

# **A caminhabilidade na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ: estudo de caso no entorno da Praça do Santíssimo Salvador**

Késia Rocha Araujo<sup>1</sup>, Luma dos Santos Martins<sup>2</sup>, Marina Roma Ribeiro de Oliveira  
Silva<sup>3</sup>, Thais Ferreira Torres<sup>4</sup>

GT 3. Sociedade, Ambiente e Dinâmicas Urbano-Regionais

## **Resumo**

A praça do Santíssimo Salvador está presente na paisagem da cidade de Campos dos Goytacazes desde sua formação inicial, quando ainda era denominada Vila de São Salvador. Atualmente, por sua grande relevância histórica, consolidou-se como um ponto de referência, localizada no centro da cidade, próxima aos principais terminais de transporte público, sendo um importante local de passagem com intenso fluxo de pedestres durante todo o dia. Neste trabalho, é apresentada uma análise da caminhabilidade das calçadas no entorno da Praça do Santíssimo Salvador, considerando as características do ambiente urbano, as situações e dimensões das calçadas, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e outros aspectos. Todas as características são avaliadas através da ótica do pedestre, de forma a averiguar se estas produzem uma boa caminhabilidade, ou seja, se favorecem e influenciam na motivação para deslocamentos a pé e utilização desse espaço urbano.

**Palavras-chave:** Caminhabilidade; Pedestre; Praça do Santíssimo Salvador.

<sup>1</sup> Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas pela Universidade Federal Fluminense e Pós-graduanda em Arquitetura da Cidade pelo Instituto Federal Fluminense. E-mail: kesiarochaa@gmail.com

<sup>2</sup> Pós-graduanda em Arquitetura da Cidade pelo Instituto Federal Fluminense. E-mail: luma.santos.martins@gmail.com

<sup>3</sup> Pós-graduanda em Arquitetura da Cidade pelo Instituto Federal Fluminense. E-mail: marinaroma.arq@gmail.com

<sup>4</sup> Mestre no Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental e Pós-graduanda em Arquitetura da Cidade pelo Instituto Federal Fluminense. E-mail: thais\_ftorres@hotmail.com

## 1. Introdução

O crescimento urbano desordenado afeta o meio ambiente das cidades, através da aglomeração de edificações e pessoas, do aumento do tráfego de veículos nas áreas centrais, da impermeabilização do solo, entre outros aspectos que envolvem o complexo desenvolvimento das cidades (NUCCI, 2008).

O deslocamento a pé vem sendo reduzido e substituído pelos modos motorizados desde a Revolução Industrial. Enquanto a infraestrutura de vias ganha cada vez mais espaço, as calçadas e ciclovias ficam negligenciadas ou em segundo plano. É neste contexto que a maioria das cidades perde espaço para a escala humana e toma para si a escala motorizada, deixando, portanto, de proporcionar uma vida urbana mais agradável, cujas cidades sejam para pessoas e não para veículos (GEHL, 2015).

Lefebvre (2001) defende o “direito à cidade”, que consiste no direito às condições de moradia e à vida urbana, transporte e uso dos equipamentos públicos. Quando esse direito não é assegurado, acontece o que o autor chama de “destruição da urbanidade”, com limitação do acesso e uso dos espaços de encontro e de convívio, representando danos no exercício da cidadania.

O conceito de caminhabilidade foca nas condições do espaço urbano sob a ótica do pedestre. De maneira geral, pode ser definida como as características do ambiente urbano que favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé (ITDP, 2016). Em uma perspectiva mais ampla, uma infinidade de novas oportunidades sociais e recreativas podem aparecer quando se realizam deslocamentos a pé. Caminhar é uma forma de interagir com outras pessoas e de compartilhar o espaço público como uma plataforma e estrutura. (GEHL, 2015).

O município de Campos dos Goytacazes está localizado no norte do estado do Rio de Janeiro e possui a maior extensão territorial do estado, possuindo uma população estimada para o ano de 2018 de, aproximadamente, 500 mil habitantes, segundo dados do IBGE Cidades. Pode ser considerada uma cidade de médio porte, haja vista a oferta de bens e serviços.

A partir do conceito de caminhabilidade e baseado na metodologia desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP), foi realizada uma análise das condições de caminhabilidade no entorno da Praça do Santíssimo Salvador, cidade de Campos dos Goytacazes/RJ. A escolha da área analisada se deu por conta de ser um local de passagem com grande fluxo de

pedestres, além de estar na região central da cidade, ser um ponto de grande relevância histórica e estar próxima a importantes terminais de transporte público – terminal Luiz Carlos Prestes (Av. XV de Novembro) e Rodoviária Roberto Silveira.

Com isso, o presente trabalho teve como objetivo analisar a caminhabilidade no entorno da Praça do Santíssimo Salvador. O estudo utilizou pesquisa bibliográfica, documental e levantamento de campo, onde foram avaliadas as condições atuais da praça, além de registro fotográfico.

Este trabalho vem estruturado em mais duas seções de contextualização e uma seção com a análise da caminhabilidade no entorno da praça, além desta introdução e das considerações finais.

## **2. Contextualização**

### **2.1. Espaços públicos**

Para tratar do conceito de espaço público, deve-se defini-lo como um termo complexo e multidimensional, permitindo que essa reflexão compreenda uma discussão mais ampla que traz conotações subjetivas e objetivas. No âmbito físico pode-se considerá-lo um vazio urbano que se configura de acordo com os volumes das zonas centrais da cidade, constituindo muitas das vezes um espaço onde se observa maior incidência de áreas verdes. A sua forma subjetiva compreende o aspecto do espaço público enquanto local de direito dos cidadãos e da expressão política por excelência. Outra característica importante é a sua capacidade de “conectar lugares e pessoas de todo tipo e procedência, em qualquer momento. Portanto, o espaço público é intrinsecamente o mais democrático da cidade” (ALOMÁ, 2013).

São três as dimensões centrais que podem ser encontradas dentro do conceito de espaço público: social, funcional e simbólica. A dimensão social trata sobre a vocação do lugar para a vida em sociedade, a funcional se refere ao exercício de diversas funções no lugar, e por sua vez a simbólica trata da constituição local que agrupa diferentes significados partilhados por grupos sociais diversos. Esses “lugares” dependem da existência de um espaço físico onde possam coexistir; espaço esse que se torna “palco no qual os atores sociais se movimentam” (BALULA, 2011, p. 95).

As atividades sociais da comunidade costumam ser direcionadas para espaços públicos não lineares, como parques, jardins e praças; que por sua vez têm seu papel determinado pela localização e usuários, assim como a natureza e o conteúdo da sua interação. Podem passar a fazer parte do desenho urbano de forma intencional ou casual, sendo entendidos, do ponto de vista da concepção espacial, como resultado de intervenções na cidade (GEHL; GEMZOE, 2000).

De uma forma geral, pode-se considerar que o espaço público é, de forma genuína, o espaço de vida coletiva urbana, o local do imprevisto, da espontaneidade, dos encontros, das rotinas, dos desacordos, do diálogo, do que se expõe e reivindica (CARLOS, 2001). Sendo, portanto, complementado pela ideia que muitas vezes é confundida com o conceito de espaço público ideal para a população geral, que classifica como uma extensão do morar, do brincar, das atividades de lazer, formado por diferentes usos e apropriações.

Para que se possa alcançar o objetivo de promover o encontro entre pessoas e atividades de lazer e entretenimento, o espaço público deve englobar uma combinação ideal de equipamentos, materiais e tudo o que seja necessário para alcançar condições que garantam o conforto e conseqüentemente possibilitem as atividades ao qual se destina. Um dos principais condicionantes é a avaliação de questões ambientais, que possuem importância e pertinência direta nos fenômenos de uso e apropriação do espaço público. Dependendo do efeito desses condicionantes, se desfavoráveis, podem agir como ameaça à vivência e sustentabilidade nesses espaços.

## **2.2. O pedestre e a caminhabilidade**

As ruas e calçadas compõem um dos principais palcos da vida cotidiana. É o local onde as pessoas transitam para ir de um local a outro, ou apenas para passar o tempo. Independente do propósito, uma caminhada pelo espaço urbano propicia as trocas e atividades sociais, que são parte integrante das atividades do pedestre durante o percurso.

Pedestres são pessoas que se deslocam a pé, incluindo crianças, adultos e idosos, com suas diferentes capacidades de percepção e agilidade. Eles podem ainda apresentar limitações físicas, como deficiências motoras e de visão; e limitações de locomoção, permanentes ou temporárias, como o transporte de

carrinhos de bebês, carrinhos de compras, cadeira de rodas e crianças de colo (ITDP, 2016).

A atual forma de organização das cidades e a concepção dos espaços urbanos, voltados para o deslocamento do veículo individual, reduz o papel, anteriormente protagonista, do pedestre na vitalidade da cidade. Mesmo o pedestre sendo elemento prioritário no sistema de transporte, observa-se que a infraestrutura urbana existente não incentiva seu deslocamento, visto que as calçadas não ofertam condições mínimas para a realização do caminhar, sendo normal encontrar calçadas estreitas, com buracos e obstruções (SPECK, 2012).

Se as ruas e vias estiverem ocupadas por pessoas e os serviços e recursos buscados estiverem devidamente localizados, caminhar pode ser o modo mais produtivo e gratificante de se deslocar pela cidade. (D'ALMEIDA, 2017).

A partir disso, o autor Jeff Speck (2012) pontua que para que um trajeto a pé seja atraente, ele deve ser seguro, confortável e interessante. O autor atenta para o fato que uma cidade caminhável deve ser encarada como algo simples, uma solução prática para problemas que encaramos rotineiramente.

Jane Jacobs (2001) conclui que a rua é um elemento essencial para o bom funcionamento da estrutura social das cidades, pois permite a formação da comunidade, que por sua vez, é o meio mais eficaz de garantir a segurança. Além disso, a autora pontua que a rua potencializa encontros e ajuda a criar um sentimento de pertencimento e identidade com a cidade.

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) conceitua caminhabilidade, *walkability* em inglês, como as condições que o espaço urbano apresenta sob a ótica do pedestre. A caminhabilidade compreende características que tenham influência na motivação para as pessoas andarem com mais frequência e utilizarem o espaço urbano. O foco não é apenas em elementos físicos, mas também em atributos do uso do solo, da política ou da gestão urbana que contribuem para valorizar os espaços públicos, a saúde física e mental dos cidadãos e as relações sociais e econômicas na escala da rua e do bairro (ITDP, 2016).

Quando abordamos a caminhabilidade, pode-se perceber que o pedestre deve se sentir convidado a caminhar pela cidade e a permanecer em espaços públicos. Para tal, deve-se iniciar um processo de melhores e mais seguras condições para o tráfego e permanência, que irá refletir em novos padrões de uso da cidade (MARQUES; BATISTELA, 2016).

### 3. A caminhabilidade no entorno da Praça do Santíssimo Salvador

Analisar a caminhabilidade no entorno da praça permite avaliar as condições do espaço urbano e acompanhar o impacto de ações de qualificação do espaço público, indicando em que medida favorecem ou não os deslocamentos a pé. Esta análise teve como propósito promover um novo olhar sobre o meio urbano sob a ótica do pedestre e foi dividida em seis diferentes categorias: calçada; mobilidade; atração; segurança viária; segurança pública; e ambiente.

#### 3.1. Categoria Calçada

A categoria calçada incorpora a dimensão de caminhabilidade relativa à infraestrutura, considerando dimensões, superfície e manutenção do piso adequados ao pedestre. As características analisadas constam na Tabela 01.

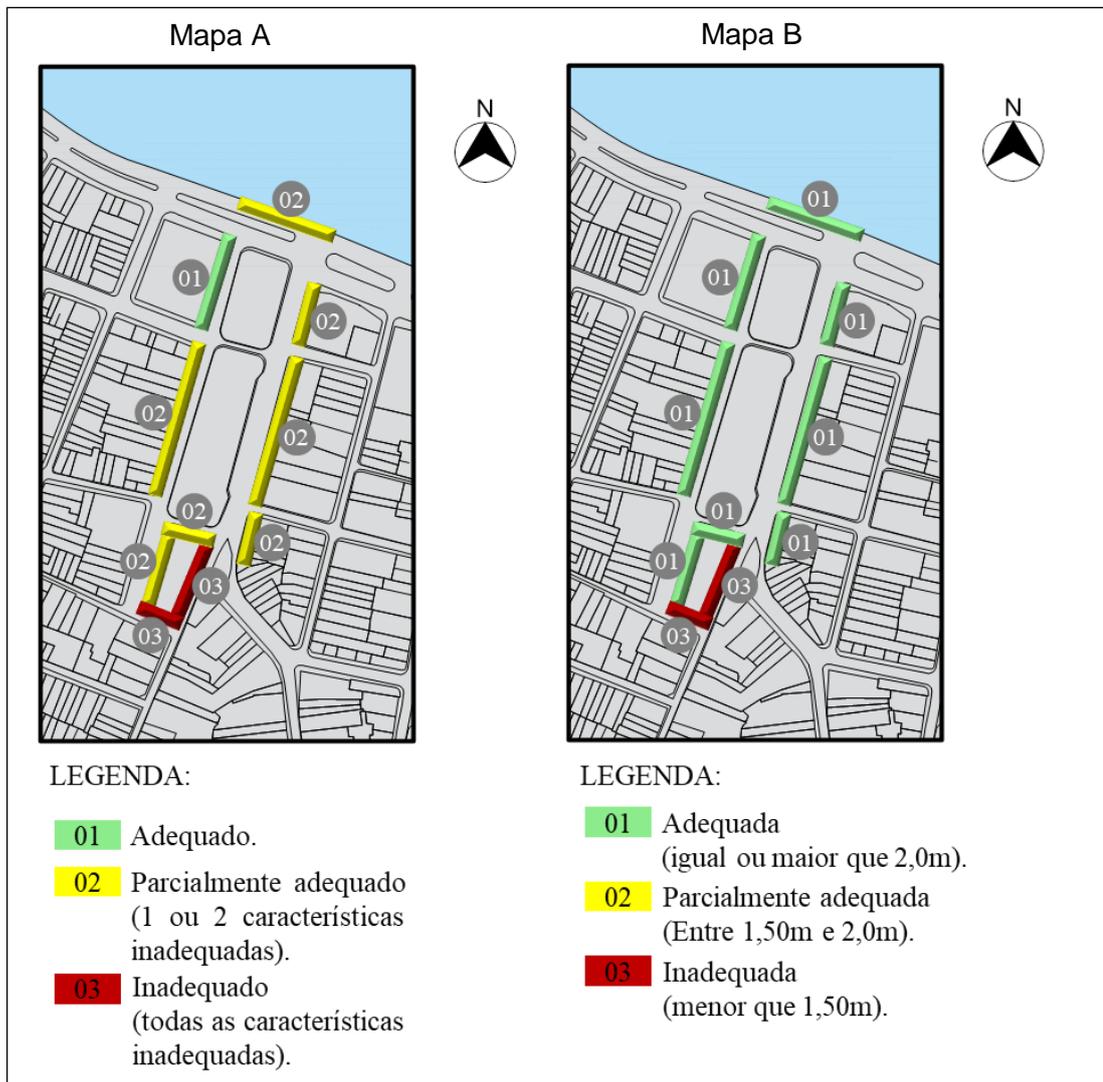
Tabela 01 – Características analisadas na categoria calçada

<b>Categoria</b>	<b>Característica analisada</b>	<b>Critério de avaliação</b>
Calçada	Condição do piso (Regular, Nivelado e Antiderrapante)	Adequado
		Parcialmente adequado (1 ou 2 características inadequadas)
		Inadequado (todas as características inadequadas)
	Largura	Adequada (igual ou maior que 2,0m)
		Parcialmente adequada (Entre 1,50m e 2,0m)
		Inadequada (menor que 1,50m)
	Barreiras	Sem barreiras
		Obstrução de parte da passagem
		Obstrução total da passagem
	Piso tátil	Possui piso tátil
Não possui piso tátil		

Fonte: Autoria própria, 2019

A primeira característica analisada foi a condição do piso, onde foi verificado se o piso da calçada é regular, nivelado e antiderrapante. A segunda característica analisa foi a largura das calçadas, onde os trechos foram divididos em: calçadas com largura maior que 2,00m; calçadas com largura entre 1,50m e 2,00m; e calçadas com largura menor que 1,50m.

Figura 02 – Mapas de condição dos pisos (A) e largura das calçadas (B)



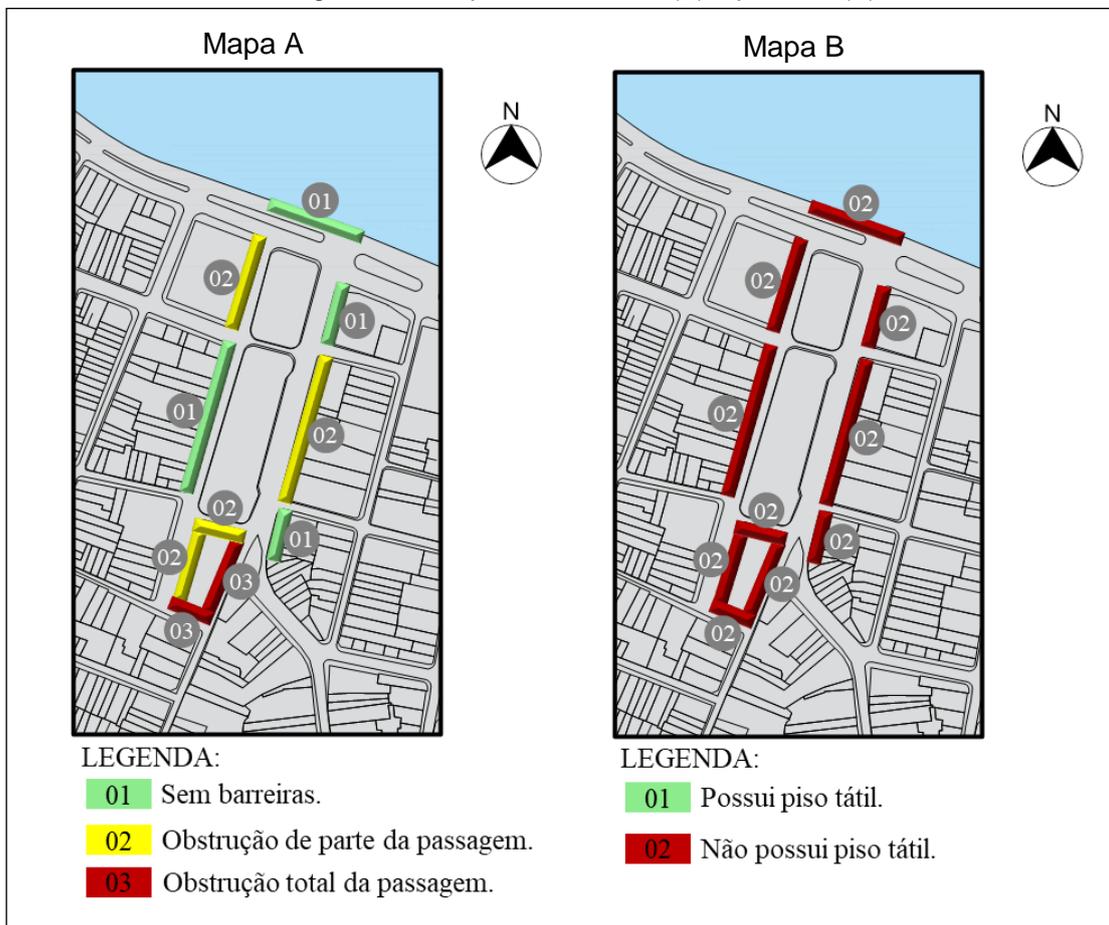
Fonte: Autoria própria, 2019

Conforme apresentado na Figura 02 – Mapa A, a condição dos pisos da maioria das calçadas é parcialmente adequada, sendo o principal problema encontrado o material não ser antiderrapante. Os trechos nas laterais da catedral estão em pior estado, apresentando buracos, desníveis e materiais quebrados.

Conforme apresentado na Figura 02 – Mapa B, a maioria das calçadas possuem largura adequada e, assim como na condição do piso, apenas as calçadas na lateral da catedral são inadequadas, com trechos de calçada com, aproximadamente, 1,10 metros.

A seguir foram verificadas se existiam barreiras que atrapalhavam a faixa livre de circulação dos pedestres. Quanto ao piso tátil, foi verificado se existiam ou não nas calçadas analisadas. Os resultados foram apresentados na Figura 03.

Figura 03 – Mapas de barreiras (A) e piso tátil (B)



Fonte: Autoria própria, 2019

As obstruções são constituídas por mesas de restaurantes, barracas de venda de produtos variados e postes de iluminação. Além disso, por ser um local de grande incidência de pessoas em situação de rua, há nas calçadas muitos colchões e cobertores. Quanto ao piso tátil, foi verificada sua inexistência em todos os trechos.

### 3.2. Categoria Mobilidade

A categoria Mobilidade está relacionada à disponibilidade e ao acesso ao transporte público. Avalia também a permeabilidade da malha urbana. As características analisadas nessa categoria são apresentadas na Tabela 02.

Tabela 02 – Características analisadas na categoria mobilidade

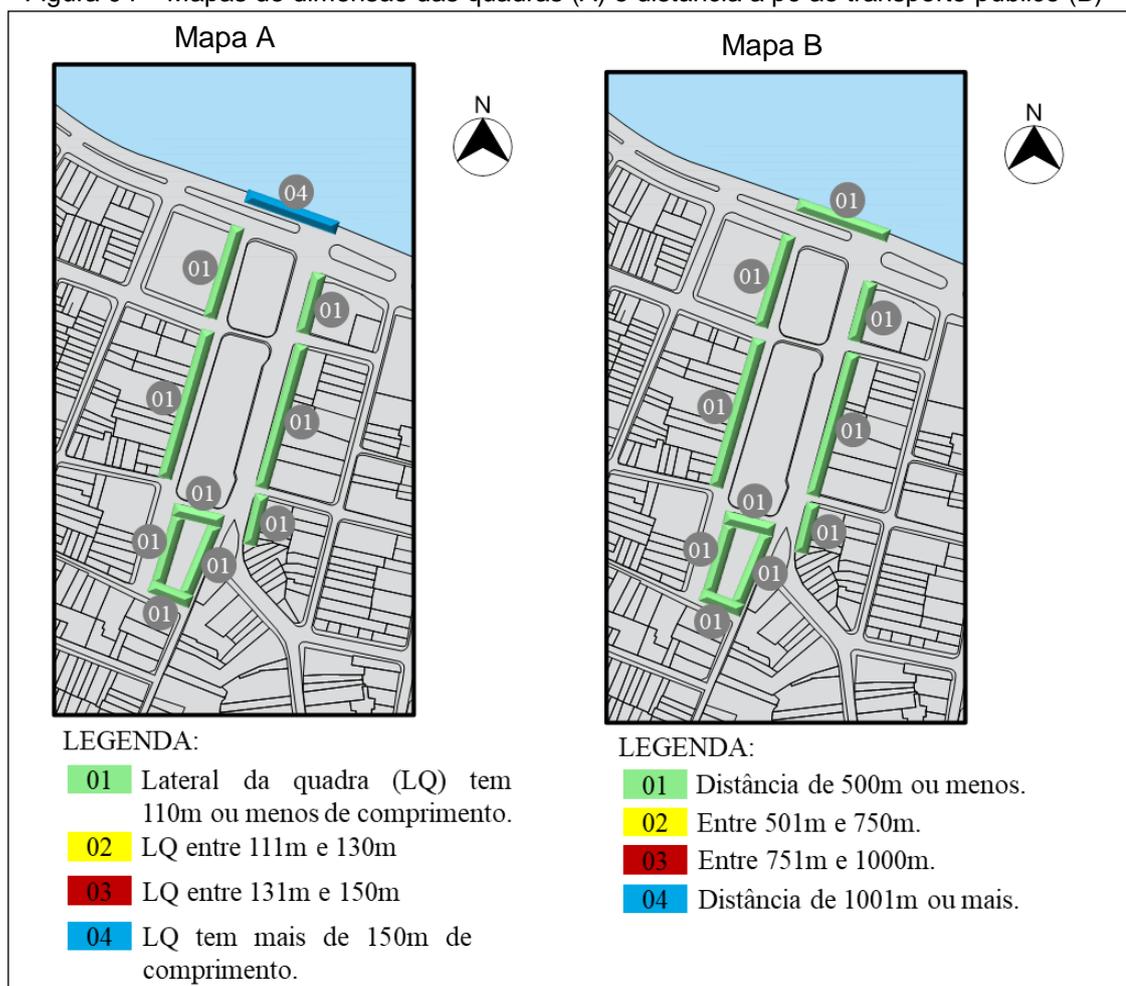
<b>Categoria</b>	<b>Característica analisada</b>	<b>Critério de avaliação</b>
Mobilidade	Dimensão das quadras	Lateral da quadra tem 110m ou menos de comprimento
		Lateral da quadra tem entre 111m e 130m de comprimento
		Lateral da quadra tem entre 131m e 150m de comprimento
		Lateral da quadra tem mais de 150m de comprimento
	Distância a pé ao transporte	A distância máxima a pé até uma estação de transporte público é de 500m ou menos
		A distância máxima a pé até uma estação de transporte público é entre 501m e 750m
		A distância máxima a pé até uma estação de transporte público é entre 751m e 1000m
		A distância máxima a pé até uma estação de transporte público é 1001m ou mais
	Rede cicloviária	Segmento possui condições seguras e completas para o uso de bicicletas
		Segmento não possui condições seguras e completas para o uso de bicicletas

Fonte: Autoria própria, 2019

A primeira característica analisada nesta categoria foi a dimensão das quadras, onde foram verificadas se as quadras possuem menos de 110 metros de comprimento, favorecendo à locomoção dos pedestres. A dimensão deve colaborar para uma melhor mobilidade do pedestre, permitindo oportunidades de cruzamentos e proporcionando rotas mais diretas. Posteriormente, foi verificada a distância a pé ao transporte público. A proximidade ao transporte constitui um fator importante para facilitar o acesso do local para o pedestre.

Conforme se pode observar na Figura 04 – Mapa A, todas as quadras possuem tamanho inferior a 110 metros, garantindo a permeabilidade nas quadras e favorecendo a locomoção dos pedestres na área central da cidade.

Figura 04 – Mapas de dimensão das quadras (A) e distância a pé ao transporte público (B)



Fonte: Autoria própria, 2019

Pode-se perceber também que a área é bem atendida pelo transporte público (Figura 04 – Mapa B), por conta da proximidade com o terminal Luiz Carlos Prestes (Av. XV de Novembro) e também da Rodoviária Roberto Silveira, localizada a, aproximadamente, 850 metros da praça. Quanto à rede cicloviária, foi verificada a inexistência em todos os trechos centrais, sendo inclusive este um problema de toda a região central da cidade.

### 3.3. Categoria Atração

A categoria Atração avalia atributos do espaço construído que podem ter um impacto decisivo na intensidade do uso das rotas de pedestres e na sua distribuição ao longo do dia ou semana. As características analisadas nessa categoria são apresentadas na Tabela 03.

Tabela 03 – Características analisadas na categoria atração

<b>Categoria</b>	<b>Característica analisada</b>	<b>Critério de avaliação</b>
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	5 ou mais entradas por 100m de face de quadra
		De 3 a 4 entradas por 100m de face de quadra
		De 1 a 2 entradas por 100m de face de quadra
		Nenhuma entrada por 100m de face de quadra
	Usos mistos	50% ou menos da área útil total é ocupada pelo uso predominante.
		Entre 51% e 70% da área útil total é ocupada pelo uso predominante.
		Entre 71% e 90% da área útil total é ocupada pelo uso predominante.
		Mais de 90% da área útil total é ocupada pelo uso predominante
	Uso público diurno e noturno	50% ou mais de uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário
		Entre 40% e 49% de uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário
		Entre 30% e 39% de uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário
		Menos de 30% de uso público tem período maior ou igual a 10 horas de funcionamento diário

Fonte: Autoria própria, 2019

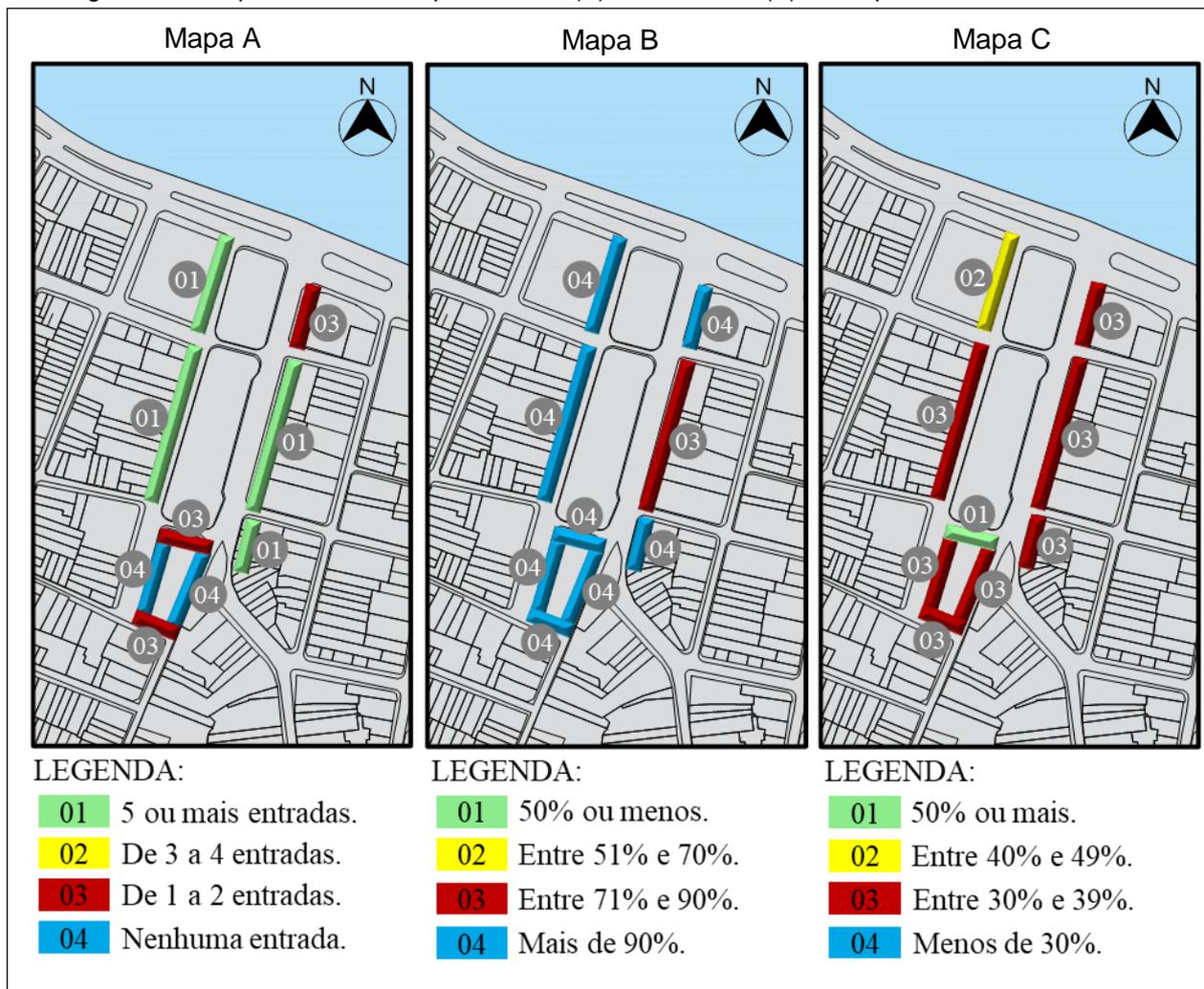
A primeira característica analisada nessa categoria foi a permeabilidade das fachadas (Figura 05 – Mapa A), onde foram analisadas as quantidades de entradas por fachada de quadra. Para a avaliação de entradas e acessos que favorecem a atração de pedestres, são contemplados elementos como aberturas nas frentes de lojas, entradas de restaurantes e cafés e entradas ativas de serviço.

Em seguida foi analisada a característica dos tipos de uso (Figura 05 – Mapa B), verificando se existem ou não usos mistos na região. Quando há uma combinação equilibrada de usos e atividades complementares, propicia-se a formação de um ambiente adequado ao pedestre, em que a necessidade de deslocamentos e as distâncias a serem percorridas são reduzidas. A mistura de usos colabora, ainda, para a animação e segurança dos espaços públicos.

A avaliação da característica de uso público diurno e noturno está indicada no Figura 05 – Mapa C e nele foi verificado o percentual da área útil total que é ocupada pelo uso predominante. O uso público pode ser entendido como o conjunto das atividades de utilização pública - seja em áreas públicas, seja em áreas particulares - que torna a ocupação dos espaços públicos mais frequente. Um

ambiente se torna atrativo ao pedestre quando seu uso é público e pode ser realizado em diferentes horários durante o dia e à noite.

Figura 05 – Mapas de fachadas permeáveis (A), usos mistos (B) e uso público diurno e noturno



Fonte: Autoria própria, 2019

Através da Figura 05 – Mapa A, pode-se perceber que a região estudada é bastante permeável, principalmente por conta dos comércios. Os trechos menos permeáveis são onde se localizam a catedral e um banco, que ocupam a fachada inteira da quadra.

O entorno da Praça do Santíssimo Salvador não possui um uso diversificado (Figura 05 – Mapa B), sendo constituído quase em sua totalidade por comércios. Essa característica se dá por se tratar da área central da cidade, onde existe baixo uso residencial, mas alto uso comercial e de prestadores de serviço.

Apesar de se tratar de uma área comercial e de serviços, o funcionamento dos estabelecimentos ocorre predominantemente durante o dia (Figura 05 – Mapa C), mesmo a região tendo potencial para ser também utilizada durante a noite. A praça, principalmente durante os finais de semana, tem um grande uso para funções de lazer durante a noite. Poderiam existir mais restaurantes e opções de lazer no entorno da praça, que explorassem esse uso noturno.

### 3.4. Categoria Segurança Pública

A categoria Segurança Pública agrupa características que exploram a influência do desenho urbano e das edificações no número de ocorrências e na sensação de segurança transmitida aos pedestres. As características analisadas nessa categoria são apresentadas na Tabela 04.

Tabela 04 – Características analisadas na categoria segurança pública

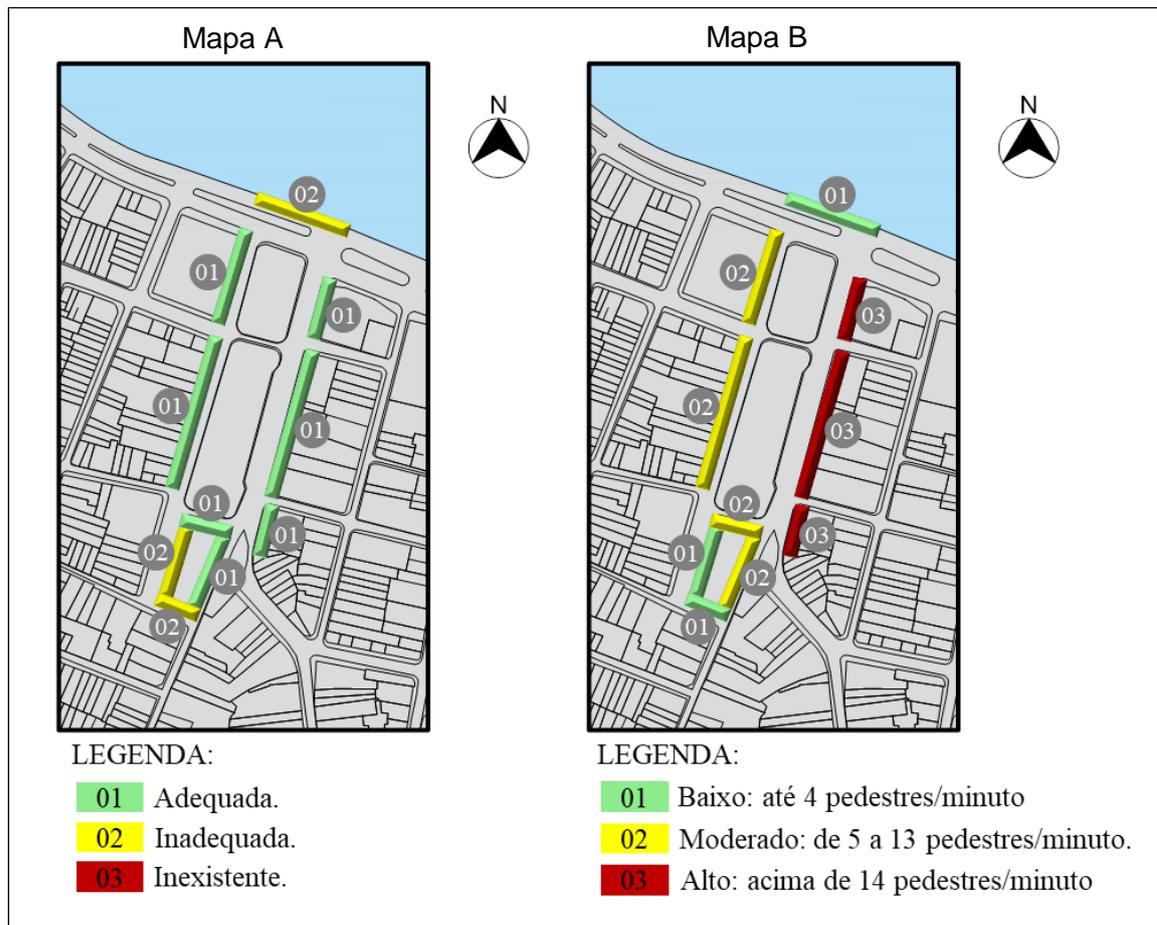
<b>Categoria</b>	<b>Característica analisada</b>	<b>Critério de avaliação</b>
Segurança pública	Iluminação	Adequada
		Inadequada
		Inexistente
	Fluxo de pedestres	Baixo: até 4 pedestres por minuto
		Moderado: entre 5 e 13 pedestres por minuto
Alto: acima de 14 pedestres por minuto		

Fonte: Autoria própria, 2019

A primeira característica analisada foi a qualidade da iluminação das vias. Uma calçada bem iluminada cria condições de utilização noturna dos espaços públicos e favorece a percepção de segurança pelos pedestres. Como adequada foram consideradas iluminações que tivessem altura e fluxo luminoso que garantissem a boa utilização do ambiente, além de não possuírem obstrução.

Quanto ao fluxo de pedestres, a presença de pessoas em horários diferenciados do dia e da noite funciona como elemento de vigilância natural e tende a atrair outros pedestres, incentivando utilização da rua. Por outro lado, a aglomeração excessiva de pedestres em horários e locais específicos pode ocasionar desconforto ou riscos relativos à segurança pública.

Figura 06 – Mapas de iluminação pública (A) e fluxo de pedestres (B)



Fonte: Autoria própria, 2019

Através da Figura 06, pode-se perceber que a área da Praça do Santíssimo Salvador possui uma boa iluminação, tendo esta parte sido reformada junto com a última reforma da praça, no ano de 2005. Os trechos que estão parcialmente adequados são por possuírem apenas iluminação em posteamento alto, com fluxo de iluminação mais fraco e obstrução da iluminação em alguns pontos.

Os trechos de calçada onde existe maior concentração dos comércios e serviços são os trechos com maior fluxo de pedestres. A área é caracterizada como um local de passagem, próxima a importantes terminais de transporte público e de forte uso comercial, o que justifica a alta concentração de pessoas na região.

### 3.5. Categoria Segurança Viária

A categoria Segurança Viária agrupa características referentes à segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos motorizados, assim como a adequação de travessias a requisitos de conforto e acessibilidade universal. As características analisadas nessa categoria são apresentadas na Tabela 05.

Tabela 05 – Características analisadas na categoria segurança viária

<b>Categoria</b>	<b>Característica analisada</b>	<b>Critério de avaliação</b>
Segurança Viária	Tipologia das ruas e calçadas	Vias exclusivas para pedestres
		Vias com calçadas segregadas e de uso exclusivo para pedestres
		Vias compartilhadas de forma segura pelos diferentes modos com limites de velocidade de 15km/h
		Inexistência de calçada
	Travessias	Existe travessia adequada para chegar/sair do trecho
		Existe travessia inadequada para chegar/sair do trecho
		Não existe travessia para chegar/sair do trecho
	Velocidade Máxima Permitida	30km/h ou menos
		Mais de 30km/h
Não possui placa indicativa		

Fonte: Autoria própria, 2019

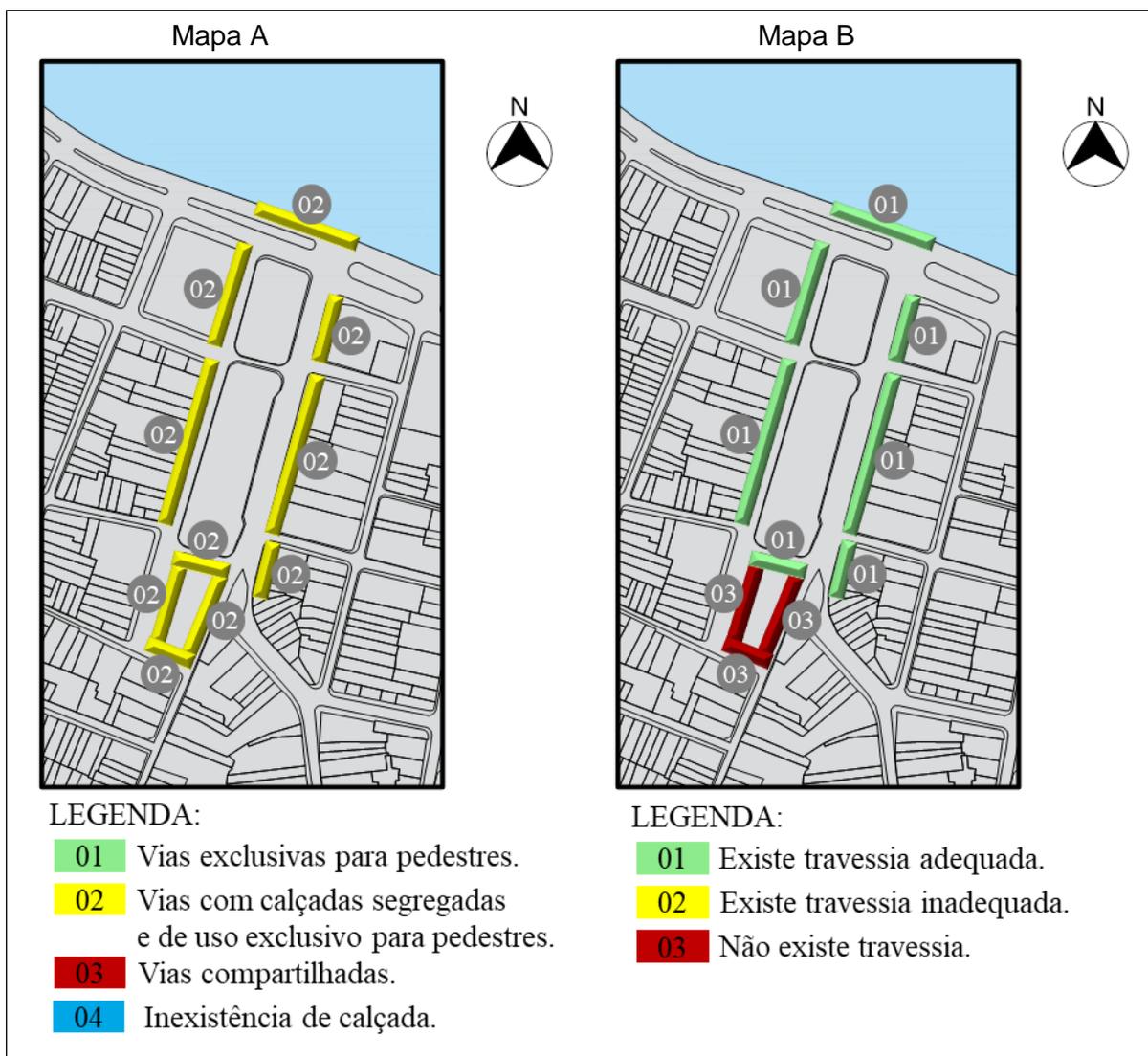
A tipologia das ruas e calçadas afeta diretamente a experiência do caminhar do pedestre. Uma tipologia não adequada é aquela na qual a calçada não é dedicada ao uso exclusivo e de forma segura do pedestre, ou não é devidamente protegida do tráfego de veículos motorizados.

Conforme apresentado na Figura 07 – Mapa A, todas as calçadas do entorno da praça do Santíssimo Salvador são do tipo segregadas e de uso exclusivo de pedestres. Porém, como apresentado anteriormente, os trechos na lateral da catedral possuem largura e obstáculos que impossibilitam a passagem dos pedestres, gerando fluxo de pedestres nas vias destinadas a veículos motorizados.

Quanto às travessias (Figura 07 – Mapa B), é imprescindível que a rede de calçadas seja completa e atenda aos regulamentos ou normas locais de acessibilidade, e para isso travessias seguras são elementos essenciais.

A maioria das calçadas do entorno da praça possibilita uma travessia adequada, existindo faixa de travessia, travessias elevadas e rampas de acesso à calçada.

Figura 07 – Mapas de tipologia das vias (A) e travessias (B)



Fonte: Autoria própria, 2019

Quanto à velocidade máxima permitida de veículos motorizados, constatou-se que não existe placa indicativa da velocidade permitida em nenhuma das vias, o que gera insegurança aos pedestres.

### 3.6. Categoria Ambiente

A categoria Ambiente agrupa características relacionadas a aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano. As características analisadas na categoria são apresentadas na Tabela 06.

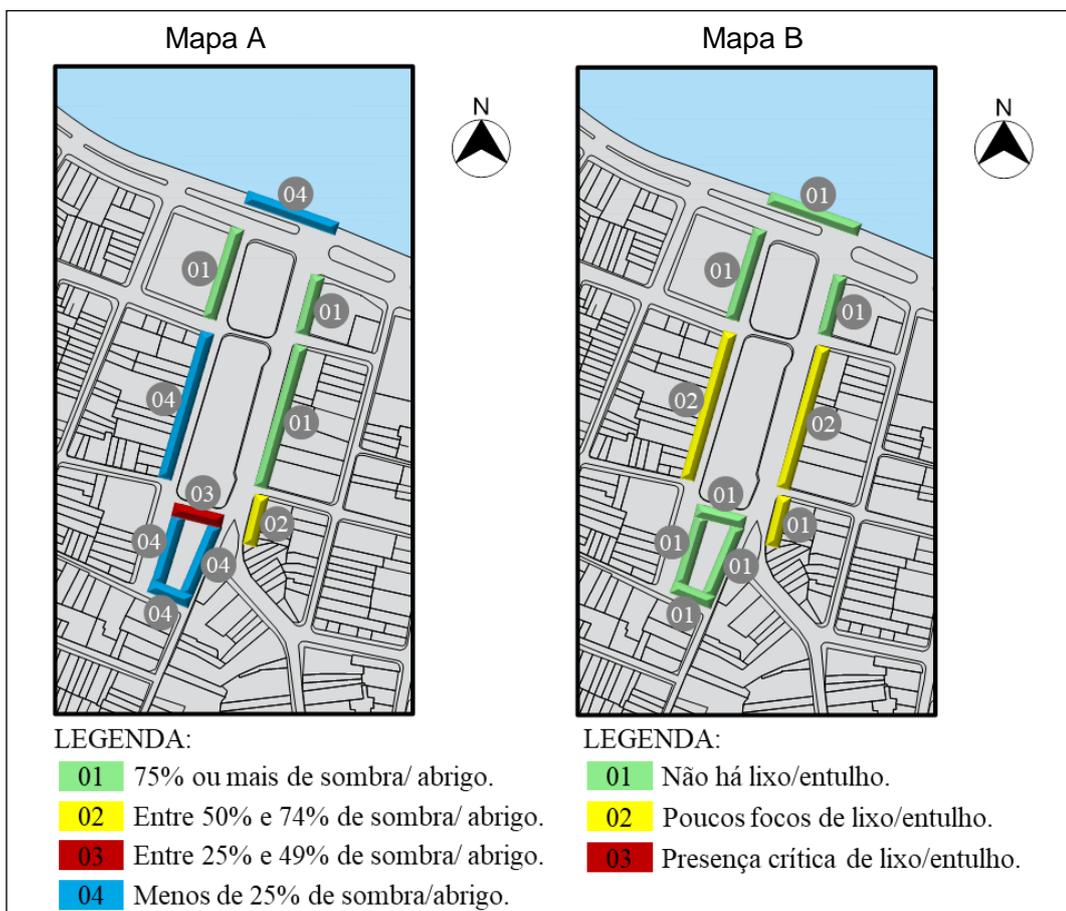
Tabela 06 – Características analisadas na categoria ambiente

Categoria	Característica analisada	Critério de avaliação
Ambiente	Sombra e abrigo	75% ou mais do segmento da calçada tem elementos adequados de sombra/ abrigo
		Entre 50% e 74% do segmento da calçada tem elementos adequados de sombra/ abrigo
		Entre 25% e 49% do segmento da calçada tem elementos adequados de sombra/ abrigo
		Menos de 25% do segmento da calçada tem elementos adequados de sombra/abrigo
	Limpeza das vias (presença de sacos de lixo ou entulhos)	Não há presença de lixo/entulho
		Poucos focos de lixo/entulho
		Presença crítica de lixo/entulho

Fonte: Autoria própria, 2019

Calçadas sombreadas são definidas como caminhos de pedestres que possuem sombra adequada durante a estação mais quente. A sombra pode ser fornecida por vários meios, como árvores, edifícios ou estruturas independentes.

Figura 08 – Mapas de sombra e abrigo (A) e limpeza das vias (B)



Fonte: Autoria própria, 2019

Este trabalho avaliou o percentual do segmento da calçada que possui elementos adequados de sombra/ abrigo. O sombreamento proveniente de árvores é praticamente inexistente na região. Porém, alguns trechos de calçada possuem um bom sombreamento proveniente dos edifícios e de estruturas tipo marquises, como pode ser observado na Figura 08 – Mapa A.

Quanto à limpeza das vias (Figura 08 – Mapa B), na maioria dos trechos não foi constatada presença de lixo ou entulhos. Alguns trechos estavam com sacolas de lixo na rua, aguardando a coleta realizada pela prefeitura.

#### **4. Considerações Finais**

A partir do estudo apresentado, foi possível constatar que a praça do Santíssimo Salvador é muito utilizada pela população campista, por sua localização próxima aos terminais rodoviários e da área central da cidade. O local possui fluxo intenso e diversidade de usos durante o dia, entretanto, poderia ter seu uso mais explorado no período noturno.

Os espaços destinados ao deslocamento de pedestres possuem a maioria dos critérios do método de avaliação empregado. Tendo os trechos no entorno da catedral como as principais exceções, onde se localizam muitas problemáticas como: buracos, largura e manutenção de piso inadequados, além de diversos obstáculos, tornando o deslocamento extremamente dificultoso.

A praça, ao longo do tempo, teve seu uso direcionado à circulação. Pensando nesse aspecto, os mobiliários e as vegetações existentes estão de acordo com a finalidade de uso da mesma, e tornam a caminhabilidade possível nesta área da cidade. Entretanto, se seu uso tivesse por finalidade a permanência e contemplação, este espaço demandaria de novas medidas que trouxessem conforto para os que ali circulam.

## Referências

ALOMÁ, P. R. **O espaço público, esse protagonista da cidade**. ArchDaily Brasil, 2013. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade>> Acesso em: 27/07/2018

BALULA, L. **Planejamento urbano, espaço público e criatividade**. Estudos de caso: Lisboa, Barcelona e São Paulo. Caderno Metropolitano, São Paulo, v.13, n.25, p.93-122, jan-jun2011. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/viewFile/5983/4326>> Acesso em: 27/07/2018

CARLOS, A.F. **Espaço-Tempo na MetrÓpole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

D'ALMEIDA, U. G. **Caminhabilidade e os Conjuntos Habitacionais Populares: o caso do conjunto Santa Rosa em Campos dos Goytacazes/RJ**. In: I SiBOGU - Simpósio Brasileiro Online de Gestão Urbana, 2017, Evento Online. Anais do I SiBOGU - Simpósio Brasileiro Online de Gestão Urbana. Tupã/SP: ANAP, 2017. p. 236-249.

GEHL, J.; GEMZOE, L. **Novos espaços urbanos**. Tradução de Carla Zollinger. Editorial Gustavo Gili, SA. Barcelona. Espanha. 2000.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. Trad. Anita Di Marco. 3ª Edição. São Paulo, Perspectiva, 262 p., 2015.

ITDP, Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento. **Índice de Caminhabilidade – Ferramenta**. 48 p. Brasil, 2016.

JACOBS, J. **Morte E Vida De Grandes Cidades**. São Paulo, WMF Martins Fontes, 2001.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARQUES, T. H. N.; BASTISTELA, T. S. **Percepção da caminhabilidade no entorno da interseção das avenidas Engenheiro Caetano Álvares e Imirim**. Revista eletrônica LABVERDE, p. 151-177, 2016.

**NUCCI, J. C. Qualidade ambiental e adensamento urbano: um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito de Santa Cecília (MSP). Curitiba, 150 p., 2008.**

**SPECK, J. Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. 1st Edition. New York: Farrar, Straus and Giroux, 306 p., 2012.**