

# A RUA DOS ARCOS PARA AS PESSOAS

## projetar para caminhar

**Zamara Ritter Balestrin<sup>1</sup>**  
**Bruna Cristina Lermen<sup>2</sup>**  
**Luan da Silva Klebers<sup>3</sup>**  
**Luis Guilherme Aita Pippi<sup>4</sup>**

### Resumo

Vincular as relações e interações sociais humanas com os espaços públicos urbanos em intervenções que fomentem a vivência da cidade, tem (re) despertado a prática social em casos de sucesso aplicados em diversos países, pois promovem o bem-estar e segurança aliados a um sentimento de pertencimento ao lugar. Este artigo explora a fundamentação teórica e diretrizes projetuais que nortearam a tomada de decisões para o processo de desenvolvimento do projeto de intervenção da Rua dos Arcos, na cidade de Frederico Westphalen, Rio Grande do Sul, Brasil. Trata-se de uma ação primária, na busca de reestabelecer o caminhar como prática social de apropriação, e a aplicação da cartografia urbana sensível a criação de significado espacial, de lugar.

Palavras-chave: cidades vivas, rua, pertencimento, pessoas, prática social.

## THE ARC STREET FOR PEOPLE

### design to walk

### Abstract

Linking human social relations and interactions with urban public spaces in interventions that foster the city's experience has (re) awakened social practice in successful cases applied in several countries, as they promote well-being and safety combined with a sense of belonging to the place. This article explores the theoretical foundation and design guidelines that guided decision making for the development

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista graduada pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI), câmpus de Frederico Westphalen. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP-UFSM) na linha de pesquisa em Planejamento, Projeto e Fundamentos do Ambiente Construído.

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista graduada pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI), câmpus de Frederico Westphalen. Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PROPUR-UFRGS) na linha de pesquisa Sistemas Configuracionais Urbanos.

<sup>3</sup> Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI), câmpus de Frederico Westphalen. Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo na Universidade Federal de Santa Maria (PPGAUP-UFSM) linha de pesquisa de Planejamento, Projeto e Fundamentos do Ambiente Construído.

<sup>4</sup> Professor Adjunto Efetivo no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e Coordenador do Núcleo Santa Maria do Grupo de Pesquisa Nacional em Paisagismo QUAPÁ-SEL III. Doutorado em Philosophy - Design - NCSU, CAPES/Fulbright (2009-2013), Dep. Landscape Architecture, College of Design, NC State University, Raleigh, EUA. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo na Linha de Pesquisa em Desenho Urbano e Paisagem pela Universidade Federal de Santa Catarina (2004). Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Arquitetura Paisagística, Desenho Urbano e Paisagem, Ecologia e Planejamento da Paisagem e Projetos de Arquitetura e Urbanismo.

process of the Rua dos Arcos intervention project in the city of Frederico Westphalen, Rio Grande do Sul, Brazil. It is a primary action, seeking to reestablish walking as a social practice of appropriation, and the application of sensitive urban cartography to the creation of spatial meaning, of place.

Keywords: cities alive, street, belonging, people, social practice.

### Introdução

As cidades são o maior artefato já criado pelo homem, transformando-se em objeto de desejo, desafios, oportunidades e sonhos (SOUZA & AWAD, 2012). O conceito de projetar e vivenciar as cidades, apresentado por Gehl (2013) que objetiva vincular as relações e interações sociais humanas com os espaços públicos urbanos não é temática nova para pesquisadores da academia e atuantes da área do urbanismo. Entretanto, para a maior parte da sociedade contemporânea, em especial no Brasil, a possibilidade de vivenciar espaços urbanos qualificados, pensados para as pessoas, tem (re)despertado a prática social, pois promovem o bem-estar e segurança. Assim, entende-se que, quando “as pessoas podem aproveitar a cidade – pela infraestrutura, mobilidade, lazer – desenvolve-se sentimento de pertencimento: a empatia está em cuidar do que é de todos” (HAAS, 2017).

A cidade viva é, portanto, o ponto de partida para um planejamento urbano holístico, visto que “envolve as qualidades essenciais que a tornam uma cidade segura, sustentável e saudável [...] isso significa que o espaço público deve ser vivo, utilizado por muitos e diferentes grupos de pessoas” (GEHL, 2013, p. 63). Ainda, segundo Gehl (2013) é fundamental trabalhar com atenção para estimular o uso dos espaços, num cuidadoso trabalho que considere a escala humana como protagonista nos projetos que objetivam estimular a vida urbana.

Nesta abordagem, Kassenberg et. al. (2015) complementa que, para construir a imagem de cidade prazerosa e possível de ser vivenciada pelos pedestres é necessário considerar alguns critérios em três níveis: o prédio, a rua e o contexto. Para o prédio deve-se atentar para o pavimento térreo, sendo as unidades em pequena escala, de forma a ampliar as relações edifício-pedestre, com uso misto, de forma a definir a pluralidade das ruas. Desta forma, a união entre os espaços ativos das edificações e espaços públicos de qualidade é que conferem as experiências da cidade ao nível do observador.

Buscando reestabelecer o caminhar como prática social de apropriação, e a aplicação da cartografia urbana sensível a criação de significado espacial, de lugar, ambas as práticas se encontraram através de um projeto de extensão da academia, para contribuir na vida da contemporaneidade. Alunos da Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Regional Integrada (URI), sob orientação dos professores, em parceria com a Prefeitura Municipal de Frederico Westphalen, RS, Brasil, trabalharam em propostas para a Revitalização da área central da cidade, através do projeto de extensão universitária intitulado Viva Cidade Viva, desenvolvido sob os preceitos de caminhabilidade, com ênfase na aplicação do desenho urbano comprometido com a estrutura social e os valores culturais do lugar.

O estudo, iniciado em 2017, tem como plano piloto a proposta de Reabilitação Urbana de uma parcela da Rua Maurício Cardoso, popularmente conhecida como Rua dos Arcos<sup>5</sup>, a partir de mudanças físico-estruturais que elegem o pedestre como elemento

<sup>5</sup> A rua possui arcos inspirados na arquitetura neogótica da catedral da cidade, conforme será

central do projeto, buscando o aumento da qualidade de vida e consequente, elevação do nível de satisfação e pertencimento dos habitantes para com o lugar onde vivem.

Neste artigo serão apresentados uma breve contextualização histórica do processo de transformação e ocupação da rua em estudo, dando ênfase, todavia, a fundamentação teórica e diretrizes projetuais, que nortearam a tomada de decisões de modo a destacar quais os preceitos adotados para o processo de desenvolvimento do projeto.

### Procedimentos metodológicos

Os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da proposta de intervenção são sintetizados neste artigo a partir de uma revisão de conceitos e diretrizes sobre pedestrinização, humanização de espaços públicos e caminhabilidade e, o levantamento de alguns casos de sucesso onde houveram intervenções similares, objetivando maior prioridade o pedestre. Ao seguimento, apresenta-se uma pesquisa exploratória explicativa acerca da análise histórica e social do município de Frederico Westphalen. – RS (área-estudo). Juntamente a definição das diretrizes projetuais e a aplicação das mesmas em uma matriz F.O.F.A.<sup>6</sup> (Fortalezas, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças).

### A requalificação urbana provendo ruas como lugares para pessoas

É notório o grande crescimento que as cidades tiveram nos últimos anos e que ainda vão ter, em ritmo acelerado, nos próximos anos (GEHL, 2013). Desta forma, é necessário que os arquitetos e urbanistas estejam preparados para pensar em formas de suprir as necessidades desse crescimento populacional de modo seguro e eficaz, sempre levando em consideração que as cidades devem ser cenários responsáveis por promover sensações positivas nas pessoas.

As cidades hoje, devido as premissas de intenso processo de urbanização e a forte influência de inserção automobilística, ocorridas na segunda metade do século que XX, apresentam carências na humanização de seus espaços públicos. Tais espaços são entendidos apenas como espaços de passagem dos pedestres, onde as cidades voltam-se principalmente às necessidades do automóvel e acabam por deixar a vivacidade e a escala humana (de vizinhança) em segundo plano.

Com a contestação do urbanismo moderno e tentando resgatar a vivacidade dos centros urbanos, observa-se a partir do final da década de 80 e início da década de 90 a emergência de movimentos pós-modernistas (a exemplo do Novo Urbanismo). Com ideais que visavam, sobretudo, o resgate de preceitos das comunidades tradicionais e orgânicas, a escala do pedestre e o desenvolvimento de assentamentos mais sustentáveis, os movimentos pós-modernistas reativaram as discussões sobre o desenvolvimento de cidades orientadas para pedestres, enfatizando o caminhar como elemento chave de suas proposições.

Sob esta perspectiva, volta-se a atenção a rua como elemento de estruturação das cidades e palco para interações sociais. Em uma cidade com uma rede urbana, Kall

(2017) afirma que, as ruas assumem 30% da área total da cidade, o que representa uma quantidade significativa de espaço no domínio público. Sobre este pensamento, Santos (1985) em seu livro *Quando a Rua Vira Casa* comenta que toda atividade que se oponha a ideia de privacidade, como jogos, encontros sociais, confraternizações, entre outros tem na rua o lugar ideal para sua realização, tendo em vista este ser o espaço que é de todos.

[...] além dos caminhos serem saudáveis, é necessário que nesses percursos estejam presentes, também, espaços públicos convidativos e uma variedade de funções urbanas para que a população não esteja somente de passagem, mas sim, encontre algo que as faça permanecer nesses locais para garantir o funcionamento prolongado das cidades, em diversas horas do dia e da noite e também, que possam curtir e usufruir de equipamentos disponíveis para suas atividades de lazer (GEHL, 2013, p.06).

O urbanista Jeff Speck (2016), quando escreve sobre a vitalidade das cidades, estabelece uma relação direta entre a cidade caminhável e a qualidade de vida de seus habitantes. Segundo Speck, esta conexão está na maneira como acontece o deslocamento, a forma de vivenciar o espaço urbano, sobre o meio ambiente e nossa própria saúde. Afirma que o que funciona melhor nas melhores cidades é a caminhabilidade.

O termo caminhabilidade é aqui entendido como capacidade do espaço público em permitir o ato de andar a pé e está diretamente associado as percepções cognitivas dos pedestres e suas características antropométricas e sensoriais.

Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade é uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldade de locomoção e a todos. Assim, a caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar o caminhar como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e os bairros. E, para tanto, deve comprometer recursos visando a reestruturação da infraestrutura física (passeios adequados e atrativos ao pedestre) e social (GHIDINI, 2011, p.22).

Nesta ótica, Karssenberget al (2015) ressalta que a ideia de melhoramento deve acontecer no decorrer dos caminhos entre um mercado, uma praça, uma padaria ou até uma marcenaria, ou seja, nos trajetos e percursos que as pessoas fazem todos os dias.

Como forma de reforçar a importância de espaços qualificados e saudáveis para pedestres, o relatório “Cities Alive”, realizado pelo grupo ARUP, define andar a pé como “a forma de transporte que libera menos carbono, a que polui menos, a mais barata e confiável e é também um ótimo nivelador social”. Ainda, exalta que ter pessoas andando nos espaços urbanos os tornam mais seguros para outras pessoas, deixando-as mais felizes. Deste modo, a caminhabilidade precisa atender quatro condições, como apresenta Speck (2016): ser proveitosa, segura, confortável e interessante (Quadro 1).

apresentado na sequência em contextualização à área de estudo.

6 Acrônimo do conceito inicial SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

CONDIÇÃO	DESCRIÇÃO
Proveitosa	Aspectos das atividades cotidianas devem estar perto e organizados de forma que possam ser usufruídos/resolvidos a partir de uma caminhada
Segura	Propriedades relacionadas ao desenho urbano, onde a calçada e a rua devem ser projetadas de forma a minimizar/impedir acidentes com automóveis e fornecer uma sensação de segurança
Confortável	A paisagem urbana deve atrair os pedestres
Interessante	Diz respeito aos sinais de humanidade presentes nas calçadas

Assim, entre as mudanças a serem executadas nas cidades para torná-las lugares para pessoas, é necessário trazer o conforto e segurança de poder caminhar em um passeio com dimensões apropriadas e confortáveis para que seja possível avaliar o entorno e desfrutar da paisagem ao redor (GEHL, 2013). É importante também que aliado a esses passeios de dimensões proporcionais aos pedestres, haja estratégias verdes capazes de garantir sombra aos passeios e por consequência, um caminhar de maior qualidade.

### Cidades caminháveis e seus desafios em alguns casos de sucesso

Em relação ao bem-estar urbano, Karssenberget al. (2015), faz uma reflexão mais voltada à escala humana, incluindo componentes não apenas físicos como fachada, edifícios, passeio, rua, ciclovias, árvores, mas também, os aspectos emocionais e sociais da vivacidade urbana. Para que a cidade se torne atrativa são necessários espaços que estimulem o indivíduo a caminhar e permanecer por ela, permitindo que esta não seja apenas uma área de transição. Gehl (2013), relata que “as diversas categorias de atividades exteriores estão diretamente influenciadas pela qualidade do espaço exterior e, em particular, como são, na maioria das vezes, opcionais, e, em grande parte, recreativas, as atividades sociais tendem a desaparecer onde a qualidade é reduzida”.

Salienta-se que, ao mesmo tempo em que essas atividades são especialmente atraentes e significativas para os espaços públicos são, também, as mais sensíveis à qualidade do entorno físico. Isso quer dizer que o desenvolvimento das atividades opcionais, recreativas e sociais se produz somente quando as condições externas para ‘caminhar ou estar’ são boas, quando se oferece o máximo número de vantagens e o mínimo de inconvenientes nos planos físico, psicológico e social, e quando resulta agradável em todos os aspectos do entorno. Ainda, segundo Gehl (2013), sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada.

Com base nos autores referidos, as diretrizes projetuais buscam dar prioridade ao planejamento urbano humanista que, cuidadosamente, acomoda as pessoas que usam o espaço urbano, valoriza a dimensão humana, tanto na escala da edificação, quanto na escala urbana, tornando-se uma forma de melhoria nas/das condições de

vida, na/da felicidade e proporcionando dignidade para os habitantes da cidade.

É possível perceber que muitas cidades adaptaram ruas que antes eram grandes avenidas de fluxos intensos, para vias pedonais, fazendo o número de pedestres aumentarem em grande escala (GEHL, 2013). Exemplos dessas intervenções podem ser verificadas em Paris, onde a avenida ao longo do Rio Sena foi fechada e transformada em “Praia Paris” no verão (figura 1), em Brighton (Inglaterra) onde houve a transformação da New Road em rua com prioridade para pedestres, e a avenida Ramblas (Barcelona) que se caracteriza por ser um shopping a céu aberto.



Figura 1: Praia Paris, antiga avenida ao lado do Rio Sena fechada para pedestres e fechamento da rua New Road em Brighton (Inglaterra), com priorização de pessoas. Fonte: Tanscheit, 2017.

Copenhague, na Dinamarca, se destaca atualmente pela relação cidade-pessoa, através de iniciativas de fechamento de ruas iniciado em 1962 (figura 2). No Brasil, intervenções deste feito têm sido realizadas em menor escala, a exemplo do que ocorre na cidade de São Paulo, onde a Avenida Paulista torna-se uma área de lazer aos domingos, a partir da proibição do tráfego de veículos e na Rua Vidal Ramos, em Florianópolis, cuja rua foi revitalizada tornando-se um shopping a céu aberto.



Figuras 2: Nyhavn, Copenhague, via transformada para uso exclusivo de pedestres em 1980 e Avenida Paulista, São Paulo, exemplo brasileiro de uso prioritário. Fonte: Tanscheit, 2017.

É importante e racional salientar que onde existe intenção de transformar uma cidade (ou um lugar) em um propósito fomentador de vida saudável, é necessário que estes espaços (públicos e privados) estejam providos de infraestruturas de qualidade, pois o cenário ao entorno atua como difusor de diferentes sentimentos nas pessoas. Para Karssenberget al. (2015), é de extrema importância que o desenho e a função dos prédios contribuam para a vida e a qualidade dos espaços urbanos, pois a questão não é o que os espaços urbanos vão trazer para os prédios, mas sim o que os prédios vão fazer pelo contexto ou para melhorar o contexto urbano, pois o princípio prioritário de planejamento é primeiro a vida, depois o espaço e depois os prédios.

A experiência do andar pelas cidades não se restringe apenas as características da rua ou mobiliário existente na mesma, conforme apresentado, mas incorpora as visuais para o entorno, sendo as edificações um elemento chave dessas relações com a cidade. Deste modo, moradores experienciam suas cidades no que se entende por “esfera pública, cujo tal significado é maior que apenas o espaço público: inclui

fachadas de prédios e tudo que pode ser visto a nível dos olhos” (KARSSENBERG, LAVEN, 2015, p.15).

Nesta perspectiva os autores abordam o andar térreo como *plinth*, dada à importância visual que incorpora no cenário. Holston (1993) defende que as fachadas das ruas pertencem visualmente ao espaço urbano, ou seja, “o espaço da rua rouba as fachadas das paredes em volta para construir seus contornos. Essa condição paradoxal cria a impressão de que as fachadas dos prédios são paredes interiores de uma sala ao ar livre” (HOLSTON, 1993,p.129). Assim, “um prédio pode ser feio por fora porém, se possuir um plinth vibrante, a experiência pode ser positiva” (KARSSENBERG, LAVEN, 2015, p.15).

No espaço urbano, seja este de uso residencial ou comercial, os plinths são determinantes para a atratividade e experiência destes. Autores como Gehl (2013), Karssenberget al. (2015), Alexander et al. (2013), Bentley et al. (1999) defendem a interação entre o espaço público e o edifício privado ou público, devendo o térreo ser um espaço de transição ativo e convidativo para as pessoas explorarem e vivenciarem. Yázigi (2000) aborda a ocupação das calçadas das ruas, das reentrâncias dos prédios, dos terraços livres e dos recuos das edificações para a criação de uma ambiência agradável. Para ele, quanto mais portas se abrem para as calçadas, mais se dá sua apropriação pelos ocupantes do edifício.

Neste contexto, o encontro imediato com os prédios pode se dar de três formas, segundo definem Gehl, Kaefer e Reigstad (2015):

*Andar ao longo dos prédios, onde as pessoas deslocam-se paralelamente as edificações, havendo a aproximação das mesmas e transição interior e exterior;*

*De pé, sentado ou ocupado com atividades do lado dos prédios, onde as pessoas podem vivenciar o espaço a partir do uso de mesas e cadeiras colocados do lado externo de bares e restaurantes, por exemplo;*

*Enxergar o interior e o exterior de prédios conecta atividades visualmente, onde elementos como portas, janelas, vitrines, letreiros das lojas, decorações e recuos, por exemplo, aumentam a experiência e atratividade dos pedestres sobre o local.*

As experiências são ativadas a partir da aproximação com o prédio, já que para visualizar um edifício com mais de dois pavimentos precisamos tomar uma distância maior (GEHL et al. 2015). É então no térreo que o pedestre consegue observar mais atentamente os detalhes, ativando os sentidos do olhar, do ouvir, cheirar e sentir, uma vez que nossos sentidos estão diretamente relacionados à emoção.

[...] Quando os andares térreos são interessantes e variados, o ambiente urbano é convidativo e enriquecedor. Quando os andares térreos são fechados ou quando lhes faltam detalhes, a experiência é correspondentemente rasa e impessoal. [...]. Em frente das fachadas ativas, os pedestres andam mais devagar, mais pessoas param, e mais atividades acontecem nos segmentos das ruas mais simpáticas, mais povoadas (GEHL, KAEFER & REIGSTAD, 2015, p.32-33).

Observa-se que muitos estudos sobre a qualidade do espaço de transição na vida da

cidade apontam para uma conexão direta entre as transições suaves e as cidades vivas. Conforme Gehl (2013), “o número médio de pessoas que passaram ou pararam em frente às fachadas ativas foi sete maior do que o nível de atividade em frente às passivas”. Tais atividades observadas quando da realização da pesquisa pela autora não se referiam apenas a atividades de consumo, mas notou-se que era em frente às fachadas ativas que as pessoas paravam mais frequentemente para amarrar sapatos, falar ao celular, organizar sacolas e conversar com outros cidadãos.

Assim, articular o contexto urbano com o prédio deve ser uma preocupação de arquitetos e urbanistas na concepção de cidades vivas, seguras e atrativas. Afinal, a “cidade não é somente um entorno funcional, mas também um entorno de experiência havendo a mudança de *fazer a cidade para viver a cidade*” (PONTES, et al. 2016).

### Um (m)arco na caminhabilidade

O município de Frederico Westphalen localiza-se no extremo norte do Estado do Rio Grande do Sul – Brasil. É o maior município da Microrregião do Médio Alto Uruguai, e pertence ao Conselho Regional de Desenvolvimento do Médio e Alto Uruguai (CODEMAU). Com uma área de 264,98 Km<sup>2</sup> e população de 28.843 habitantes, situa-se à 430 km de distância da capital do estado, Porto Alegre, e é o principal centro comercial da região onde, na cidade, o comércio representa o maior percentual de seu Produto Interno Bruto - PIB (IBGE, 2016).

Inicialmente colonizado em 1918 e posteriormente, emancipado em 1954, o município de Frederico Westphalen - RS possui um adensamento do tecido urbano na parte central, mais antiga, cujas possibilidades de crescimento foram totalmente, ou quase totalmente, exploradas. A área central da cidade (entorno da Catedral e Praça), se originou do traçado viário projetado pelo engenheiro Frederico Westphalen que veio ao município em 1917 com a tarefa de lotear esta região, como apresenta a figura 3. Observa-se nesta área, e pode ser conceituado como um marco na paisagem, a Catedral e à sua frente a Praça, as quais sinalizam a origem do traçado urbano e, conseqüentemente, local onde se deu o suporte às atividades comerciais. Neste contexto pode-se citar Panerai (2006, p.62), “qualquer que seja sua causa ou origem o polo de crescimento está marcado no tecido como um lugar singular, um local de concentração que indica à acumulação histórica, o valor comercial, a carga simbólica”.



Figura 3. Vista da área central da Cidade de Frederico Westphalen, 1970 e 2010. Fonte: Arquivo Histórico Municipal, editado pelos autores, 2018.

Atualmente, esta porção da cidade segue sua vocação voltada às atividades comerciais, culturais e de lazer e observa-se uma apropriação dos espaços públicos que se dá (em diferentes horários do dia) através dessas atividades, bem como da existência dos cafés, bares e restaurantes que estimulam a vivacidade dos espaços.

Perpendicularmente a Rua do Comércio e Praça Central, localiza-se a Rua Maurício Cardoso, popularmente reconhecida por Rua dos Arcos, dada a existência de tais elementos simbólicos que remetem os arcos góticos da Catedral Santo Antônio,

Figura 4. Catedral Neogótica Santo Antônio e o caso de estudo, a Rua dos Arcos. Fonte: Jornal Folha do Noroeste, 2018.



Os arcos são originários de um projeto arquitetônico-urbanístico desenvolvido no ano de 2010 e parcialmente executado, e tornaram-se elementos simbólicos e singulares na paisagem do município, como marcos da função cultural da rua, em conformidade com a Lei Municipal nº 3.443, instituída em 25 de novembro de 2009. Ao reconhecer tal via como Rua da Cultura, a presente Lei objetivava proporcionar à comunidade a proximidade com a cultura e oferecer oportunidade de divulgação de diversas formas de expressão, criações artísticas, científicas e tecnológicas bem como danças, exposições de artes e outras manifestações artístico-culturais (art. 3º, Lei 3.443). Todavia, devido a falta de aporte ao seu objetivo cultural, a mesma não cumpre essa função, e os eventos deste cunho tem sido realizados, geralmente, na Praça Central em frente à Catedral.

Desta forma, o projeto piloto de revitalização da área central de Frederico Westphalen visa, inicialmente, a intervenção da Rua dos Arcos dado seus aspectos históricos, sociais e culturais, a partir de parceria estabelecida entre Prefeitura Municipal, através do Setor de Planejamento Municipal (SEPLAM) e Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI), pelo o curso de Arquitetura e o Urbanismo.

### O projeto Viva Cidade Viva como fomento para mobilidade peatonal

Através da parceria estabelecida entre poder público e instituição privada de ensino, o projeto de revitalização desenvolve-se com a premissa do pedestre como principal agente do meio urbano, para o qual as intervenções são prioritamente pensadas. O processo projetual tem como base os estudos teórico conceituais e estudos de casos de exemplos aplicáveis destes conceitos no Brasil e no mundo, conforme apresentado. Posteriormente, o estudo desenvolve-se a partir do levantamento *in loco* da área de estudos pelo grupo, e análise histórica e documental, juntamente a realização de diálogos com os comerciantes e usuários para conhecimento das confrontações e potencialidades da área, conforme apresentado pela matriz F.O.F.A.<sup>7</sup> (Tabela 1).

<sup>7</sup> A análise da Matriz F.O.F.A é um sistema simples utilizado para gestão e planejamento dos espaços, afim elencar as potencialidades, peculiaridades e problemáticas encontradas no âmbito em estudo, tendo sua autoria creditada a dois professores da *Harvard Business School*: Kenneth Andrews e Roland Christense.

FRAQUEZAS	OPORTUNIDADES	FORÇAS	AMEAÇAS
Descaracterização da função cultural da rua;	Possibilidade de ampliação dos passeios (peatonal);	Boa localização;	Estrutura comprometida dos arcos (atualmente);
Precariedade de iluminação pública;	Permite uma integração com o 'largo' da praça;	Rua da cultura - prevista em Lei;	A não conscientização e 'incorporação da ideia' por parte dos proprietários dos estabelecimentos;
Ausência de atrativos que estimulem a vida noturna;	Possibilidade de fechamento da Rua para apropriação da comunidade;	Reconhecimento da via como Rua dos Arcos e não mais como Rua Mauricio Cardoso;	Insegurança noturna, devido ao baixo fluxo de veículos e pessoas, associado a falta de iluminação;
Questões estéticas (falta de manutenção dos arcos);	Uso futuro da via como rua pedonal;	Dimensões das vias (pedonal e rodagem) com tamanhos consideráveis;	
Localização da oficina Donin e Posto Rótula Central – fluxos;	Uso da via para eventos como feiras, exposições e apresentações artísticas;	Identidade visual (marco);	

A partir da identificação da matriz de possibilidades da área, o processo projetual toma como base a rua como principal espaço público para o pedestre, tendo em vista a maior possibilidade de intervenção na mesma dado o interesse de revitalização apresentado pelo poder público. Nesta perspectiva Sampapé (2017) define a rua é um “[...] elemento, como muitos outros, destinado à circulação dos indivíduos. As ruas ocupam a maior proporção do espaço público, porém, na rua se produz o encontro entre distintos modos de transporte e diversas atividades, com tamanhos e velocidade desiguais”. Nesta perspectiva, uma das primeiras diretrizes projetuais adotadas é a proposição de fechamento rua para uso único e exclusivo de pedestres em finais de semana ou durante ocorrência de eventos artísticos-culturais, de modo a possibilitar uma nova opção de lazer para a cidade, resgatar a função cultural da rua (atualmente negligenciada) e colocar em prática a chamada pedestrinização.

O termo [pedestrinização], cada vez mais conhecido, significa devolver o acesso às ruas aos pedestres, fazer com que o espaço atenda às pessoas. A pedestrianização resulta em regiões mais saudáveis, vivas, seguras e humanas. Enquanto algumas cidades banem permanentemente os carros das vias, outras promovem ações em dias específicos. O ganho de ambas as iniciativas é conscientizar a própria população de que as formas de transporte não-motorizado também são possíveis (TANSHEIT, 2017, p.01).

Todavia, reconhece-se que devolver aos pedestres o livre acesso a rua requer também a intervenção e qualificação desses espaços, de modo a potencializar as quatro condições de caminhar defendidos por Speck (2016) e já ressaltados ao longo do texto, de forma que estes reflitam os dez critérios denominados pelo autor como “dez passos para a caminhabilidade”. Desta forma, os passos apresentados por Speck são sintetizados na tabela 2, juntamente as ideias e diretrizes estabelecidas inicialmente para a proposição do partido geral, em um primeiro momento.

Tabela 1: Análise FOFA da área de intervenção. Fonte: Equipe de trabalho do projeto Viva Cidade Viva, 2017.

PASSOS ELENCADOS POR JEFF SPECK	CONTEMPLAÇÃO NO PROJETO
Passo 1: Pôr o automóvel em seu lugar;	Reduzir a caixa de passagem do automóvel e limitar a velocidade de deslocamento;
Passo 2: Mesclar os usos;	Incentivar a abertura de serviços gastronômicos de modo a potencializar a vivacidade da área nos três turnos e resgatar a função cultural da rua propondo seu fechamento em dias e ocasiões específicas;
Passo 3: Adequar o estacionamento;	O automóvel é um visitante no espaço e as vagas de estacionamento serão reduzidas, servindo apenas para embarque/desembarque e utilização de curto período.
Passo 4: Deixar o sistema de transporte fluir;	Favorecer a utilização de transportes alternativos como bicicletas;
Passo 5: Proteger o pedestre;	O pedestre está acolhido pela vegetação e imerso com a paisagem;
Passo 6: Acolher as bicicletas;	Proposição de uso de modais misto na rua e compartilhado com pedestres e ciclistas;
Passo 7: Criar bons espaços;	Os espaços são de apropriação dos usuários que atuam como modificadores ativos do lugar;
Passo 8: Plantar árvores;	Árvores de pequeno porte são previstas no cruzamento da Rua dos Arcos e Av. Luís Milani
Passo 9: Criar faces de ruas agradáveis;	Calçadas largas, espaços de convivência e descanso e inserção de aspectos culturais ao longo das ruas
Passo 10: Eleger suas prioridades.	A prioridade se dá sobre a adequação e qualificação da infraestrutura do espaço

O trabalho articulado entre academia, Prefeitura Municipal e colaboradores se distendeu por aproximadamente 15 meses, na qual as questões envoltas a caminhabilidade foram discutidas e repensadas, de forma a preservar e reforçar os quatro princípios de caminhada defendidos por Speck (2016). Nesta ótica, os conceitos de caminhada interessante foram englobados na concepção projetual a partir da instalação de placas informativas sobre a história do município junto aos arcos, resgatando o caráter histórico-cultural da rua. A caminhada confortável foi tratada a partir da instalação de espaços de convívio e descanso ao longo da extensão da via, conforme apresentado na figura 5. Além disso, o projeto prevê iluminação cênica dos arcos, visando efeitos especiais de cores para simbolizar eventos específicos, bem como implantação de vegetação, com aspectos positivos sobre o conforto térmico e agradabilidade visual do espaço.

No que tange ao aspecto de caminhada segura, observa-se que a mesma faz referência aos princípios de rua compartilhada, que visa essencialmente uma mudança



Figura 5: Placas informativas na base de cada arco, e espaços de estar implantados ao longo da via. Fonte: Equipe de trabalho do projeto Viva Cidade Viva, 2018.



Figura 6: Proteção das esquinas e transição da pista de rolamento em nível. Fonte: Equipe de trabalho do projeto Viva Cidade Viva, 2018.

no comportamento de todos os usuários da rua, transformando o comportamento de circulação em um comportamento social, com intervenções como a travessia realizada em nível pela via, de modo a evitar degraus e possibilitar a livre exploração do espaço pelo pedestre (SAMPAPÉ, 2017, p.23). A distinção entre cores de pavimentação e forma de assentamento dos blocos intertravados demarca visualmente o espaço destinado ao uso de pedestres e de serviço, sendo o automóvel um visitante no espaço e que deve respeitar uma velocidade máxima de 30km/h. A implantação de sinalização tátil de piso ao longo de toda via, bem como balizadores verticais nas esquinas visa aumentar a segurança dos pedestres e usuários do espaço, conforme Figura 6.

Adenda-se aos parâmetros de caminhada segura a instalação de iluminação pública ao longo da via, dada a ausência atual da mesma no espaço e insegurança noturna apresentada pelo espaço. Ademais, na perspectiva de que a segurança de um espaço está relacionada a sua usabilidade e nos olhos que voltam-se para a rua, conforme defendem Gehl (2013), Jacobs (2014) e Karssenber (2015), mudanças no Código de Posturas e Plano Diretor Municipal foram sugeridas, de modo que o espaço passe a comportar atividades gastronômicas, quando da abertura de novos empreendimentos, visando garantir movimentação noturna. Destaca-se ainda a sugestão de adendo ao Código de Posturas sobre padronização de tótems e marquises, de modo que as fachadas das edificações existentes se inseram nesta questão de preocupação com a escala do pedestre e criação de um espaço atrativo a circulação e permanência de pedestres.

Por fim, a conjunção das três condições de caminhada apresentadas resulta na *caminhada proveitosa*, traduzida no projeto desenvolvido pelo caráter de calçada e rua entendidas como espaço urbano destinado a uma pluralidade de usos e estabelecimento de relações sociais.

### Considerações finais

A preocupação com a inserção das pessoas no meio urbano é algo que vem sendo debatido desde 1960, com os estudos iniciados por Jane Jacobs. Apesar deste não ser um pensamento recente, o panorama verificado ainda apresenta o carro como principal veículo de transporte da maior parte das cidades do mundo, tirando o espaço

que antes era ocupado pelas pessoas.

Nesta perspectiva, Gehl (2013) comenta que o custo de incluir a dimensão humana nos projetos urbanos nem se compara aos investimentos sociais de saúde e infraestrutura veicular logo, investimentos como esse estariam disponíveis para cidades do mundo todo. É mais fácil e saudável planejar e construir cidades para pessoas que não poluem, congestionam ou oferecem perigo aos demais usuários, a “consertar” e planejar cidades e grandes centros urbanos para veículos.

A partir do estudo desenvolvido pôde-se perceber, portanto, que as pessoas não precisam ser cuidadas ou tratadas, mas sim sentir-se incluídas no cuidar, a partir de ações que melhorem as relações humanas na cidade, promovendo o caminhar em um ambiente agradável aos olhos e com menos índices de poluição.

Cada decisão de intervenção urbana em um espaço, por mais simples que seja, desenvolve uma função, podendo impactar positiva ou negativamente os usuários e a paisagem. Um simples caminho arborizado, a existência de bancos ao longo do caminho, calçadas mais largas são aspectos simples que convidam os usuários a permanecer e usufruir destes espaços.

Por isso, a compreensão das conceituações teóricas, bem como contexto físico e histórico são fundamentais para o estabelecimento de diretrizes projetuais de sucesso e, quando se trata de projetos de interesse público, necessita-se ainda mais da aprovação da comunidade, apoio da sociedade e ação dos gestores.

Neste sentido o presente trabalho apresenta uma ação inicial e singular no município, de uma iniciativa de intervenção pública que pretende difundir ainda mais as possibilidades de aplicação da cartografia urbana sensível para repensar as cidades buscando reestabelecer a prática social do caminhar como forma de vivenciar e se apropriar dos espaços.

## Agradecimentos

Agradecemos ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI) – Câmpus de Frederico Westphalen, e a Prefeitura Municipal de Frederico Westphalen pela parceria que possibilitou a realização deste trabalho. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## Referências bibliográficas

ALEXANDER, Christopher. et al. *Uma linguagem de padrões: a parttern language*. Porto Alegre: Bookman, 2013.

BENTLEY, Ian. et al. *Entornos Vitales: Hacia un Diseño Urbano y Arquitectónico más Humano*: Manual Práctico. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

COMUNITÁRIA. *Acadêmicos da URI/FW apresentam projeto de revitalização da Rua dos Arcos*. Rádio Comunitária, Frederico Westphalen, publicado em: 5 de maio de 2017. Acessado em 20 out. 2019. Disponível em: <<https://goo.gl/VAU8Ga>>.

SANTOS, Carlos Nelson F., VOGEL, Arno. *Quando a rua vira casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. 3ª edição. São Paulo: Projeto, 1985.

FREDERICO WESTPHALEN. *Lei Municipal Nº 3.443*, de 25 de novembro de 2009, institui a Rua da Cultura de Frederico Westphalen.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan.; KAEFER, Lotte Johansen; REIGSTAD, Solvejg. Encontros imediatos com prédios. In: KARSSSENBERG, Hans. et al (org). *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. p. 29-35.

GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, Ano 33, p. 21-33, 2011 - 1º quadrimestre.

GLEISER, Meredith; HOFF, Mattijs van. Pensadores icônicos. In: KARSSSENBERG, Hans. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. p.48-53

HALL, Kristen. *4 Dicas importantes para projetar ruas para as pessoas (e não apenas para os carros)*. ArchDaily Brasil, 24 Mar. 2017. Acessado em 20 out. 2019. Online. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/867519/4-dicas-importantes-para-projetar-ruas-para-as-pessoas-e-nao- apenas-para-os-carros>>

HASS, Joaquim. *Por que arquitetos e urbanistas são importantes para a gestão pública?* Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul, Entrevista cedida à Imprensa CAU/RS, 11 jan. 2017. Acessado em 20 out. 2019. Disponível em: <<http://saergs.org.br/blog/2017/01/11/por-que-arquitetos-e-urbanistas-sao-importantes-para-a-gestao-publica>>

HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico 2010: resultados gerais da amostra*. Rio de Janeiro, 2012.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

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

PONTES, Bruna França de. et. al. Estratégias de ocupações urbanas: proposta de quadra híbrida para a cidade de Campina Grande – PB. In: *I ENSUR*, Campina Grande, Paraíba, 2016. II ENSUR – Encontro de sustentabilidade urbana: As cidades como espaço de qualidade de vida. Anais. Paraíba: 2016. Disponível em: <<https://ensur.org/anais-2016/metabolismo-urbano-da-cidade-de-campina-grande/>>

RAHNAMA, Mohammad Rahim. et al. Use Principles of New Urbanism Approach. In: *Designing Sustainable Urban Spaces: International Journal of Applied Science and Technology*, volume 7, p.195-204, 2012.

SAMPAPÉ (Trad.). *Manual de Ruas Compartilhadas*. São Paulo: SampaPé, 2017. Acessado em 20 out. 2019. Online. Disponível em: <<https://goo.gl/wJsVRp>>

SOLUÇÕES PARA AS CIDADES, Blog. *Requalificação da rua Vidal Ramos: Acessibilidade e segurança em rua comercial de Florianópolis – SC*. Texto informativo, 2014. Acessado em 14 out. 2019. Online. Disponível em: <<http://>>

[www.solucoesparacidades.com.br/wpcontent/uploads/2014/03/AF\\_14\\_FLORIPA\\_Requalifica%C3%A7%C3%A3o%20Vidal%20Ramos\\_web.pdf](http://www.solucoesparacidades.com.br/wpcontent/uploads/2014/03/AF_14_FLORIPA_Requalifica%C3%A7%C3%A3o%20Vidal%20Ramos_web.pdf)>

SOUZA, Carlos Leite de; AWAD, Juliana Di Cesare Marques. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes*: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012. 278p.

SPECK, Jeff. *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2016.

VIDAL RAMOS OPEN SHOPPING, Blog. *Sobre a Vidal Ramos*. Acessado em 14 out. 2019. Online. Disponível em: <<http://vidalramosopenshopping.com/vidal.php>>

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*: por uma política de espaços públicos. São Paulo: Humanitas, 2000.