidade.

A grande maioria dos entrevistados (gráfico 12), somando 41,8% não se sentem seguros em percorrer a pé o trecho, pontuando em 1 ponto, 14,5% com 2 e 0 pontos, 23,6% acham a área regulamente segura, classificando em 3 pontos e 5,5% atribuíram com nota 5.

Gráfico 12: Análise quanto a segurança do trecho da BR 116

12- Como você avalia andar a pé no trecho da BR 116 quanto à segurança e proteção do tráfego de veículos.
55 respostas

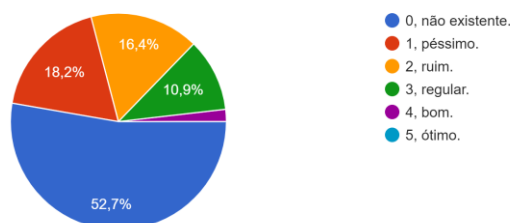


Fonte: Acervo do Autor, 2021

Seguridade, um dos pontos essenciais para a garantia da segurança dos usuários está relacionada diretamente a iluminação das áreas públicas, pois reforçam a seção de segurança e confortos dos pedestres durante o percurso no período noturno, trazendo sensação de conforto, senso de localização e segurança em caminhar pela cidade (GEHL, 2010). Por isso foi pedido para que os entrevistados pontuassem a iluminação dos espaços públicos e 52,7%, a maioria classificaram como não existente, 18,2% pontuaram com 1 ponto e 16,4% com 2 pontos, conclui-se que 87,3% não estão satisfeitos com a iluminação no trecho da BR 116.

Gráfico 13: Análise quanto a iluminação do trecho da BR 116

13- Quanto a iluminação dos espaços públicos no trecho da BR 116 entre Vila Nova a Realeza, classifique:
55 respostas



Fonte: Acervo do Autor, 2021

As Cidades de acordo com Ghel (2013), devem ser lugar de encontro entre pessoas, onde a troca de experiência acontece, que as pessoas sejam incentivadas a utilizar o espaço público e as cidades se tornam ativas quando promovem espaços atraentes e agradáveis. A pesquisa aponta que 22,2% dos entrevistados utilizam o trecho da BR-116 entre o distrito de Vilanova a Realeza, regularmente para prática de exercícios (como caminhar, correr), e a grande maioria, somando 46,3%, não utilizam as áreas públicas do distrito para este fim.

Também pode-se concluir que, apesar da falta de infraestrutura adequada para receber a presença dos pedestres, grande parte dos entrevistados fazem o uso regular do trecho da BR-116, para correr, paladar e caminhar somando 37% dos entrevistados, que afirmam fazer esse deslocamento a pé com certa frequência.

Contudo, apesar da dificuldade da dificuldade em conseguir uma amostra maior, devido a recomendações de distanciamento social em decorrência da pandemia de Covid-19, o levantamento quantitativo e qualitativo e a pesquisa de opinião da população local das áreas aqui estudadas, deixou evidente a carência de áreas de lazer de qualidade nos dois distritos, necessitando a uma maior atenção as áreas públicas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sabe-se que com o desenvolvimento da indústria automobilística, as cidades são cada vez mais pensadas e planejadas para atender o uso do carro, no Brasil assim como nas maiorias das cidades do mundo, as condições de mobilidade voltada para o deslocamento a pé são críticas, as pessoas são forçadas a disputar espaço com o uso do automóvel, tornando a mobilidade a pé uma escolha não tão segura.

Com o intuito de tornar a cidade mais caminháveis é interessante em transformá-las em cidades vivas, as cidades vivas são cidades atrativas, que oferecem boa infraestrutura e o desejo de se cidades vivas e seguras é reforçado quando as pessoas são incentivadas a caminhar, pedalar e utilizar os seus espaços urbanos como troca de experiências.

As cidades caminháveis e ativas desempenham um importante papel que contribui na ativação da economia local, uma vez que cidade são planejadas de maneira que promova espaços convidativos para o deslocamento a pé, outro ponto importante para ativação das cidades, é a utilização dos parques urbanos que liguem as áreas consideradas da cidade com os espaços vazios da cidade além de ser um instrumento de qualificação da paisagem.

De um modo geral, o estudo destaca a importância da caminhada e como ela reflete na saúde física e mental das pessoas. Os usuários são atraídos a caminhar,

pedalar e a permanecer nos espaços públicos quando esses dispõem de uma boa infraestrutura e atratividade. Observando o cenário em que a população vive hoje, com o surgimento da pandemia de Covid-19, onde o distanciamento social é uma importante recomendação para barrar a propagação do vírus, ressalta-se a importância de áreas públicas de qualidade para permitir o cumprimento dessa recomendação (viabilizando o modal de transporte a pé) além de contribuir para a qualidade de vida dos usuários.

O estudo também aponta que a criação de nova área de lazer, com a criação de um parque de lazer urbano no trecho da BR-116, que possa ser usado como um elemento de ligação entre os dois distritos, com um propósito de ocupar um vazio urbano (que comprovou sua vocação como eixo de ligação e de prática esportiva ao longo dessa pesquisa) pode incentivar a mobilidade a pé e contribuir com a melhoria da qualidade de vida dos residentes em ambos os distritos tratados nessa pesquisa.

6. REFERENCIAS

ABREU, Alexandre Herculano; OLIVEIRA, RJ de. **Áreas verdes e municípios**. Santa Catarina, p. 2, 2004.

ANDRADE, Víctor; CUNHA, Clarisse. **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. 121 p. Tradução: Marcelo Fonseca. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 07 jun. 2021.

DE PAULA FREITAS, Matheus; FERREIRA, Denise Labrea. Acidentes de trânsito no Brasil e em Uberlândia (MG): análise do comportamento e a forma de utilização deste indicador para a Gestão da Mobilidade Urbana. Observatorium: Revista eletrônica de geografia, v. 2, n. 5, 2010.

GEHL, JAN. **CIDADES PARA PESSOAS**. 1. ed. Perspectiva, f. 140, 2013. 280 p.

GOMES, Marcos Antônio Silvestre. **Parques urbanos, políticas públicas e sustentabilidade**. Mercator (Fortaleza), v. 13, n. 2, p. 79-90, 2014.

HARDT, Leticia Peret Antunes. **Recuperação de áreas degradadas para áreas verdes urbanas**. In: Curso sobre paisagismo em áreas urbanas. Curitiba, Unilivre, 1996.

KLIASS, Rosa Grena et al. Levantamentos: características urbanas de 5 —zonas de aproximadamente 25 km². São Paulo: PMSP, 1967.

LOBODA, Carlos Roberto; DE ANGELIS, Bruno Luiz Domingues. **Áreas verdes públicas urbanas: conceitos, usos e funções**. *Ambiência*, v. 1, n. 1, p. 125-139, 2005.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos**. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133, 01 dez. 2005. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0102-88392005000400008>. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392005000400008>. Acesso em: 07 abr. 2021.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial de São Paulo, 2002.

MOGO, Rita Gonçalves Lupi Marques. **Paisagens adaptadas: os vazios como sistemas de parque urbano**. 2012. Dissertação de Mestrado

MIRANDA, Hellem de Freitas. **Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba**. 2010. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MOURA, Rosa; CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos**. São Paulo em perspectiva, v. 19, n. 4, p. 121-133, 2005.

NADALIN, Vanessa; IGLIORI, Danilo. Espreadimento urbano e periferização da pobreza na região metropolitana de São Paulo: evidências empíricas. **EURE (Santiago)**, v. 41, n. 124, p. 91-111, 2015.

OLIVEIRA, Andrew et al (ed.). **Como anda o movimento pela mobilidade a pé no Brasil**: agentes, oportunidades e gargalos. In: OLIVEIRA, Andrew et al. Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. Cap. 7. p. 83-103. Tradução: Marcelo Fonseca. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 07 jun. 2021.

PADILHA, Júlia Calvaitis; GIACOMELLI, Bruna; ECKERT, Natalia Hauenstein. **Análise do potencial de transformações de vazios urbanos em áreas de lazer: Um estudo de caso do município de Chapada/RS**. Revista Interdisciplinar de Ensino, Pesquisa e Extensão, v. 7, p. 220 - 232, 2019. Disponível em: <https://revistaeletronica.unicruz.edu.br/index.php/revint/issue/view/61>. Acesso em: 17 jun. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MANHUAÇU: Prefeita entrega nova Praça em Vilanova. Manhuaçu, 26 maio 2017. Disponível em: <https://www.manhuacu.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/prefeita-entrega-nova-praca-em-vilanova/109628>. Acesso em: 07 jun. 2021.

STAHLE, Alexander (ed.). Valores econômicos de uma cidade caminhável. In: HANS KARSSSENBERG (Porto Alegre) (ed.). Cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. 2. ed. Porto Alegre: Edipucrs, 2015. Cap. 6. p. 1-344. (2). Tradução de Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas.

VELOZO, Thammy Raysa Vieira. **ESTUDO DE METODOLOGIAS PARA AVALIAÇÃO DE CALÇADAS EM BAIRROS DE NITERÓI, RJ**. 2019. 133 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia Urbana, Programa de Engenharia Urbana, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

WERF, Jouke van Der; ZWEERINK, Kim; VAN TEEFELEN, Jan (ed.). História da cidade: rua e andar térreo. In: HANS KARSSSENBERG (Porto Alegre) (ed.). Cidade ao

nível dos olhos: lições para os plinths. Porto Alegre: Edipucrs, 2015. Cap. 4. p. 1-344.
(2). Tradução de Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas..