

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE RONDÔNIA - CAMPUS VILHENA
CURSO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Conexões ativas: espaços que unem

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DE UM TRECHO
URBANO DE VILHENA-RO

VANESSA OLIVEIRA DE ALMEIDA



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE RONDÔNIA - CAMPUS
VILHENA
CURSO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

CONEXÕES ATIVAS: ESPAÇOS QUE UNEM

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DE UM TRECHO URBANO DE VILHENA-RO

Trabalho de Conclusão de Curso entregue ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia- Campus Vilhena, para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

Orientadora: Profa. Priscyla Oriane Brasileiro

Coorientadora: Profa. Esp. Fernanda de Oliveira

VILHENA-RO

2025

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO,
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

Almeida, Vanessa Oliveira de.

Conexões ativas: espaços que unem: proposta de intervenção de um trecho urbano de Vilhena - RO / Vanessa Oliveira de Almeida, Vilhena-RO, 2025.
64 f. : il.

Orientador(a): Profª. Esp. Priscyla Oriane Brasileiro.
Coorientador(a): Profª. Esp. Fernanda de Oliveira.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO, Vilhena-RO, 2025.

1. Atividade física. 2. Infraestrutura Urbana. 3. Qualidade de Vida. 4. Saúde pública. I. Brasileiro, Priscyla Oriane (orient.). II. Oliveira, Fernanda de (coorient.). III. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. IV. Título.

Bibliotecário(a) Responsável: Rosilene Maria do Couto Marques, CRB-11/321 (Campus Vilhena)



ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Na data 11/03/2025 realizou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso intitulada **Conexões ativas: Espaços que unem. Proposta de intervenção de um trecho urbano de Vilhena - RO** apresentada pela aluna **Vanessa Oliveira de Almeida (2020105070027-8)** do Curso **Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo (Vilhena)**. Os trabalhos foram iniciados às **17:00** pelo Professor **Priscyla Oriane Brasileiro** presidente da banca examinadora, constituída pelos seguintes membros:

- **Priscyla Oriane Brasileiro** (Orientadora)
- **Aurea Dayse Cosmo da Silva** (Examinadora Interna)
- **Monique Eduarda Longo** (Examinadora Externa)

A banca examinadora, tendo terminado a apresentação do conteúdo do Trabalho de Conclusão de Curso, passou à arguição da candidata. Em seguida, os examinadores reuniram-se para avaliação e deram o parecer final sobre o trabalho apresentado pelo aluno, tendo sido atribuído o seguinte resultado:

[X] APROVADO Nota: 94

Proclamados os resultados pelo presidente da banca examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, eu **Priscyla Oriane Brasileiro** lavrei a presente ata que assino juntamente com os demais membros da banca examinadora.

VILHENA / RO, 11/03/2025

Documento assinado eletronicamente por **Vanessa Oliveira de Almeida**, Discente, em 12/03/2025, às 09:44, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Priscyla Oriane Brasileiro**, Orientador, em 12/03/2025, às 09:32, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Aurea Dayse Cosmo da Silva**, Examinador Interno, em 12/03/2025, às 11:13, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Monique Eduarda Longo**, Examinador Externo, em 12/03/2025, às 09:58, conforme horário oficial de Rondônia, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Agradecimentos

A jornada até aqui não foi solitária, e cada passo dado teve a mão generosa de muitas pessoas queridas. Em primeiro lugar, agradeço a Deus, que me fortaleceu nos momentos de dúvida e me sustentou com fé e perseverança para alcançar esta conquista.

À minha família, minha base inabalável e fonte inesgotável de amor e inspiração, dedico minha mais profunda gratidão. Em especial, à minha mãe, Vilma, cujo carinho e dedicação foram meu porto seguro nos dias difíceis e a luz que guiou meus passos em cada conquista. A cada um de vocês, que estive ao meu lado com palavras de incentivo, gestos de afeto e um apoio silencioso, mas imensurável, meu coração transborda reconhecimento e amor. Sem vocês, esta jornada não teria o mesmo significado.

Aos amigos que fiz ao longo desta caminhada, levo comigo não apenas lembranças, mas laços que sei que permanecerão para sempre. Obrigado por cada incentivo, por cada conversa e por tornarem essa jornada mais leve e especial.

Aos professores do IFRO – Campus Vilhena, que compartilharam seu conhecimento e sabedoria ao longo da trajetória acadêmica. Às orientadoras Priscila e Fernanda, minha profunda gratidão pela paciência, dedicação e apoio essencial nessa trajetória. Um agradecimento especial também à professora Áurea Dayse, cujo incentivo e palavras encorajadoras foram fundamentais para que eu seguisse firme até o fim.

Por fim, ao IFRO – Campus Vilhena, instituição que foi um espaço de aprendizado e mais do que isso um lar, onde cresci e me descobri.

A todos que, de alguma forma, fizeram parte dessa jornada, meu mais sincero obrigado. Pois "A conquista de hoje é reflexo do apoio, incentivo e amor daqueles que acreditaram em mim."

Sumário

Parte I

1	Introdução	11
2	Referencial Teórico	
	2.1 Obesidade e Saúde.....	14
	2.2 Obesidade e Sociedade.....	14
	2.3 Obesidade em Rondônia.....	15
	2.4 História da Arquitetura e Urbanismo na saúde pública.....	15
	2.5 Obesidade, Arquitetura e Urbanismo.....	16
	2.6 Importância da Mobilidade Ativa.....	17
	2.7 Os limites da cidade na Perspectiva de Kevin Lynch.....	17
	2.8 A Escala Humana e a Classificação das Vias segundo Jan Gehl.....	17
	2.9 A Ótica Local e o Conteúdo Urbano segundo Gordon Cullen.....	19
3	Materiais e métodos	21
4	Resultados e Discussões	
	4.1 Análise dos espaços urbanos públicos existentes em Vilhena-RO.....	23
	4.1.1 Análise dos ginásios e quadras de Vilhena-RO.....	24
	4.1.2 Áreas de caminhada e corrida.....	26
	4.1.3 Estudo de caso.....	27
5	Considerações Parciais	29

6 Análise da Área de intervenção

6.1 Área de Intervenção.....	32
6.2 Estudo do entorno.....	33
6.2.1 Sistema viário.....	34
6.2.2 Uso do solo.....	35
6.2.3 Topografia.....	36
6.2.4 Estudo do clima.....	37
6.3 Legislação.....	39

7 Projeto de Intervenção

7.1 Conceito e partido.....	41
7.2 Referencia Projetual	42
7.3 Diretrizes gerais.....	44
7.4 Diretrizes Projetuais.....	45
7.4.1 Programa de Necessidades.....	46
7.5 Macro proposta	47
7.6 Paginação de piso.....	49
7.7 Detalhamento em Trecho.....	50
7.8 Materiais e Mobiliários.....	52
7.9 Espécies Paisagísticas.....	54
7.10 Perfil de vias.....	55
7.11 Perspectivas.....	57

8 Considerações Finais

61

9 Referências

63

Sumário

Parte II

Parte 1

Resumo

O presente estudo investiga a relação entre o espaço urbano, o ambiente construído e a saúde, destacando o papel da arquitetura e do urbanismo na promoção de estilos de vida ativos. A pesquisa enfatiza a importância de espaços públicos que incentivem a mobilidade ativa, a interação social e a ocupação de áreas gratuitas que contribuam para a saúde e a qualidade de vida. Trata-se de um estudo qualitativo e exploratório, que demonstra como a infraestrutura urbana influencia diretamente o bem-estar da população. A reurbanização de áreas degradadas, a criação de espaços de lazer e cultura e a valorização da natureza nos ambientes urbanos são apontadas como estratégias fundamentais para promover o bem-estar, a saúde e a valorização dos espaços públicos urbanos. Em Vilhena-RO, a intervenção realizada em um trecho urbano, com ponto inicial nos bairros segregados e caracterizados por vulnerabilidade socioeconômica, busca transformar os espaços públicos em catalisadores de saúde, prevenindo a obesidade e incentivando um estilo de vida mais ativo e sustentável, conectando esses bairros às áreas já apropriadas pela população.

Palavras-chave: Atividade física, Infraestrutura Urbana, Qualidade de Vida, Saúde pública



Introdução

1 Introdução

Vilhena, localizada no estado de Rondônia, é um município brasileiro com uma população estimada de 95.832 habitantes em 2022, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e sua área territorial abrange 11.699,150 km² de acordo com o levantamento em 2023. A cidade é conhecida como o Portal da Amazônia, situada na entrada da região Amazônica Ocidental. Além disso, é apelidada de Cidade Clima da Amazônia, devido à sua temperatura média mais baixa em comparação com outras cidades do estado.

A autora possui admiração pela cidade de Vilhena-RO, por ser a cidade em que ela nasceu e vivenciou os desafios relacionados à falta de acesso à equipamentos públicos que promovam a saúde de maneira gratuita e inclusiva, dessa forma a pesquisa concentrou-se em tópicos como obesidade, 'espaços obesogênicos', caminhabilidade, urbanismo, preconceito, vulnerabilidade socioeconômica, entre outros, com foco na melhoria da qualidade de vida do público alvo. O objetivo do trabalho foca em compreender quais estratégias arquitetônicas e urbanísticas podem promover o bem-estar, a inclusão, prevenção e acessibilidade de pessoas com obesidade, especialmente aquelas em situação de vulnerabilidade social, na cidade de Vilhena-RO.

O público alvo deste estudo considera os jovens entre 18 à 24 anos que residem em Vilhena e enfrentam vulnerabilidade socioeconômica, o que consequentemente afeta a qualidade de vida e a dificuldade em manter atividades constantes de maneira acessível e gratuita. Pesquisas recentes, destacam uma incidência considerável de obesidade nessa faixa etária entre os anos de 2022 e 2023, sendo este o grupo com o maior crescimento na prevalência de obesidade no Brasil. Dado o perfil juvenil, compreender suas preferências e interesses é essencial para que propostas eficazes sejam aplicadas. Além disso, é fundamental considerar que as análises realizadas poderão beneficiar o público-alvo e também outros segmentos da população.

O aumento preocupante da obesidade como um problema de saúde global, tem despertado um interesse crescente na relação entre arquitetura, urbanismo e qualidade de vida. Em Vilhena, Rondônia, essa conexão ganha contornos significativos, pois a cidade enfrenta desafios específicos relacionados à falta de equipamentos públicos com atividades variadas que atendam a diferentes públicos. O espraiamento urbano da cidade em

conjunto com o uso do solo não diversificado não facilita a caminhada, o que faz com que as pessoas optem por utilizar veículos para se locomover para as atividades diárias, adicionado a esses fatores a ausência de espaços públicos bem planejados para atividades físicas e recreativas, contribui para a inatividade física e, consequentemente, para o aumento dos índices de obesidade e problemas de saúde associados.

A obesidade é um problema de saúde pública que afeta milhões de pessoas em todo o mundo. Sua relação com o ambiente construído tem sido cada vez mais debatida, destacando a importância de abordagens interdisciplinares para enfrentar essa questão. Além disso, a arquitetura pode influenciar positivamente os hábitos das pessoas, ao criar ambientes que estimulam a movimentação e a interação social, como escadas visíveis e convidativas em vez de elevadores escondidos.

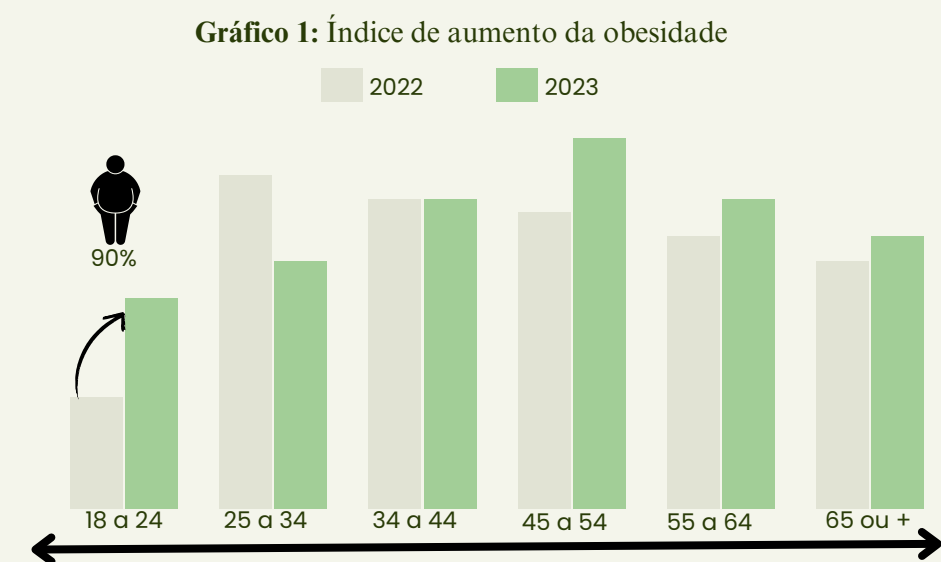
A concepção de espaços físicos também é fundamental, projetos arquitetônicos que priorizam a iluminação natural, a ventilação adequada e a proximidade de lugares utilizados para as atividades diárias, podem contribuir para uma melhor qualidade de vida e, consequentemente, para a redução dos índices de obesidade.

A integração de princípios de arquitetura e urbanismo no planejamento das cidades e edifícios pode ser uma estratégia eficaz para promover a saúde pública e o bem estar da população. Martino (2022), reforça essa afirmação apresentando que a arquitetura e o urbanismo desempenham papéis fundamentais na promoção da saúde. O design do ambiente construído e do espaço urbano influenciam comportamentos e escolhas diárias, influenciando diretamente o bem-estar das pessoas. Dentre os aspectos abordados pela autora, destacam-se a oferta de ambientes urbanos, projetados para incentivar o exercício regular, que possua designs agradáveis e funcionais, com a inclusão e acessibilidade, e o planejamento de transporte que favorece meios ativos, tais como bicicletas e caminhadas.

Mancini (2001), argumenta que a obesidade é caracterizada pelo acúmulo excessivo de gordura no corpo, e embora a linha divisória entre o peso normal e a obesidade seja subjetiva, uma pessoa é classificada como obesa quando o acúmulo de tecido adiposo atinge um nível que impacta negativamente tanto a saúde física quanto a mental, resultando em uma redução na expectativa de vida. Para Wanderley e Ferreira (2010), a obesidade pode estar

associada a questões psicológicas, como controle, auto imagem, ansiedade e desenvolvimento emocional, no entanto as autoras ressaltam que o fato de uma pessoa estar acima do peso não significa que ela necessariamente tenha problemas psicológicos.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), mais de um bilhão de adultos, em todo o mundo, estão acima do peso e destes, 500 milhões são considerados obesos, e no Brasil, dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS/2019) apontam que, atualmente 60,3 dos adultos apresentam excesso de peso, o equivalente a 96 milhões de pessoas. A pesquisa do Covitel (2023), divulgada em junho de 2023, aponta que o número de obesos da população brasileira de jovens de 18 a 24 anos teve um aumento significativo de 2022 à 2023, a porcentagem teve o aumento de 90% conforme apresentado na (Gráfico 1).



Fonte: Adaptado pela autora de (Covitel 2023), 2024.

Esses números têm crescido a partir das mudanças no modo de vida das pessoas, nas cidades e nos outros espaços em que estão inseridas. Jacobs (1961) critica a tendência de planejamento urbano que privilegia a centralização de comércios e desenvolvimento de grandes projetos que priorizam os veículos, o que inviabiliza que caminhadas rotineiras sejam realizadas, não oferecem segurança aos pedestres, além de não alinhar a estética com a escala humana. Jacobs (1961) argumenta que isso pode minar a vitalidade dos bairros e a diversidade urbana, fundamental para a vitalidade das cidades, e que a variedade de usos do solo facilitam a interação e convívio humano criando espaços mais dinâmicos.

¹ **Espaços obesogênicos:** São ambientes que contribuem para a obesidade e podem ser entendidos de duas formas: Como a ausência de espaços que permitam a construção de hábitos saudáveis e como espaços que promovem ou facilitam escolhas e hábitos não saudáveis

Figura 1: Mapa de localização do município de Vilhena em relação ao estado de Rondônia e Brasil.



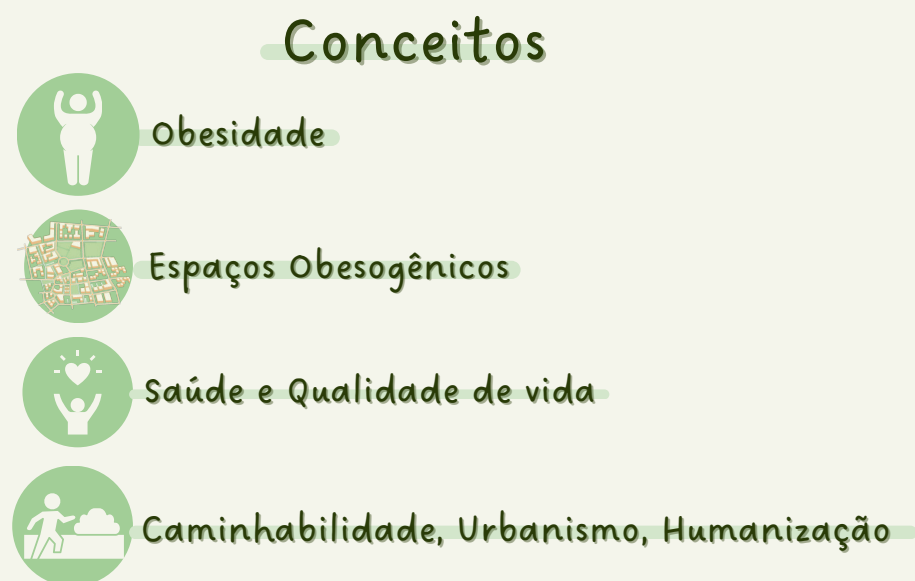
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Referencial Teórico

2 Referencial Teórico

O embasamento teórico deste estudo conforme representado na (Figura 2), busca aprofundar a compreensão sobre o papel significativo que a Arquitetura e o Urbanismo podem exercer no suporte às pessoas com sobrepeso, visando melhorar sua qualidade de vida. Reconhece-se que uma análise criteriosa dos determinantes da obesidade é essencial para orientar intervenções eficazes neste campo. Dessa forma, o referencial teórico adotado nesta pesquisa aborda dados fundamentais do campo da saúde, e analisa os aspectos intrincados do ambiente arquitetônico e urbanístico que influenciam o comportamento relacionado ao peso.

Figura 2: Esquema dos Conceitos do Referencial Teórico



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A fundamentação teórica é construída a partir de diversas fontes que discutem a influência do ambiente construído sobre os comportamentos e estilos de vida das pessoas. Discutindo conceitos fundamentais sobre a relação entre arquitetura, urbanismo e saúde, incluindo a importância de ambientes que promovam a atividade física, a segurança e a interação social. A revisão da literatura inclui estudos de caso, proporcionando uma base sólida para a análise das condições específicas de Vilhena, Rondônia. Assim, este referencial teórico contextualiza a pesquisa e oferece diretrizes para a implementação de intervenções arquitetônicas e urbanísticas que visam a promoção da saúde e o bem estar da população.

2.1 Obesidade e Saúde

A obesidade, conforme discutido por Cristina Padez (2002), é um grave problema de saúde pública que está intimamente ligado a uma série de riscos à saúde, incluindo doenças cardiovasculares, diabetes tipo 2, certos tipos de câncer e acidente vascular cerebral (AVC). A autora destaca que a obesidade não é apenas uma questão estética, mas uma condição crônica que pode resultar em complicações significativas, como hipertensão arterial e ²dislipidemia, aumentando a morbidade e a mortalidade na população. Além disso, para a autora a obesidade gera custos elevados para a sociedade, tanto em termos de cuidados de saúde quanto em perda de produtividade. A relação entre obesidade e saúde é complexa e multifatorial, envolvendo fatores genéticos, ambientais e comportamentais, o que torna essencial a promoção de estilos de vida saudáveis e a prática regular de atividade física para mitigar esses riscos e melhorar a qualidade de vida.

Anjos (2006), aborda a obesidade como um problema de saúde pública que vai além da responsabilidade individual, enfatizando a necessidade de uma abordagem coletiva e integrada. O autor destaca que a obesidade é influenciada por uma série de fatores, incluindo o aumento do consumo de alimentos ultraprocessados e a diminuição da atividade física, que são exacerbados por mudanças sociais e econômicas. Essa relação entre dieta e estilo de vida é fundamental para entender a epidemia de obesidade, especialmente em contextos urbanos e em países em desenvolvimento, como o Brasil.

Além disso, o autor critica a tendência de atribuir a culpa da obesidade apenas aos indivíduos, argumentando que essa visão ignora as barreiras estruturais que muitas pessoas enfrentam, como a falta de acesso a alimentos saudáveis e a oportunidades para a prática de atividades físicas. Ele defende que as estratégias de prevenção e controle da obesidade devem considerar o contexto social e cultural da população, integrando a promoção de uma alimentação saudável e a prática de exercícios nas políticas de saúde pública. Assim, a relação entre os pontos levantados pelo autor reside na compreensão de que a obesidade é um desafio que requer a colaboração de diversos setores da sociedade para ser efetivamente enfrentado, reconhecendo tanto os fatores individuais quanto os contextos sociais que influenciam a saúde da população.

2.2 Obesidade e Sociedade

É de conhecimento geral que frequentemente pessoas com obesidade enfrentam estigmatização e são estereotipadas como "desmotivadas, preguiçosas, sem autodisciplina, descuidadas, menos competentes e negligentes". Além disso, muitas vezes são vistas como indesejáveis e fisicamente pouco atraentes, sendo responsabilizadas por seu peso. Pesquisas sobre obesidade demonstram que o estigma geralmente está associado a essa condição e afeta diversos aspectos da vida, como trabalho, educação, cuidados de saúde e relacionamentos interpessoais. O estigma abrange um conceito social mais amplo, não se restringindo a crenças negativas estereotipadas. A discriminação ou estigma relacionado ao peso refere-se a "atitudes e crenças negativas que se manifestam por meio de estereótipos, rejeição e preconceito em relação a indivíduos que estão com sobrepeso ou obesidade" (Spahlholz et al, 2015).

Na sociedade contemporânea, onde padrões estéticos muitas vezes são ditados por ideais de magreza, o preconceito contra pessoas obesas se torna uma realidade alarmante, manifestando-se em diversas esferas, como no ambiente de trabalho, nas relações sociais e até mesmo nos serviços de saúde. Levrini e Papa (2016) destacam que a estigmatização da obesidade pode criar um ciclo vicioso, no qual a pressão social e as expectativas externas contribuem para o aumento do estresse e da ansiedade entre os indivíduos afetados. Essa carga emocional pode levar a comportamentos alimentares disfuncionais, perpetuando o problema e dificultando a busca por soluções saudáveis. A falta de apoio social e a ausência de políticas inclusivas nas organizações também agravam a situação, criando um ambiente hostil que desencoraja a busca por ajuda e tratamento.

No mesmo sentido, Araújo *et al.* (2018) argumenta que a mídia impressa tem um impacto duplo sobre as pessoas com obesidade. Por um lado, suas representações frequentemente reforçam estigmas e preconceitos, associando a obesidade a comportamentos negativos e contribuindo para a marginalização social, por outro lado, a mídia pode promover a conscientização sobre a obesidade como uma condição de saúde complexa, ajudando a desestigmatizar a questão e a valorizar a diversidade dos corpos. Embora a promoção de padrões de beleza magros possa gerar sentimentos de inadequação, a mídia também pode

² **Dislipidemia:** é a elevação anormal dos níveis de gordura no sangue, como colesterol e triglicérides

destacar a importância de políticas de inclusão que respeitem a individualidade e a saúde.

Para Araújo et al. (2018), esse estigma, que se enraíza em representações midiáticas e discursos científicos que frequentemente medicalizam a obesidade, perpetua a discriminação e contribui para o sofrimento psíquico e socioafetivo dos indivíduos afetados. Muitas vezes, esses indivíduos se vêem pressionados a conformar seus corpos a padrões muitas vezes inatingíveis, resultando em um ciclo de exclusão e marginalização. Além disso, a pressão social para a perda de peso pode levar a gastos excessivos com tratamentos e produtos que prometem resultados rápidos, mas que raramente abordam as causas subjacentes da obesidade.

Assim, a luta contra a obesidade deve ser acompanhada de uma reflexão crítica sobre as representações sociais que alimentam o preconceito, demandando uma abordagem mais inclusiva e respeitosa que reconheça a diversidade dos corpos e promova a dignidade de todos. É fundamental que a sociedade, em conjunto com os profissionais de diversos setores, incluindo o campo da Arquitetura e Urbanismo, trabalhem para desconstruir estigmas e criar um cenário que valorize a saúde em todas as suas formas, promovendo políticas de inclusão que respeitem a individualidade e a complexidade da experiência humana, conforme enfatizado por Araújo et al. (2018) em suas análises sobre o preconceito associado à obesidade.

2.3 Obesidade em Rondônia

A Organização Mundial da Saúde (OMS) classifica a obesidade como uma das maiores preocupações de saúde do século XXI, com estimativas alarmantes de que cerca de 41 milhões de pessoas em todo o mundo sofrem com essa condição (WHO, 2022). A obesidade é um dos desafios de saúde pública enfrentados em Rondônia, refletindo uma tendência crescente que afeta diversas faixas etárias. Em Rondônia, os dados indicam que a prevalência de sobrepeso e obesidade entre adolescentes e jovens é significativa, com 20,15% de sobrepeso e 9,24% de obesidade, além de 1,99% de obesidade grave (VIGITEL, 2021).

Entre os jovens, a situação é ainda mais preocupante ao se observar as diferenças nas taxas de sobrepeso e obesidade. O sobrepeso refere-se ao acúmulo excessivo de peso em relação à

altura, enquanto a obesidade é caracterizada por um nível ainda mais elevado de gordura corporal, que pode trazer sérios riscos à saúde. Dados indicam que há uma maior taxa de sobrepeso entre os jovens, além de uma prevalência significativa de obesidade grave, o que demanda atenção e ações efetivas para promover hábitos saudáveis (Gemelli; Farias; Souza, 2016). Essa disparidade pode ser atribuída a fatores sociais, culturais e comportamentais que influenciam os hábitos alimentares e a atividade física. O apelo comercial por alimentos processados e açucarados, aliado a um estilo de vida sedentário, contribui para o aumento da obesidade nessa faixa etária (Brasil, 2020).

Além das implicações imediatas para a saúde física, a obesidade em jovens pode estar associada a problemas emocionais e sociais, como baixa autoestima e discriminação. A pressão social e os padrões de beleza podem impactar negativamente a saúde mental dos adolescentes e jovens, levando a um ciclo vicioso de problemas de saúde (Amiri; Behnezhad, 2019). Portanto, é importante que as intervenções abordem a alimentação e a atividade física, e também o bem-estar emocional dos jovens.

A situação da obesidade não se limita aos jovens, os adultos também enfrentam desafios significativos. A prevalência da obesidade entre adultos é alarmante, com dados indicando que a condição se perpetua ao longo da vida, aumentando o risco de doenças crônicas como diabetes, hipertensão e doenças cardiovasculares (Romanelli et al. 2020). A necessidade de políticas públicas eficazes que promovam hábitos saudáveis e a educação nutricional é evidente, visando a prevenção, e também o tratamento da obesidade.

Os dados utilizados para análise são da capital de Rondônia, pois não há um estudo sobre Vilhena com relação ao número de obesos. Em Porto Velho, conforme a pesquisa (VIGITEL, 2021) do Ministério da Saúde, revelam uma situação alarmante. A capital de Rondônia apresenta uma taxa de sobrepeso de 64,4%, posicionando-se entre as cidades com os maiores índices do Brasil. Essa condição é particularmente preocupante entre a população juvenil, que, ao ser afetada por hábitos alimentares inadequados e a falta de atividade física, pode enfrentar sérias consequências para a saúde a longo prazo. A obesidade, que afeta 22,6% das mulheres e 22% dos homens na cidade, é um problema crescente que exige atenção especial, especialmente nas faixas etárias mais jovens, onde a formação de hábitos saudáveis é fundamental.

Compreender as preferências e o comportamento do público juvenil em relação a atividades físicas é fundamental para que se desenvolvam estratégias eficazes de combate à obesidade. Ao identificar quais modalidades esportivas e atividades recreativas atraem mais os jovens, é possível criar programas que incentivem a prática regular de exercícios. Essas ações promovem um estilo de vida mais saudável e também podem contribuir significativamente para a redução do número de obesos no estado. A implementação de iniciativas que envolvam a juventude em atividades físicas, aliadas a campanhas de conscientização sobre alimentação saudável, pode ser uma abordagem eficaz para enfrentar esse desafio crescente em Rondônia e nos demais estados do Brasil.

2.4 História da Arquitetura e Urbanismo na Saúde Pública

A história da arquitetura e do urbanismo em relação à saúde pública revela um desenvolvimento significativo ao longo dos séculos, especialmente em resposta a crises sanitárias. No final do século XIX e início do século XX, as cidades enfrentaram sérios problemas de saúde pública, exacerbados por epidemias que afetaram a população. Essa situação crítica levou à convocação de engenheiros e urbanistas para elaborar planos de melhoramento urbano, que se tornaram centrais para a promoção da saúde da população. A necessidade de saneamento básico e infraestrutura adequada foi um fator determinante para a implementação de medidas que visavam mitigar os impactos das doenças nas áreas urbanas (Sperandio et al. 2014).

O século XIX também foi marcado por um ambiente de ideias inovadoras que moldaram o pensamento urbanístico. Figuras proeminentes como Robert Owen, Charles Fourier e Friedrich Engels propuseram novos modelos de habitação e urbanismo, buscando atender às necessidades humanas e melhorar as condições de vida nas cidades. Essas propostas foram fundamentais para a formação de um novo entendimento sobre como o ambiente urbano poderia impactar a saúde, refletindo uma preocupação crescente com o bem-estar dos cidadãos.

Com a chegada do século XX, o planejamento urbano começou a ser reconhecido como uma disciplina essencial para a promoção da saúde pública. A realização de Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna (CIAM) e a elaboração da Carta de Atenas estabeleceram diretrizes que consideravam a inter-relação entre o

ser humano e seu habitat. Sperandio et al. (2014) enfatizam que essa abordagem holística é importante para o desenvolvimento de ambientes urbanos que promovam a saúde e o bem-estar, destacando a importância de um planejamento que vá além da mera funcionalidade.

Sperandio et al. (2014) argumentam que a evolução do conceito de saúde ao longo do século XX, especialmente após as grandes guerras, também contribuiu para um foco maior na criação de "cidades saudáveis". Os autores argumentam que essa nova perspectiva reconhece que a saúde não é somente a ausência de doença, mas um estado de bem-estar completo, que deve ser considerado no planejamento urbano. A integração de aspectos sociais, econômicos e ambientais tornou-se essencial para o desenvolvimento de políticas que visam melhorar a qualidade de vida nas cidades.

É perceptível que a interligação entre saúde pública e urbanismo é vista como uma abordagem interdisciplinar necessária para enfrentar os desafios contemporâneos. A colaboração entre essas áreas é significativa para o desenvolvimento de ambientes urbanos que promovam a saúde e a qualidade de vida, refletindo a complexidade das interações entre o espaço urbano e as condições de saúde da população. O planejamento urbano é um fator determinante na promoção da saúde pública, assim como em cidades como Vilhena-RO, onde o crescimento urbano rápido trouxe desafios significativos, principalmente com a mobilidade.

Bonetto (2017), argumenta que a qualidade do ambiente construído e do espaço urbano, que considera o nível de poluição do ar, a acessibilidade a áreas verdes e a infraestrutura de transporte, impacta diretamente o bem-estar dos cidadãos. A autora menciona que a falta de áreas verdes e a poluição gerada pelo tráfego intenso podem contribuir para o aumento de doenças respiratórias e estresse, evidenciando a necessidade de um planejamento que priorize a saúde da população.

A criação de espaços públicos, como parques e ciclovias, podem facilitar o uso da mobilidade ativa, considerada uma estratégia eficaz para melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

A questão da equidade é fundamental nas políticas de saúde urbana. Bonetto (2017) ressalta que muitas vezes os investimentos em infraestrutura e serviços de saúde são concentrados em áreas centrais e privilegiadas, deixando as comunidades mais vulneráveis sem acesso a melhorias essenciais. Em Vilhena, isso pode ser

observado em bairros periféricos que necessitam de serviços públicos eficazes, como por exemplo o transporte público. Para que o planejamento urbano seja verdadeiramente eficaz, é importante que as vozes das comunidades vulneráveis sejam ouvidas e que as políticas sejam desenhadas para atender às suas necessidades específicas da população.

Os aspectos sociais da cidade também desempenham um papel importante na saúde pública. Bonetto (2017) menciona que cidadãos que se sentem pertencentes à sua comunidade tendem a apresentar menor prevalência de doenças e um maior bem-estar emocional. E promover um senso de pertencimento através de iniciativas comunitárias e espaços de convivência pode ajudar a reduzir o isolamento social, especialmente entre os jovens. Assim, um planejamento urbano que integre saúde, equidade e aspectos sociais, melhora a qualidade de vida, e também contribui para a construção de uma cidade mais saudável e inclusiva.

2.5 Obesidade, Arquitetura e Urbanismo

Santana et al. (2006) define os espaços obesogênicos como ambientes que favorecem o aumento de peso, incentivando a ingestão excessiva de calorias e desencorajando a atividade física nas rotinas diárias. Esses ambientes são caracterizados por fatores como a falta de infraestrutura para a prática de exercícios, a disponibilidade limitada de alimentos saudáveis e a promoção de estilos de vida sedentários. Para as autoras, a identificação desses fatores é importante para entender como os ambientes contribuem para a epidemia de obesidade, especialmente em contextos urbanos onde o planejamento e a acessibilidade desempenham papéis significativos.

Martino (2022), argumenta que o período enfrentado pela sociedade durante a pandemia de Covid-19, tornou evidente a necessidade de uma realidade mais saudável, ativa e comunitária. A Arquitetura e o Urbanismo são ferramentas essenciais para alcançar essa realidade, moldando a paisagem urbana de acordo com as demandas da sociedade moderna e as necessidades humanas. A autora reforça seu argumento ao citar Hipócrates, que no século V a.C. já afirmava que a saúde de uma população está diretamente relacionada ao ambiente físico que ela habita e aos seus hábitos cotidianos.

Wanderley e Ferreira (2010), argumentam que os efeitos trazidos

pela globalização, pela industrialização e pelo aumento demográfico incidem diretamente na forma como as sociedades se desenvolvem e se relacionam. Preocupar-se com a prevenção e a diminuição dos impactos causados pela modernidade na saúde, envolve vários profissionais incluindo o arquiteto e urbanista. Uma peça central nessa discussão, é a forma como as cidades se organizam, pois elas são a habitação dos seres humanos, o local fundamental onde acontecem as interações e os encontros (Costa, 2020).

Jane Jacobs, em seu livro "Morte e Vida das Grandes Cidades" (1961), argumenta que a vitalidade urbana depende de uma série de fatores interconectados. Ela defende a densidade populacional e a vida em comunidade como essenciais para a segurança e a vitalidade das cidades. Jacobs acredita que conhecer os vizinhos, criar conexões sociais, o convívio com diferentes pessoas e a interação no espaço público são fundamentais para a saúde urbana.

Além disso, Jacobs (1961) introduziu o conceito de "olhos da rua", onde a segurança é mantida pela vigilância natural dos moradores e pedestres. Jane Jacobs, em suas críticas aos subúrbios de baixa densidade dos EUA e às grandes torres residenciais isoladas, argumenta que esses ambientes não promovem a segurança nem a interação social. Ela destaca que a segurança urbana é melhor alcançada através de ruas e calçadas ativas, onde há uma clara separação entre espaços públicos e privados, e onde os "olhos da rua" pessoas que utilizam e observam o espaço público desempenham um papel significativo.

No contexto brasileiro, essas ideias podem ser aplicadas para promover a segurança e a interação social em nossas cidades. Ao invés de seguir modelos de urbanização que isolam as pessoas, é importante incentivar a densidade equilibrada e a vida comunitária, onde os moradores se conhecem e interagem regularmente. A partir dessas perspectivas, a arquitetura e o urbanismo devem considerar a saúde de forma ampla, abrangendo desde as condições mínimas de infraestrutura como o saneamento básico até a saúde mental e ambiental.

Segundo Martino (2022), alguns aspectos podem ser implementados para melhorias nas cidades, tais como: a reurbanização de áreas degradadas, a criação de infraestruturas de lazer, esporte e cultura, a valorização de espaços coletivos e projetos de agricultura urbana. Além disso, aproximar a natureza

dos ambientes urbanos pode incentivar um estilo de vida mais saudável, o que conseqüentemente conquista o bem-estar da população.

A intersecção entre obesidade, arquitetura e urbanismo revela a importância de um planejamento urbano que favoreça a saúde e o bem-estar da população. Como bem destacou Hipócrates, "o que é adequado para o corpo é adequado para a mente", enfatizando que um ambiente saudável é capaz de promover a atividade física, e também contribuir para o equilíbrio mental e emocional. Portanto, ao projetar espaços urbanos que incentivem a mobilidade e o acesso a áreas verdes, é possível prevenir a obesidade e cultivar um ambiente que favorece o bem-estar integral dos cidadãos.

2.6 Importância da Mobilidade Ativa

Mobilidade ativa refere-se a formas de deslocamento que não dependem de veículos motorizados, incluindo atividades como caminhar, andar de bicicleta, patinar e outras formas de locomoção que utilizam a força humana. Esse conceito é fundamental para a promoção de um estilo de vida saudável, pois incentiva a prática regular de atividade física, que é essencial para a manutenção da saúde e prevenção de doenças, como a obesidade, diabetes e doenças cardiovasculares (Nóbrega, 2023).

A importância da mobilidade ativa se estende além da saúde individual. Ela desempenha um papel importante na criação de cidades mais sustentáveis e habitáveis. Ao priorizar esse tipo de mobilidade ao invés da mobilidade passiva, onde o uso de veículos motorizados são prioridades, as cidades podem reduzir a dependência de automóveis, o que, por sua vez, diminui a poluição do ar, o congestionamento e o consumo de energia. Além disso, ambientes que favorecem a mobilidade ativa tendem a ser mais seguros e agradáveis, promovendo interações sociais e um senso de comunidade. A infraestrutura adequada, como calçadas espaçosas, ciclovias seguras e espaços públicos acessíveis, é essencial para facilitar a mobilidade ativa e garantir que todos os cidadãos, independentemente de idade ou capacidade física, possam se deslocar de maneira segura e confortável (Nóbrega, 2023).

Jeff Speck (2012), em sua obra "Cidade Caminhável", enfatiza a importância de projetar cidades que priorizem o pedestre. Ele argumenta que a caminhabilidade é um indicador vital da saúde

urbana, pois cidades que favorecem a mobilidade ativa melhoram a qualidade de vida e também ajudam a combater a obesidade. Speck apresenta dez passos para aumentar a caminhabilidade, que incluem a criação de ruas seguras, a promoção de usos mistos e a proteção do pedestre. Essas diretrizes visam transformar o espaço urbano em um ambiente que convida as pessoas a caminhar, promovendo assim a atividade física e a interação social.

Kevin Lynch (1960) complementa essa discussão ao abordar a relação entre o design urbano e a mobilidade ativa. Em seu trabalho, Lynch destaca a importância de criar um ambiente urbano que seja visualmente atraente e funcional, facilitando a navegação e a conexão entre os espaços. Ele argumenta que a forma como as cidades são projetadas pode influenciar diretamente o comportamento das pessoas, incentivando-as a optar por modos de transporte ativos. A combinação das ideias dos autores mencionados ressalta que a mobilidade ativa não é somente uma questão de saúde, mas também de planejamento urbano sustentável, que busca criar comunidades mais coesas e saudáveis, onde as pessoas possam se deslocar de maneira segura e agradável.

2.7 Os limites da cidade na Perspectiva de Kevin Lynch

Os limites urbanos desempenham um papel fundamental na forma como as pessoas percebem e interagem com o ambiente ao seu redor. Kevin Lynch, em sua obra "A Imagem da Cidade" (1960), explora como a percepção desses limites é essencial para a organização mental dos habitantes, contribuindo para a estruturação e identidade dos espaços urbanos. A forma como esses limites são compreendidos impacta diretamente na sensação de orientação, pertencimento e mobilidade dentro da cidade.

Lynch (1960) descreve os limites da cidade como elementos de transição que ajudam a definir e estruturar a paisagem urbana. Ele classifica esses limites em duas categorias principais: barreiras físicas e barreiras psicológicas ou culturais. As barreiras físicas são tangíveis e visíveis, como rios, muros, estradas principais e ferrovias, que estabelecem separações concretas entre diferentes áreas e podem influenciar a acessibilidade e a conectividade entre bairros. Já as barreiras psicológicas e culturais são menos evidentes, mas igualmente impactantes, incluindo diferenças de classe social, a percepção de bairros como distintos e até mesmo

zonas com conotações históricas ou simbólicas, que podem influenciar a maneira como as pessoas se sentem em determinados espaços.

A função desses limites vai além da simples separação territorial. Segundo Lynch (1960), eles criam um senso de identidade e pertencimento, tanto para os habitantes dentro da cidade quanto para aqueles que estão fora dela. Além disso, os limites influenciam os padrões de deslocamento e interação dos indivíduos com o espaço urbano. A travessia de um limite pode ser percebida como um evento significativo, marcando a transição para um novo ambiente e provocando sensações de mudança e distinção. Em algumas cidades, esses limites são reforçados por infraestruturas específicas, como portões, arcos ou até mesmo mudanças na arquitetura e na organização espacial, que sinalizam a entrada em um novo território.

Dessa forma, os limites urbanos não se resumem apenas em demarcações espaciais, mas também elementos que influenciam profundamente a experiência dos habitantes em uma cidade. Eles moldam a forma como as pessoas se orientam, estabelecem conexões e interagem com o meio urbano, contribuindo para a construção de uma imagem mental coerente e estruturada da cidade. Compreender esses limites e a sua influência no cotidiano dos cidadãos pode ser uma ferramenta valiosa para o planejamento urbano, permitindo criar espaços mais integrados, acessíveis e inclusivos.

2.8 A Escala Humana e a Classificação das Vias segundo Jan Gehl

Jan Gehl é um dos principais defensores da ideia de que as cidades devem ser projetadas para a escala humana, priorizando o bem-estar dos pedestres e ciclistas em vez do tráfego de veículos. Em suas obras, como "Cidades para Pessoas" e "Vida entre Edifícios", Gehl discute a importância das vias urbanas para o bem-estar das pessoas e propõe diferentes tipos de vias que atendem a funções específicas nas cidades. Ele acredita que as vias de baixa mobilidade, como ruas de pedestres e espaços públicos, devem ser a espinha dorsal de uma cidade de qualidade, garantindo acessibilidade, segurança e conforto para os cidadãos. Ao invés de priorizar vias rápidas e largas para carros, ele propõe repensar o uso do espaço urbano para torná-lo mais equilibrado e harmonioso, permitindo a coexistência de diversas formas de mobilidade.

Para Gehl, a dependência excessiva de veículos compromete a vitalidade dos espaços urbanos, tornando-os menos acolhedores e limitando as interações sociais. Por isso, ele enfatiza a necessidade de reconfigurar as cidades para que as ruas sirvam como espaços de convivência, incentivando a mobilidade ativa. Um dos conceitos centrais de sua teoria é a hierarquia das vias, que leva em consideração sua função e o tipo de mobilidade que favorecem. Gehl classifica as vias em três categorias principais, representadas na (Figura 3), que distinguem entre diferentes níveis de uso e interação.

Para Gehl, as vias de tráfego rápido são aquelas projetadas para garantir deslocamentos eficientes de veículos motorizados, frequentemente conectando diferentes partes da cidade. Contudo, a predominância dessas vias pode resultar na fragmentação do tecido urbano, dificultando a mobilidade dos pedestres e reduzindo a interação social. As vias de tráfego moderado equilibram o trânsito de veículos e pedestres, promovendo um ambiente mais seguro e acessível. Nessas ruas, há infraestrutura compartilhada que permite a coexistência de automóveis, ciclistas e pedestres, criando um espaço urbano mais inclusivo. Por fim, as vias locais ou de baixo fluxo, voltadas para pedestres e espaços públicos são aquelas onde o trânsito de veículos é menor ou inexistente, incentivando a circulação livre e a socialização. Praças, calçadões e parques urbanos desempenham um papel essencial na promoção da qualidade de vida, proporcionando locais de encontro e interação.

Gehl destaca que, para criar cidades mais humanizadas, é essencial adotar um planejamento urbano focado na experiência dos cidadãos no espaço público. Isso inclui o desenvolvimento de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, a ampliação de áreas verdes e a implementação de medidas para reduzir a dependência dos automóveis particulares. Assim, a visão de Jan Gehl propõe um modelo de cidade mais equilibrado e sustentável, onde a mobilidade e o design urbano são planejados para atender às necessidades humanas, resultando em espaços mais acessíveis, convidativos e dinâmicos.

Figura 3: Esquema da Classificação das vias de Ian Gehl



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

2.9 A Ótica Local e o Conteúdo Urbano segundo Gordon Cullen

Gordon Cullen, um dos mais influentes teóricos do planejamento urbano, destacou-se por sua abordagem sobre a experiência visual e psicológica dos habitantes no ambiente urbano. Em sua obra "The Concise Townscape" (1961), Cullen explora como o desenho das cidades e a organização do espaço afetam a maneira como as pessoas percebem e interagem com o meio urbano. Para ele, a cidade não deve só funcional, mas também visualmente estimulante, criando um envolvimento emocional com aqueles que a vivenciam.

O conceito de ótica local, segundo Cullen, é o modo como os indivíduos percebem os espaços urbanos à medida que se deslocam por eles. Diferentes perspectivas e sequências visuais criam uma narrativa dinâmica da cidade, onde a experiência não é estática, mas se desenrola em camadas sucessivas à medida que o observador se move. A forma como os edifícios, ruas, praças e outros elementos urbanos são organizados influencia a percepção e a sensação de continuidade ou surpresa ao transitar pela cidade. A (Figura 4) ilustra essa organização e sua influência na experiência visual dos cidadãos.

O conteúdo urbano refere-se aos elementos específicos que compõem a paisagem da cidade, como edificações, árvores, praças, monumentos e vias. No entanto, Cullen argumenta que o conteúdo não se limita à presença isolada desses elementos, mas à maneira como eles se agrupam e interagem para formar um ambiente coerente e visualmente interessante. O arranjo desses componentes pode transformar a experiência urbana, tornando-a mais envolvente, agradável e compreensível para quem percorre a cidade.

A relação entre ótica local e conteúdo urbano é essencial para o sucesso do design urbano. Cullen enfatiza que a cidade não deve ser só uma coleção de edifícios e infraestruturas, mas sim um espaço narrativo, onde diferentes perspectivas e ritmos visuais se alternam para criar uma experiência fluida e marcante. A organização do conteúdo urbano deve dialogar com a ótica local para gerar uma cidade legível e cativante, estimulando o envolvimento dos cidadãos com o ambiente e criando uma identidade visual que valorize a paisagem urbana.

Figura 4: Esquema dos Conceitos de Ótica Local de Gordon Cullen



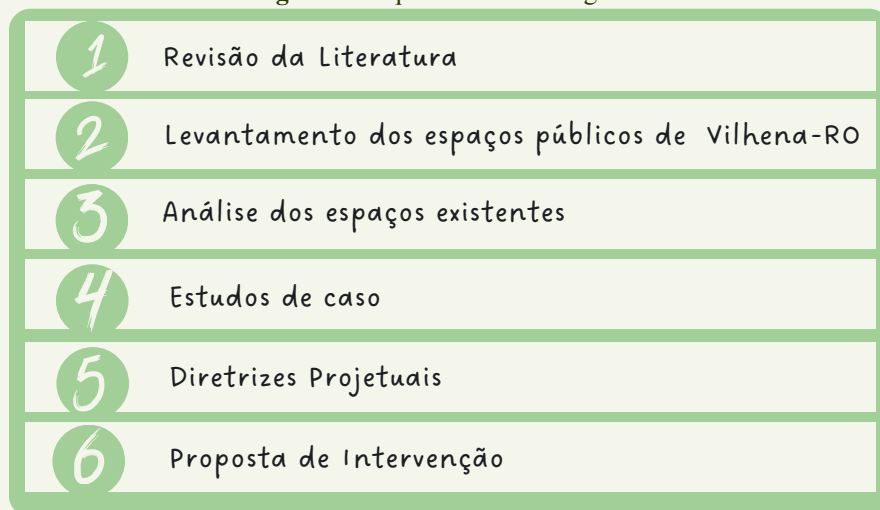
Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Materiais e Métodos

3 Materiais e Métodos

A pesquisa foi de natureza exploratória e descritiva, com uma abordagem qualitativa. A área de estudo é a cidade de Vilhena, localizada no estado de Rondônia, que enfrenta desafios significativos relacionados à mobilidade e à falta de infraestrutura adequada para a prática de atividades físicas. A metodologia utilizada buscou compreender como as intervenções arquitetônicas e urbanísticas podem contribuir para melhorar a qualidade de vida da população, especialmente de jovens em situação socioeconômica vulnerável. Os procedimentos metodológicos foram organizados em etapas para garantir uma abordagem sistemática e abrangente na análise da relação entre arquitetura, urbanismo e obesidade. Conforme ilustrado na (Figura 5)

Figura 5: Esquema Metodológico



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

A primeira etapa consistiu na revisão bibliográfica, onde a autora realizou um levantamento de conceitos e teorias relevantes no campo da Arquitetura e Urbanismo que abordam a promoção da saúde e qualidade de vida. Essa revisão foi fundamental para embasar teoricamente a pesquisa e identificar as melhores práticas que podem ser aplicadas ao contexto de Vilhena.

Em seguida, a pesquisa avançou para a identificação dos espaços públicos na cidade que são utilizados para a prática de atividades físicas como as praças, parques, vias utilizadas para corrida e caminhada e também os ginásios e quadras. Essa etapa envolveu uma observação direta dos locais, permitindo à autora compreender como esses espaços são utilizados pela população, a faixa etária que realiza o uso dos espaços, quais características os

ambientes possuem que incentivam o seu uso e quais destas características podem influenciar a acessibilidade e o bem-estar das pessoas com obesidade.

A terceira etapa realizada foi a análise dos dados coletados, onde a autora observou as informações obtidas nas etapas anteriores a partir dos teóricos revisados. Essa análise crítica permitiu a identificação de lacunas e oportunidades de melhoria nos espaços públicos existentes, apresentadas nos resultados e discussões. Bem como, a avaliação se eles atendem às necessidades da população em situação de vulnerabilidade.

A quarta etapa consistiu na investigação de estudos de caso e experiências bem sucedidas em outras localidades, tanto nacionais quanto internacionais. Dentre os estudos de caso destacam-se o Parque Linear de Córrego Grande em Florianópolis e as Ciclovias de Sorocaba interior de São Paulo. A autora buscou exemplos de intervenções arquitetônicas e urbanísticas que promovem o bem-estar, a inclusão e o incentivo do uso de espaços públicos, o que consequentemente auxilia na prevenção da obesidade, com o objetivo de adaptar essas práticas à realidade específica de Vilhena.

A quinta etapa envolveu a análise detalhada do trecho de intervenção, considerando o clima, a topografia e o entorno da área. Por fim, foi realizada uma caracterização dos bairros da região, levando em conta a densidade populacional, as condições socioeconômicas e as necessidades específicas dos moradores. Esses estudos permitiram identificar quais aspectos do ambiente urbano precisam ser melhorados para garantir que a intervenção arquitetônica proposta seja eficaz e atenda às demandas da população.

A sexta etapa foi dedicada à elaboração do projeto de intervenção, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos moradores, especialmente aqueles que enfrentam condições de vulnerabilidade como a obesidade. O projeto propôs a criação de espaços públicos acessíveis e inclusivos, que incentivem a prática de atividades físicas, promovam o bem-estar e estimulem a convivência comunitária.

A intervenção buscou integrar elementos urbanos e arquitetônicos que favoreçam a saúde, como áreas verdes, equipamentos de exercício ao ar livre, caminhos acessíveis e áreas de lazer.

Além disso, a proposta incluiu o planejamento de conexões entre os diferentes segmentos da população, de modo a promover a inclusão social e garantir que todos, independentemente da faixa etária ou condição física, possam usufruir desses espaços. A melhoria da infraestrutura também envolveu o incentivo à mobilidade ativa, com a criação de ciclovias e calçadas amplas e seguras. Dessa forma, o projeto visa beneficiar o público alvo e promover um impacto positivo em toda a comunidade, gerando benefícios a médio e longo prazo para a saúde e qualidade de vida dos cidadãos de Vilhena.

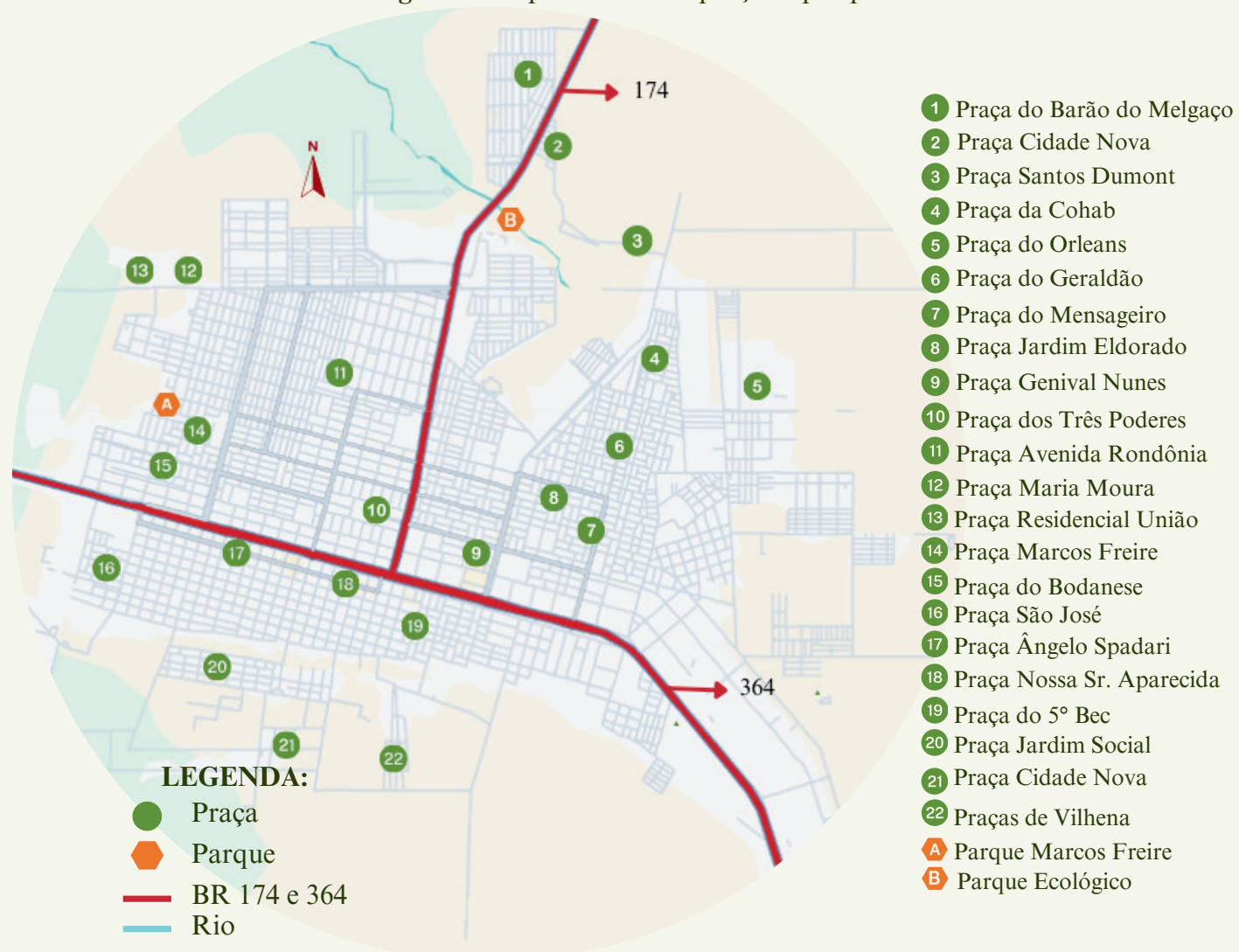


Resultados e Discussões

4.1 Análise das infraestruturas existentes em Vilhena-RO

De acordo com o levantamento exploratório realizado no primeiro semestre de 2024, a cidade conta com 22 praças e 2 parques, que desempenham um papel importante na oferta de áreas para atividades físicas e interação social. Esses espaços são essenciais para a promoção de estilos de vida ativos e para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. A (Figura 6) apresenta o mapa que ilustra a localização e a distribuição desses espaços públicos em Vilhena, permitindo uma análise visual das localizações desses espaços e o espraiamento que a cidade enfrenta. A partir desse mapeamento, foi possível identificar áreas que possuem potencial para possíveis intervenções e melhorias, a fim de atender o público alvo que se encontram em situação de vulnerabilidade, visando a criação de um ambiente urbano mais saudável e inclusivo.

Figura 6: Mapeamento das praças e parques



Fonte: Map Style, adaptado pela autora, 2024.

Em comparação com o número de bairros, Vilhena se destaca ao contar com 22 praças. Esse número é positivo, pois indica um esforço da administração municipal em proporcionar espaços públicos para a população. No entanto, a qualidade e a adequação dessas praças para o público jovem são fundamentais. A diversidade de equipamentos e a infraestrutura voltada para atividades que atraem os jovens são aspectos que merecem atenção. A presença de espaços que incentivem a prática de esportes, eventos culturais e sociais é importante para engajar essa faixa etária, e é nesse ponto que Vilhena pode melhorar.

Ao avaliar a infraestrutura existente nas praças de Vilhena, observa-se que, embora haja academias ao ar livre, a oferta de mobiliário urbano e equipamentos de lazer é limitada. A escassez de bancos, mesas e espaços de convivência nas praças de Vilhena representa um desafio para a promoção do uso desses locais pelos jovens. Esses elementos são essenciais para criar ambientes acolhedores e convidativos, onde os jovens possam se reunir, socializar e participar de atividades recreativas. Sem a presença de mobiliário adequado, como bancos confortáveis e mesas para jogos ou refeições, as praças se tornam menos atrativas, limitando as oportunidades de interação social e lazer.

Além disso, a falta de espaços de convivência adequados pode levar à percepção de que esses locais não são apropriados para encontros informais, o que desestimula ainda mais a frequência dos jovens. Para que as praças cumpram seu papel como centros de socialização e bem-estar, é fundamental que sejam equipadas com infraestrutura que favoreça a convivência e a prática de atividades coletivas.

A partir da análise das praças foi possível compreender que os equipamentos presentes atendem parcialmente os jovens, devido a academia ao ar livre (Figura 7) ser pensada para o uso dos idosos e o playground (Figura 8) para atender as crianças, restando somente o próprio espaço para interação dos jovens. As imagens mencionadas pertencem a uma das praças analisadas e os equipamentos presentes são semelhantes às demais praças de Vilhena.

Figura 7: Academia ao ar livre



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 8: Playground



Fonte: Acervo da autora, 2024

4.1.1 Análise dos ginásios e quadras de Vilhena-RO

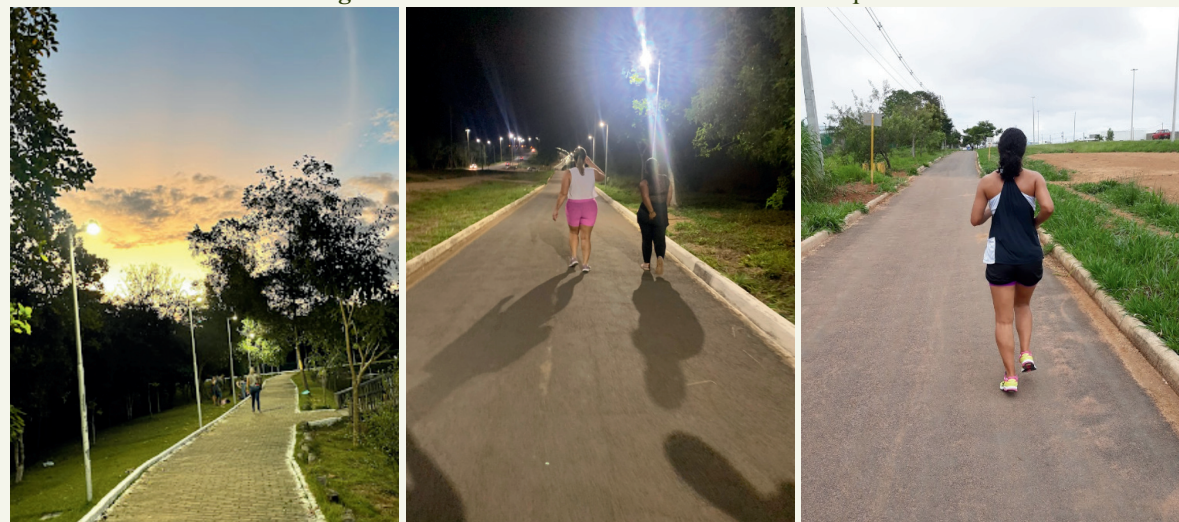
Ao analisar os espaços urbanos a partir das visitas in loco, foi perceptível que há uma incidência maior de prática de exercícios entre os jovens no Parque Ecológico (Figura 9 e 10), principalmente na parte da manhã, entre 6:00 e 8:00 h, e no período noturno, entre 17:00 e 19:00 h. Acredita-se que o principal fator que define a escolha desse espaço é a infraestrutura que ele oferece em comparação com outras áreas disponíveis.

Figura 9: Paisagem Parque Ecológico



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 10: Prática de Atividades Físicas no Parque



Fonte: Acervo pessoal, 2024

O Parque Ecológico conta com caminhos pavimentados, áreas verdes às margens da rota e iluminação adequada para atividades físicas, mesmo durante a noite, o que proporciona um ambiente mais agradável e seguro para a prática de exercícios.

A limitação encontrada neste espaço foi a pouca quilometragem que ele oferece, fazendo com que as pessoas passem muitas vezes pelo mesmo lugar, para fazer uma atividade com quilometragem maior. Em conclusão, a combinação de uma infraestrutura bem planejada com a possibilidade de ampliação deste espaço podem tornar o Parque Ecológico um local ideal para os jovens se exercitarem, promovendo a saúde física e também o bem-estar mental e social na cidade de Vilhena, ao se tornarem parte de uma comunidade mais ativa.

Atualmente a cidade de Vilhena possui 2 ginásios públicos denominados de Jorge Teixeira e Geraldão. O Ginásio Jorge Teixeira já abriga algumas atividades esportivas, como futebol de campo e futebol de salão, o que o torna um espaço relevante para a prática de esportes em Vilhena-RO. No entanto, ainda há um grande potencial para diversificar ainda mais sua oferta. A inclusão de modalidades como vôlei e basquete poderia atrair um público mais amplo e engajado. Além disso, o ginásio poderia se beneficiar da realização de eventos culturais e esportivos, como festivais e torneios, que não apenas promoveriam a prática esportiva, mas também fortaleceriam a conexão com a comunidade local.

Por outro lado, informações sobre as atividades realizadas no Ginásio Geraldão são escassas, mas é evidente que esse espaço também possui um grande potencial para receber uma variedade de atividades culturais e esportivas. Assim como o Jorge Teixeira, o Geraldão poderia se tornar um centro de eventos, oferecendo aulas de diferentes modalidades esportivas e promovendo atividades que incentivem a interação social e o bem-estar da população. A criação de um calendário de eventos que inclua competições, workshops e apresentações culturais poderia transformar ambos os ginásios em locais mais atrativos, contribuindo para a promoção de um estilo de vida ativo e saudável na comunidade.

Além das atividades esportivas e culturais, a implementação de programas voltados para a saúde e o bem-estar da comunidade poderia ser uma excelente adição tanto ao Ginásio Jorge Teixeira quanto ao Ginásio Geraldão. Por exemplo, a realização de oficinas de nutrição e saúde, que abordem a importância de uma alimentação equilibrada e a prática regular de exercícios, poderia complementar as atividades físicas oferecidas.

Estudos demonstram que a combinação de atividade física com educação nutricional é eficaz na prevenção de doenças como a obesidade e diabetes, promovendo uma melhor qualidade de vida. Além disso, a criação de grupos de caminhada ou corrida, que utilizem os espaços dos ginásios como ponto de encontro, poderia incentivar a prática regular de exercícios, ao mesmo tempo em que promove a socialização entre os participantes.

Essa abordagem integrada tornaria os ginásios mais atrativos, e também desempenharia um papel importante na construção de uma comunidade mais saudável e unida. Ao promover atividades que incentivem a prática regular de exercícios e a educação em saúde, os ginásios se transformariam em verdadeiros centros de convivência, onde as pessoas poderiam se reunir, socializar e compartilhar experiências. Essa interação social é fundamental para fortalecer os laços comunitários e criar um ambiente de apoio mútuo. Além disso, ao atender às diversas necessidades da população, como a promoção de estilos de vida ativos e a conscientização sobre a saúde, esses espaços públicos se tornariam essenciais para o desenvolvimento de uma cultura de bem-estar, refletindo a importância de um planejamento urbano que priorize a qualidade de vida e a inclusão social.

O mapa apresentado na (Figura 11) ilustra a localização dos ginásios Jorge Teixeira e Geraldão que são equipamentos públicos, destacando a distinção entre áreas públicas e privadas na cidade de Vilhena, Rondônia. Essa representação visual proporciona uma compreensão da acessibilidade desses espaços, destacando que as áreas privadas permanecem inacessíveis para a população socioeconomicamente vulnerável.

No entanto, em contrapartida, existem quadras nas escolas que são mais acessíveis e frequentemente utilizadas pela comunidade. Essa disponibilidade de quadras escolares, somada à presença dos ginásios, indica que o número de espaços para a prática esportiva é suficiente para atender às necessidades dos adolescentes, promovendo a inclusão e o acesso a atividades físicas e culturais.

Figura 11: Localização dos Ginásios e quadras



Fonte: Map Style, adaptado pela autora, 2025.

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1 Campo Asfavir | 5 Jorge Teixeira |
| 2 Campo Verdão | 6 Arena Jogo Sagrado |
| 3 Campo Geraldão | 7 Arena Vilhena |
| 4 Fut 7 | 8 Arena Vilhena |

As (Figuras 12, 13, 14 e 15) apresentam o levantamento fotográfico dos ginásios públicos disponíveis na cidade de Vilhena, ressaltando sua importância no atendimento à população em situação de vulnerabilidade socioeconômica. Esses espaços desempenham um papel fundamental na promoção da inclusão social e no acesso a atividades comunitárias, esportivas e culturais. O ginásio Jorge Teixeira no ano de 2025, ano do levantamento fotográfico está passando por melhorias em sua infraestrutura.

Figura 12: Vista Frontal Ginásio Geraldão



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 13: Vista Lateral Ginásio Geraldão



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 14: Vista lateral Ginásio Jorge Teixeira



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 15: Vista Frontal Ginásio Jorge Teixeira



Fonte: Acervo da autora, 2024

4.1.2 Análise das áreas de caminhada e corrida

Em Vilhena-RO, as rotas de caminhada mais utilizadas pelos moradores incluem duas avenidas de grande tráfego: a Av. Tancredo Neves e a Avenida Major Amarantes, que, apesar de não possuírem qualificação específica para a caminhada, por não apresentarem segurança, têm sido usadas com frequência. O intenso fluxo de veículos nessas vias pode tornar a experiência de caminhar menos segura e agradável, uma vez que a poluição sonora e a falta de infraestrutura adequada, como calçadas largas e seguras, podem desestimular a prática de atividades físicas. Além disso, a exposição constante ao tráfego pode ser um fator de estresse, limitando a atratividade dessas rotas para aqueles que buscam um ambiente mais tranquilo e propício para a caminhada.

Por outro lado, Vilhena também conta com duas rotas em parques que são mais apropriadas para a prática de caminhada e corrida. Esses espaços oferecem um ambiente mais agradável, com áreas verdes e menor interferência do tráfego urbano. No entanto, a extensão limitada desses parques pode ser um obstáculo para os entusiastas de atividades físicas que desejam percorrer maiores distâncias. A necessidade de repetir o mesmo trajeto várias vezes para alcançar uma quilometragem maior pode tornar a atividade monótona e menos motivadora. Para atender a essa demanda, seria benéfico considerar a ampliação das áreas destinadas a caminhadas e corridas, proporcionando aos usuários mais opções e diversidade em seus percursos, o que poderia incentivar uma prática mais regular e prazerosa de atividades físicas.

A (Figura 16) apresenta um mapa que ilustra as rotas mais utilizadas para caminhada na cidade de Vilhena. Este levantamento foi realizado com o objetivo de identificar os caminhos mais utilizados pelos moradores. A análise dessas rotas é fundamental para entender os hábitos de mobilidade da população e para planejar melhorias que incentivem a prática de atividades físicas, promovendo um estilo de vida mais saudável e ativo. As (Figuras 17, 18, 19, 20 e 21) trata-se do levantamento fotográfico dessas vias.

Figura 16: Rotas de caminhada e corrida

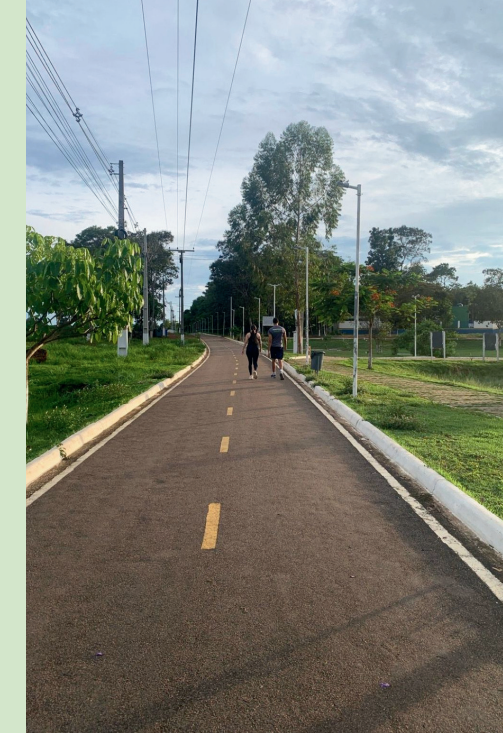


Fonte: Map Style, adaptado pela autora, 2025.

LEGENDA:

- Rota de Caminhada
- ① Parque Ecológico
- ② Avenida Tancredo Neves
- ③ Avenida Paraná
- ④ Avenida Major Amarantes
- ⑤ Parque Marcos Freire

Figura 17: Pavimentação Parque Ecológico



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 18: Pavimentação Av. Tancredo Neves



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 19: Pavimentação Av. Paraná



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 20: Pavimentação Av. Major Amarantes



Fonte: Acervo da autora, 2024

Figura 21: Pavimentação Marcos Freire



Fonte: Acervo da autora, 2024

4.1.3 Estudo de Caso

Figura 13: Parque Linear Córrego Grande



Fonte: Archdaily (Lio Simas, 2016).

FICHA TÉCNICA

Arquitetos: JA8 Arquitetura Viva

Área: 17.676 m²

Ano: 2016

Cidade: Florianópolis- Brasil

Fotografias: Lio Simas (2016)

O parque linear de córrego Grande (Figura 13), é uma área de lazer e preservação ambiental localizada no bairro Córrego Grande, em Florianópolis, Santa Catarina, Brasil. O parque foi criado com o objetivo de preservar a fauna e flora local, além de proporcionar espaços para atividades recreativas e esportivas para a comunidade. O parque possui uma extensão ao longo do córrego que carrega o nome do bairro, oferecendo uma área verde em meio ao ambiente urbano. Ao longo do percurso, há uma trilha pavimentada que pode ser percorrida a pé, de bicicleta ou até mesmo de patins.

A vegetação é composta por árvores nativas da Mata Atlântica, como ipês, sibipirunas, palmeiras e bromélias, o que contribui para a beleza cênica do local. Além da beleza local, o parque também conta com espaços para atividades esportivas e de lazer. Há quadras de futebol, basquete e vôlei, além de áreas de piquenique com mesas e bancos. Também é comum ver pessoas praticando corrida ou caminhada ao longo da trilha.

O parque linear de Córrego Grande é um espaço bastante frequentado pelos moradores locais, que aproveitam sua infraestrutura para a prática de atividades físicas, momentos de lazer em família e contato com a natureza, (Figura 14) e (Figura 15).

É um lugar onde é possível escapar um pouco do ritmo urbano e desfrutar de um ambiente tranquilo e arborizado em meio à cidade.

Figura 14: Uso do Parque



Fonte: Archdaily (Lio Simas, 2016).

Figura 15: Prática de corrida por jovens



Fonte: Archdaily (Lio Simas, 2016).

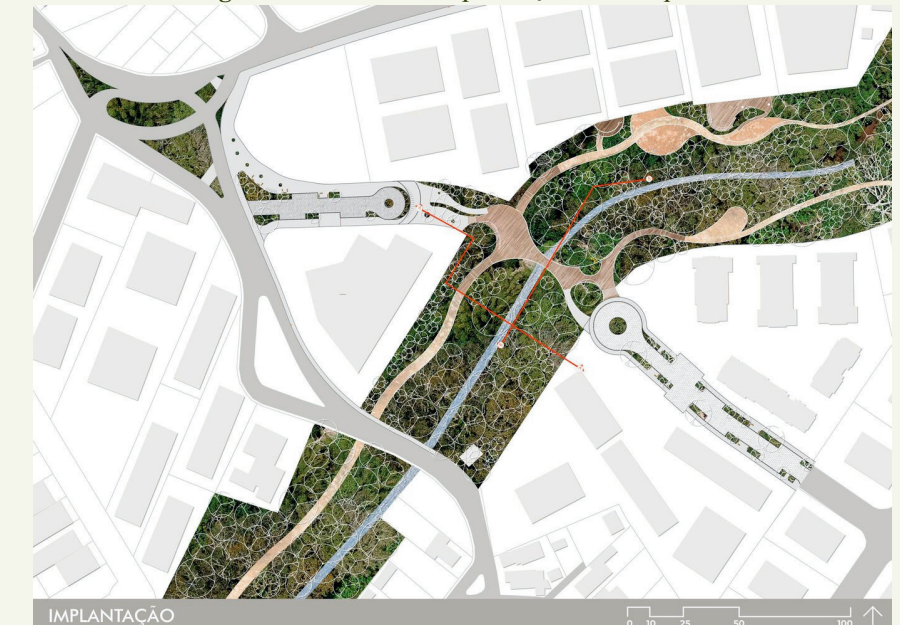
Os caminhos criados resultam em formas que parecem abraçar a natureza, criando espaços atrativos que estabelecem conexões significativas com o meio ambiente. Essas formas remetem às utilizadas em projetos de grandes nomes da arquitetura, como Oscar Niemeyer, Antoni Gaudí e Frank Lloyd Wright, que exploraram linhas orgânicas, curvas fluidas e a integração harmoniosa entre construção e paisagem. Essa abordagem pode servir de inspiração para o desenvolvimento de espaços públicos mais atrativos, acolhedores e funcionais, promovendo maior interação entre as pessoas e o ambiente urbano.

O projeto desenvolvido requalifica a área, enriquece o tecido urbano, incentiva o uso consciente dos espaços públicos e gera dinamismo na região, contribuindo para a formação de uma

cultura de respeito e valorização da natureza. O estudo de caso do Parque Linear de Córrego Grande auxilia na compreensão do que funciona dentro do ambiente urbano ao demonstrar como a integração entre áreas verdes e infraestrutura de lazer beneficia a população. A presença de trilhas pavimentadas, espaços esportivos e áreas de convivência observados na (Figura 16), promove um uso diversificado, incentivando a prática de atividades físicas e o contato com a natureza. Além de melhorar a qualidade de vida dos moradores, o parque fortalece o senso de comunidade e proporciona um ambiente mais seguro e acolhedor, mostrando que a apropriação dos espaços públicos é essencial para a vitalidade urbana. A valorização da vegetação nativa e a preservação ambiental também são aspectos fundamentais que contribuem para a conscientização e educação ambiental da população.

Com base nessas características, é possível adaptar estratégias semelhantes para a cidade de Vilhena-RO, promovendo a requalificação de espaços urbanos e incentivando o uso sustentável das áreas públicas. A criação de parques lineares pode enriquecer o tecido urbano, melhorar a qualidade de vida e fortalecer a conexão entre os cidadãos e o meio ambiente. Além disso, a presença ativa da comunidade nesses espaços contribui para um ambiente mais seguro e dinâmico, estimulando uma cultura de respeito e valorização da natureza.

Figura 16: Planta de Implantação do Parque Linear



Fonte: Archdaily (Lio Simas, 2016).

Considerações Parciais

5

Considerações Parciais

A elaboração deste trabalho ressalta a relevância da intersecção entre arquitetura, urbanismo e saúde pública, especialmente no contexto da obesidade. A estudo evidenciou que a espacialização dos espaços urbanos pode influenciar significativamente os comportamentos relacionados à atividade física e à alimentação saudável. A análise dos espaços públicos em Vilhena-RO revelou lacunas que, se abordadas, podem promover melhorias na qualidade de vida da população desde que haja desenvolvimento de estratégias urbanísticas voltadas para o incentivo à mobilidade ativa na cidade.

Para futuras investigações, recomenda-se que avaliem o impacto das intervenções urbanísticas ao longo do tempo, bem como a inclusão de uma abordagem participativa, envolvendo a comunidade na concepção e implementação de novos espaços. Além disso, a pesquisa pode ser expandida para outras cidades, permitindo uma comparação entre diferentes contextos urbanos e suas respectivas estratégias de promoção da saúde. A integração de tecnologias, como aplicativos de monitoramento de atividades físicas e alimentação, também pode ser explorada para potencializar o engajamento da população em hábitos saudáveis.

Parte II

Análises da área de intervenção

6

Análises da área de intervenção

6.1 Área de Intervenção

A escolha do trecho urbano para a realização da intervenção projetual foi embasada em um levantamento realizado no primeiro semestre de 2024, que apontou o Parque Ecológico como a infraestrutura com maior apropriação pela comunidade local. Esse espaço, amplamente utilizado pela população, destaca-se como um ponto de convivência, lazer e prática de atividades físicas. A partir dessa análise, surgiu a necessidade de promover uma conexão entre os bairros que apresentam características de vulnerabilidade socioeconômica e o parque, criando uma forma de acesso mais direta e acessível a um local que já exerce papel fundamental na qualidade de vida dos cidadãos.

Dentre os bairros mais próximos ao Parque Ecológico, o Residencial União e o Maria Moura são os que apresentam as maiores características de vulnerabilidade socioeconômica. Além disso, são as áreas cujos moradores mais dependem da mobilidade ativa para seus deslocamentos diários, utilizando predominantemente o caminhar e o uso de bicicletas como meios de transporte. No entanto, a principal barreira enfrentada por essa população é a ausência de infraestrutura adequada que proporcione segurança e conforto nesse processo de locomoção. Além disso, é importante destacar que Vilhena enfrenta a carência de uma infraestrutura que favoreça a mobilidade ativa, especialmente nas áreas mais vulneráveis, como é o caso do trecho escolhido. A falta de calçadas adequadas, ciclovias e acessos seguros impede que os moradores dessas regiões se desloquem com facilidade, restringindo o acesso a espaços públicos essenciais, como o Parque Ecológico.

A proposta de intervenção foi escolhida conforme a (Figura 17), visando, conectar esses bairros ao parque e a outros pontos de interesse como por exemplo o Shopping Jardins de Vilhena, Museu Casa de Rondon e a Praça “Perdida” em meio a vegetação que fica próxima ao museu, e também estimular o uso de modos de transporte mais sustentáveis e saudáveis, como caminhar e pedalar, por meio da criação de novas vias de acesso e melhoria das condições de mobilidade, que beneficiarão esses bairros e os demais que estiverem próximos. Esse projeto busca promover a inclusão, a equidade e o bem-estar, proporcionando à população mais vulnerável a oportunidade de acessar e usufruir de um espaço de lazer e convivência, ao mesmo tempo em que contribui para o fortalecimento da infraestrutura urbana e da mobilidade ativa em Vilhena.

Figura 17: Rota da Intervenção



Fonte: Map Style, adaptado pela autora, 2025.

6.2 Estudo do entorno

Os bairros Residencial União e Maria Moura apresentam uma tipologia arquitetônica homogênea, caracterizada por habitações sociais de planta padronizada. Todas as residências possuem a mesma configuração de ambientes, sendo construídas em alvenaria com cobertura de telha de barro. Os terrenos são pequenos, com recuos mínimos entre as casas, refletindo um padrão de ocupação compacta.

A infraestrutura disponível nesses bairros é básica, atendendo apenas às necessidades essenciais da população. Além disso, são áreas segregadas, localizadas em regiões distantes dos principais pontos de interesse da cidade, como o centro, dificultando a mobilidade dos moradores e sua integração com outras partes urbanas.

Há, no entanto, uma transição na tipologia construtiva ao se observar bairros como o Moysés de Freitas. Embora as residências também sejam de alvenaria, diferem na configuração, pois não seguem um modelo padronizado. Como resultado do loteamento, os terrenos possuem tamanhos variados, e as edificações apresentam diferenças arquitetônicas entre si. Apesar dessas mudanças na tipologia, o bairro ainda enfrenta vulnerabilidades, e a infraestrutura das vias não é totalmente pavimentada, impactando a qualidade de vida dos moradores.

A transformação se torna mais evidente a partir do Cidade Verde III, onde há uma mudança significativa no padrão construtivo. As residências passam a ser de alto padrão, com infraestrutura mais completa em comparação aos bairros anteriores. Seguindo essa evolução, os bairros Cidade Verde IV e V, ainda em fase de construção, apresentam um conceito totalmente distinto dos demais. São bairros planejados, com infraestrutura urbana completa desde sua concepção, incluindo pavimentação, calçadas bem estruturadas e uma conexão eficiente com pontos estratégicos da cidade, como o shopping, o parque ecológico e o Instituto Federal de Rondônia (IFRO), demonstrando um novo modelo de desenvolvimento urbano mais integrado e funcional.

A rota de intervenção propõe a melhoria da infraestrutura viária nas áreas segregadas, incluindo a ciclovia para incentivar a mobilidade ativa e calçadas que facilitem os deslocamentos a pé. A bicicleta é o principal meio de transporte nesses bairros, porém a falta de infraestrutura adequada compromete a segurança e o acesso da população aos espaços de lazer. Com essa intervenção, busca-se tornar o trajeto mais seguro, acessível e integrado à cidade. A (Figura 18) abaixo ilustra a transição das edificações ao longo da rota, evidenciando as mudanças na tipologia e na infraestrutura urbana.

Figura 18: Tipologias Arquitetônicas



Fonte: Elaborado pela autora a partir do Google Maps, 2024.

LEGENDA:

- Residencial União
- Residencial Maria Moura
- Residencial Moysés de Freitas
- Residencial Cidade Verde III
- Residencial Cidade Verde IV

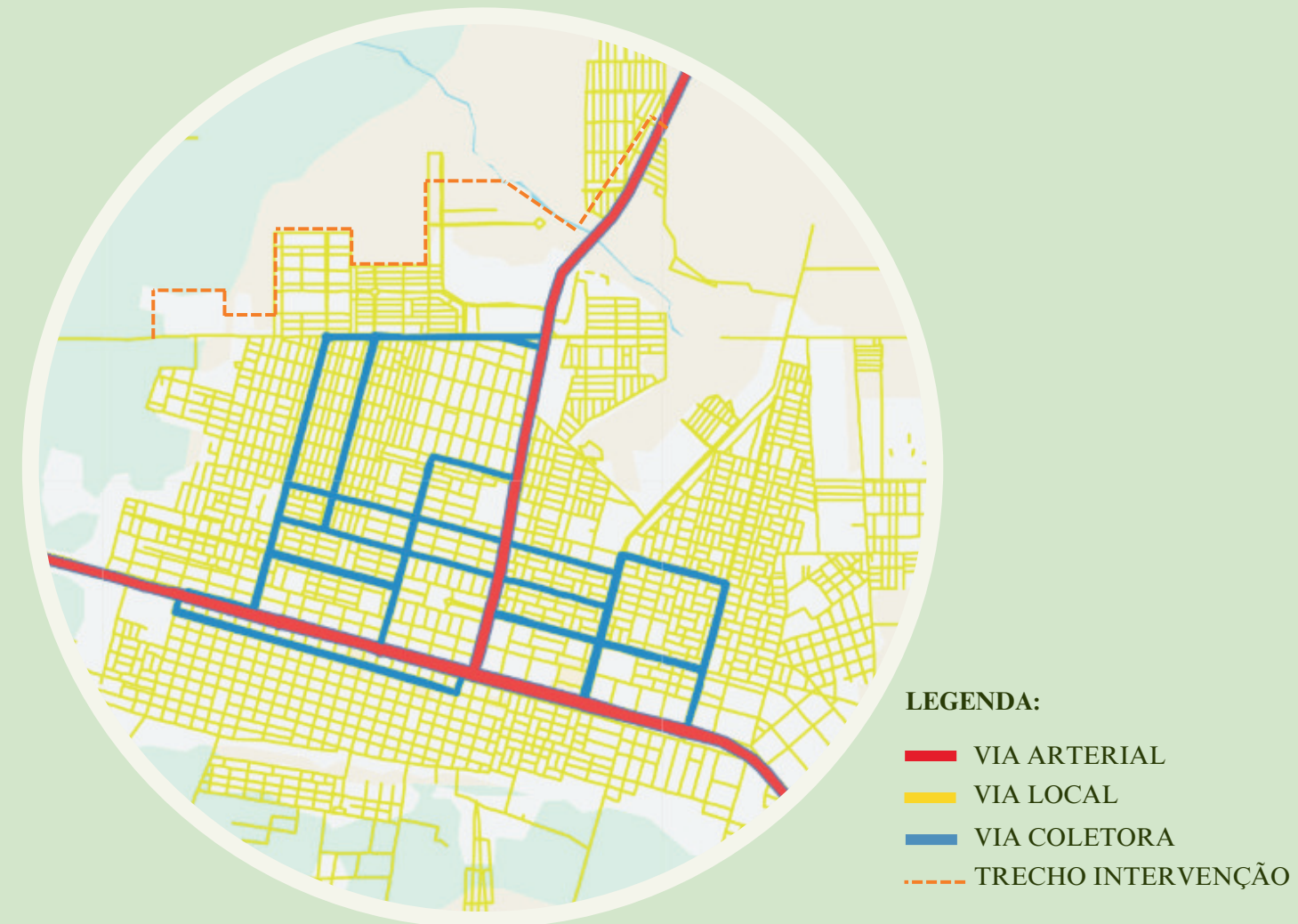
6.2.1 Sistema Viário

O trecho de intervenção urbana em Vilhena está localizado em uma área, onde a BR desempenha o papel de principal via arterial, concentrando o maior fluxo de veículos na cidade e servindo como eixo fundamental para o tráfego de longa e média distância. Em contraste, as vias locais no entorno possuem baixo volume de tráfego, sendo utilizadas predominantemente para acessos residenciais e comerciais de curta distância. Além disso, as vias coletoras, que poderiam redistribuir parte do fluxo viário, encontram-se afastadas do local da intervenção, reduzindo sua influência direta na dinâmica do tráfego na área em questão.

Dessa forma, a intervenção proposta não acarretará alterações significativas na circulação de veículos motorizados, uma vez que não interfere diretamente nas rotas de tráfego intenso. O foco principal da proposta está na qualificação dos deslocamentos não motorizados, incentivando a mobilidade ativa por meio de melhorias na infraestrutura para pedestres e ciclistas. Medidas como a readequação de calçadas, implementação da Ciclovia e ampliação de espaços de convivência contribuirão para um ambiente urbano mais seguro e acessível.

Além de beneficiar diretamente quem se desloca a pé ou de bicicleta, a intervenção pode gerar impactos positivos secundários, como a redução do uso de veículos para pequenas distâncias, a valorização dos espaços urbanos e a promoção de um estilo de vida mais saudável. A (Figura 19) abaixo ilustra essa análise, demonstrando como as vias estão organizadas na malha urbana da cidade de Vilhena.

Figura 19: Classificação das vias



Fonte: Map Style, adaptado pela autora, 2025.

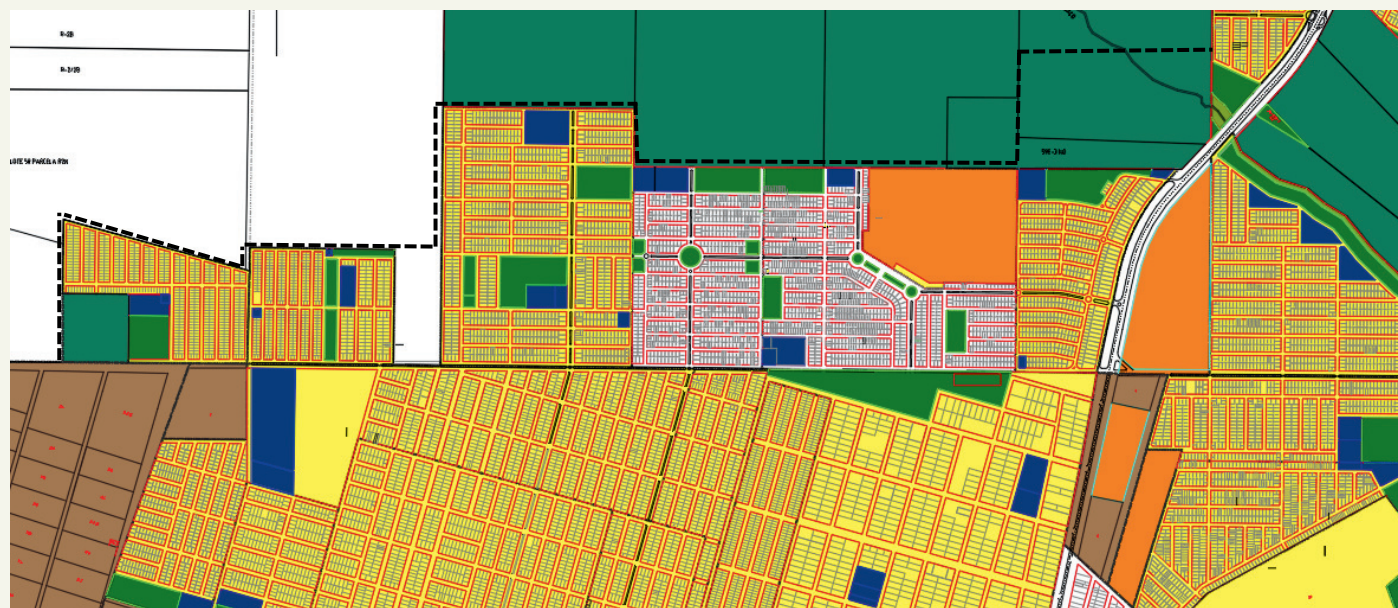
6.2.2 Uso do solo

A área de intervenção em Vilhena-RO possui uma característica predominante de ocupação residencial, com a presença de pequenos comércios nos bairros que atendem a demandas básicas da população. No entanto, observa-se que os deslocamentos em busca de infraestruturas mais especializadas, como espaços de lazer, são mais distantes, o que pode impactar a qualidade de vida dos moradores. A análise do uso do solo nessa região permite compreender essas dinâmicas e identificar oportunidades para otimizar a distribuição dos serviços urbanos, garantindo um desenvolvimento mais equilibrado e acessível.

A partir dessa análise, a tomada de decisão sobre intervenções urbanas pode ser direcionada para áreas prioritárias, considerando a necessidade de requalificação, adensamento populacional e criação de espaços públicos. O incentivo ao uso misto do solo, por exemplo, pode contribuir para uma ocupação mais eficiente, promovendo maior interação social e reduzindo a dependência de deslocamentos longos para acesso a serviços essenciais. Isso possibilita que diferentes atividades sejam integradas no espaço urbano, otimizando a infraestrutura existente e tornando os bairros mais dinâmicos e autossuficientes.

Além disso, a infraestrutura e a mobilidade da cidade devem ser analisadas para identificar possíveis deficiências e oportunidades de melhoria. Em Vilhena, o transporte público, a acessibilidade e a disponibilidade de equipamentos urbanos precisam ser considerados para garantir um crescimento equilibrado. Investimentos em vias, transporte coletivo e espaços para pedestres podem tornar a cidade mais acessível e funcional, favorecendo a integração entre os bairros e promovendo um desenvolvimento urbano mais sustentável e planejado. Dessa forma, a intervenção na área pode contribuir para reduzir desigualdades no acesso aos serviços urbanos e melhorar a qualidade de vida da população. A (Figura 20) abaixo demonstra a divisão do uso do solo.

Figura 20: Uso do solo



Fonte: Prefeitura de Vilhena, adaptado pela autora, 2025.

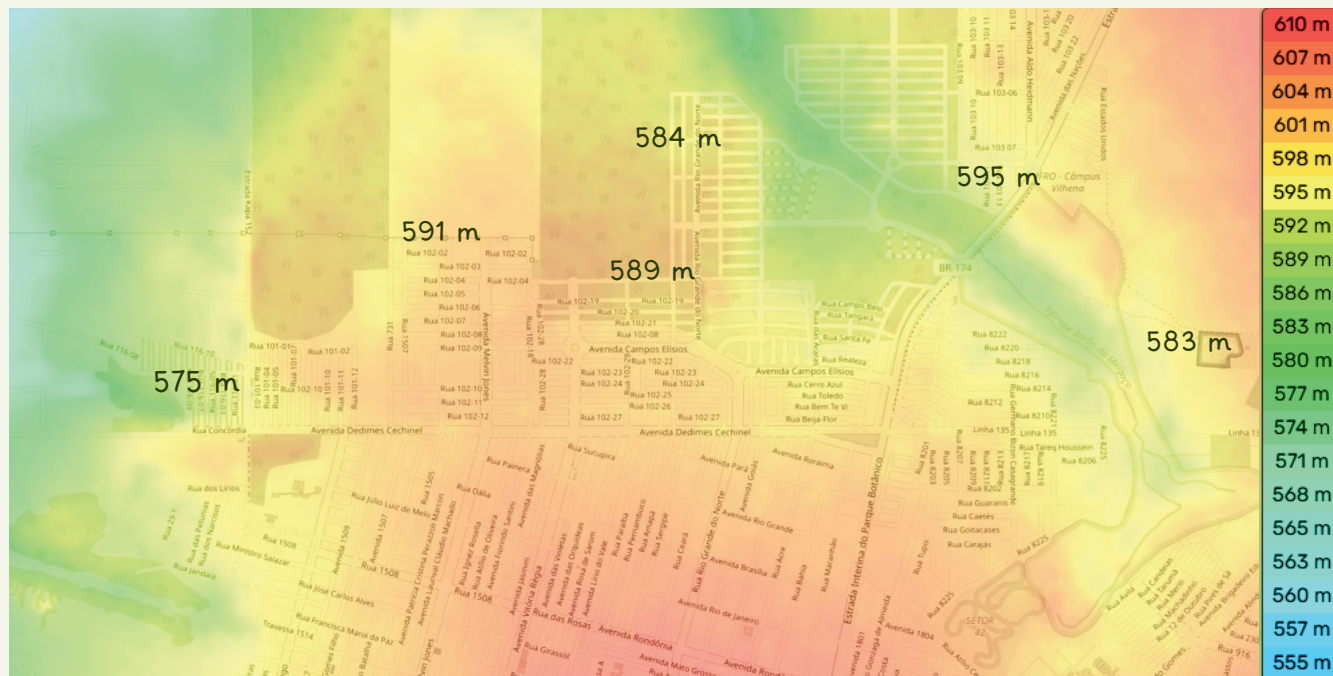
LEGENDA:

APP'S	SETORES URBANOS	CONDOMÍNIOS
ÁREAS VERDES/ PRAÇAS	ÁREAS NÃO REGULARIZADAS	CONTORNO DO TRECHO
ÁREAS PÚBLICAS/ INSTITUCIONAIS	ÁREA RURAL	

6.2.3 Topografia

A topografia do trecho de intervenção conforme apresentado na (Figura 21 e na Figura 22), na cidade de Vilhena, destinado a intervenção urbana, apresenta pequenas variações de elevação ao longo do percurso. O ponto inicial está a 575 metros de altitude, e o ponto final a 595 metros, resultando em uma variação de 16 metros entre o ponto mais baixo e o ponto mais alto da área de intervenção. Essa elevação intermediária, embora represente um pequeno desafio, é, na prática, um ponto positivo para a prática do ciclismo, pois oferece oportunidades de treino que estimulam o desempenho e a resistência dos ciclistas. A diferença de altura ao longo do percurso é gradual e moderada, o que significa que não será necessário criar grandes infraestruturas ou realizar obras complexas de terraplenagem. Com um bom planejamento, será possível garantir uma ciclovia acessível, funcional e segura, proporcionando uma experiência agradável tanto para ciclistas iniciantes quanto para os mais experientes, integrando de maneira eficaz a infraestrutura ao ambiente urbano de Vilhena.

Figura 21: Topografia da área de intervenção



Fonte: : Topographic-map.com; Adaptado pela autora, 2025.

Figura 22: Representação em Curvas de Nível



Fonte: : Topographic-map.com; Adaptado pela autora, 2025.

6.2.4 Estudo do Clima

O estudo climático realizado para a cidade de Vilhena-RO identificou a necessidade de estratégias voltadas para o sombreamento da ciclovia e das calçadas, visando proporcionar maior conforto térmico aos pedestres e ciclistas. A análise das condições locais como apresentado na (Figura 23) demonstrou que, em determinados períodos do ano, as temperaturas elevadas e a intensa radiação solar tornam os deslocamentos a pé e de bicicleta menos agradáveis, o que pode desestimular a mobilidade ativa. Os dados utilizados para análise são do Projetee que com a iniciativa de fomentar melhorias nas práticas de uso dos recursos energéticos junto à sociedade, o Ministério do Meio Ambiente (mme), em cooperação com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), executa o projeto “Transformação do Mercado de Eficiência Energética no Brasil”, apelidado de Projeto 3E (Eficiência Energética em Edificações). O objetivo principal do projeto é influenciar e desenvolver o mercado de eficiência energética em edificações comerciais e públicas.

ZONEAMENTO BIOCLIMÁTICO: Z8

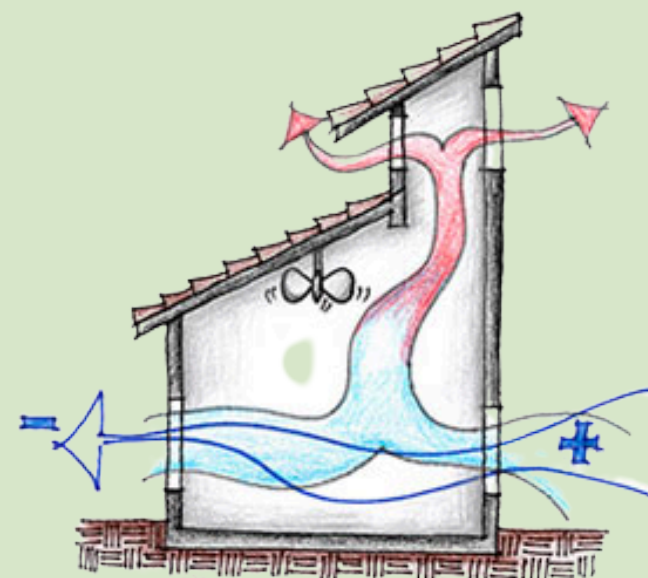
Figura 23: Condições de Conforto térmico em Vilhena-RO

6	41	53
%	%	%
% do ano em desconforto por frio		
% do ano em conforto térmico		
% do ano em desconforto por calor		

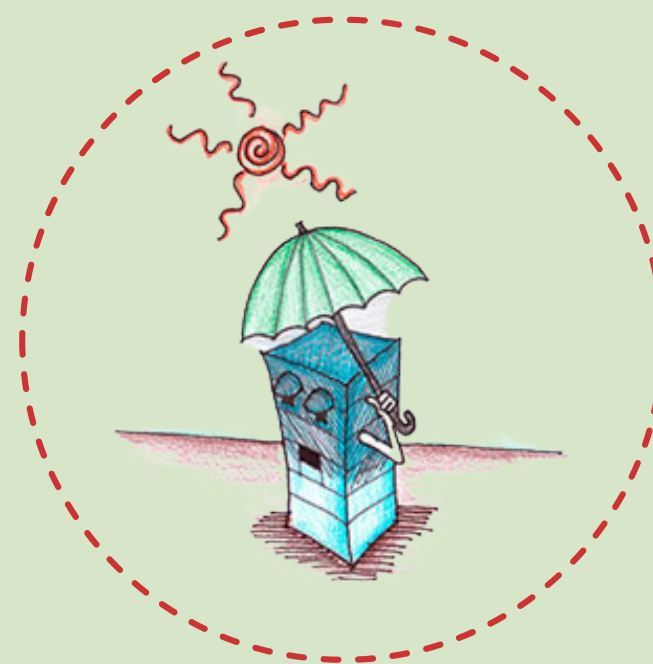
Fonte: Projetee, adaptado pela autora, 2025.

Dentro das estratégias apontadas como soluções para o problema do desconforto térmico que podem ser observadas na (Figura 24), a que pode ser aplicada no desenvolvimento da intervenção urbana é o **sombreamento**, dessa forma, adotou-se o uso da arborização estratégica ao longo das vias, garantindo áreas sombreadas que reduzam a absorção de calor pelo pavimento e proporcionem uma sensação térmica mais amena. Outro Ponto importante, é que parte do trecho fica próximo ao rio Pires de Sá, onde já ocorre o **resfriamento evaporativo**, além da presença de vegetação densa.

Figura 24: Estratégias Bioclimáticas



Ventilação Natural



Sombreamento

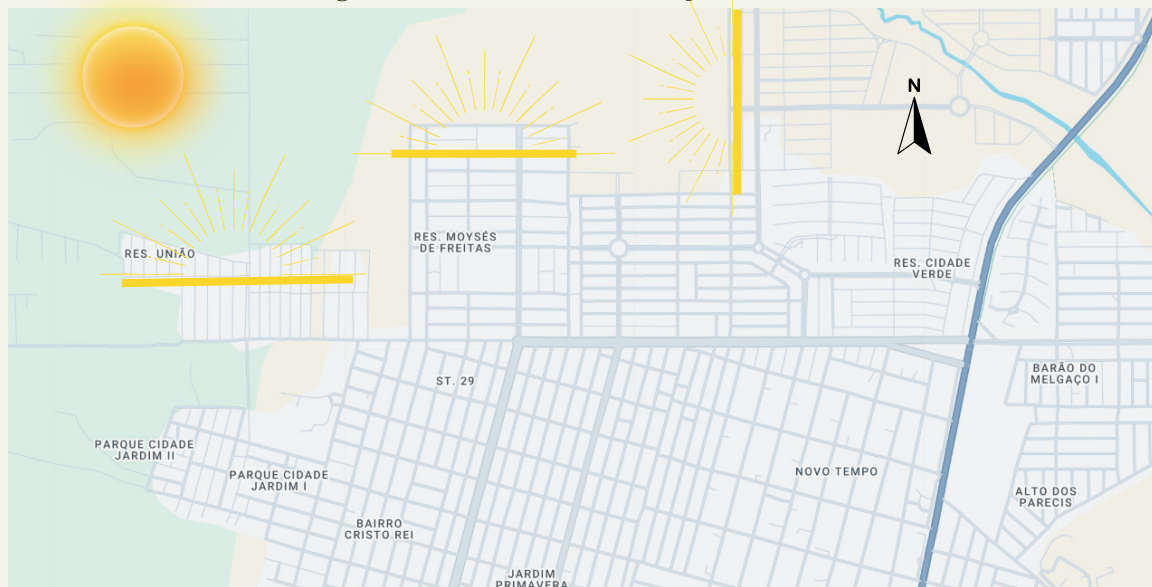


Resfriamento Evaporativo

Fonte: Projetee, adaptado pela autora, 2025.

A pesquisa também mapeou os pontos com maior exposição solar ao longo do trecho de intervenção, como demonstrado na (Figura 25), permitindo a definição de locais prioritários para a implantação de árvores e estruturas de sombreamento. Além disso, foi analisada a escolha das espécies arbóreas mais adequadas ao clima de Vilhena, priorizando árvores de copa ampla e de rápido crescimento, que ofereçam sombra efetiva sem comprometer a visibilidade e a segurança dos usuários. A disposição das árvores foi planejada de forma a criar um corredor sombreado contínuo, promovendo o conforto térmico e também um impacto positivo na paisagem urbana.

Figura 25: Trechos com maior exposição solar

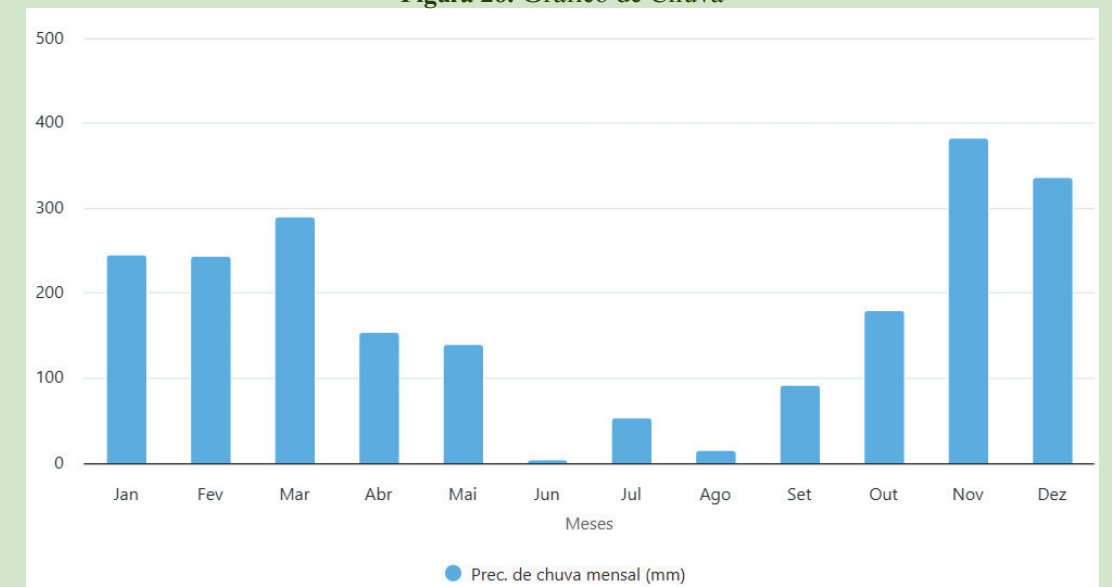


Fonte: Google Maps, adaptado pela autora, 2025.

Os resultados do estudo reforçam que a implantação do sombreamento contribuirá significativamente para a valorização dos espaços públicos e para o incentivo ao uso da ciclovia e das calçadas. Além de melhorar o microclima local, a estratégia ajuda na redução da temperatura das superfícies pavimentadas, diminuindo a sensação de calor excessivo. Dessa forma, a intervenção proposta busca melhorar a experiência dos usuários e melhorar a qualidade ambiental da cidade, alinhando o planejamento urbano às necessidades climáticas e sociais de Vilhena.

O gráfico de chuvas de Vilhena (Figura 26), evidencia a presença de estações bem definidas ao longo do ano, com períodos de intensa precipitação e outros marcados por um clima mais seco. Durante os meses chuvosos, os volumes pluviométricos são significativamente elevados, enquanto na estação seca a ocorrência de chuvas é bastante reduzida. Essas variações sazonais influenciam diretamente o uso dos espaços urbanos, tornando fundamental a adoção de estratégias que garantam a continuidade das atividades ao ar livre independentemente das condições climáticas.

Figura 26: Gráfico de Chuva



Fonte: Projeteer, adaptado pela autora, 2025.

Diante dessa dinâmica climática, a estratégia adotada para viabilizar o uso dos espaços urbanos durante o período chuvoso é a disponibilização de áreas cobertas, que possibilitem a prática de diferentes atividades físicas sem a interrupção causada pelas chuvas, garantindo que a população possa continuar usufruindo dos equipamentos públicos mesmo nos meses mais úmidos. Entre as atividades que podem ser realizadas nesses espaços cobertos estão caminhadas leves, alongamentos, exercícios funcionais e treinamentos com peso corporal, como polichinelos, agachamentos e abdominais. Além disso, esses locais podem servir como pontos de encontro para atividades coletivas, como aulas de dança, ioga e exercícios de mobilidade.

6.3 Legislação

Figura 27: Legislações utilizadas na elaboração do projeto

NORMAS	DEFINIÇÃO	USO NO PROJETO
ABNT NBR 16.416	Pavimentos permeáveis de concreto – Requisitos e procedimentos, em 2015 e foi elaborada pelo Comitê Brasileiro de Cimento, Concreto e Agregados (CB-18).	Escolha da pavimentação para as áreas de APP, que se adequam aos requisitos estabelecidos pela norma.
ABNT NBR 16537	Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação	Diretrizes para sinalização do piso tátil da área de intervenção
RESOLUÇÃO CONTRAN N° 738, DE 6 DE SETEMBRO DE 2018	Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia para pedestres em vias públicas	Diretrizes para garantir a segurança viária, organização no trânsito, padrão de cores, dimensões e formato.
LEI N° 14.285, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021 (APP)	Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa, 11.952, de 25 de junho de 2009, que dispõe sobre regularização fundiária em terras da União, e 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, para dispor sobre as áreas de preservação permanente no entorno de cursos d'água em áreas urbanas consolidadas.	A previsão de que as atividades ou os empreendimentos a serem instalados nas áreas de preservação permanente urbanas devem observar os casos de utilidade pública , de interesse social ou de baixo impacto ambiental fixados nesta Lei.
PARCELAMENTO DO SOLO DO MUNICÍPIO DE VILHENA (LEI COMPLEMENTAR N° 050/2001)	Regulamentar o parcelamento da terra para fins urbanos, efetuado por entidade pública ou particular, obedecidas as normas federais e estaduais	Garantir que a proposta esteja de acordo com o que dispõe a legislação local.
PLANO DIRETOR DE VILHENA (LEI N° 2.065/ 2006)	Institui o Plano Diretor Participativo e dispõe sobre o sistema e o processo de planejamento e gestão do desenvolvimento urbano do município de Vilhena.	Garantir que a proposta esteja de acordo com o que dispõe o plano diretor local.

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Projeto de Intervenção

7 Projeto de Intervenção

7.1 Conceito e Partido

Conceito

A proposta de intervenção consiste na criação de rotas que conectem o público alvo aos espaços públicos, de maneira gratuita, confortável, atrativa e que respeite as individualidades dos habitantes, as formas presentes nos mobiliários são inspirados pela arquitetura orgânica e pelo modernismo, que exploram formas fluídas e a integração entre a construção e a natureza. Arquitetos como Oscar Niemeyer, Antoni Gaudí e Frank Lloyd Wright são referências para essa ideia, já que seus trabalhos se destacam pela utilização de formas curvilíneas, estruturas integradas à paisagem e projetos que buscam harmonia entre os espaços construídos e o ambiente natural.

Oscar Niemeyer utilizava curvas elegantes e esculturais, com a ideia de que a curva se conecta naturalmente ao ambiente, criando um fluxo contínuo no espaço.

Antoni Gaudí integrava formas orgânicas e naturais, inspiradas em elementos como árvores, conchas e formas geológicas, criando espaços dinâmicos e acolhedores.

Frank Lloyd Wright, com sua filosofia de arquitetura orgânica, projetava espaços que pareciam "emergir" da paisagem, integrando os edifícios ao terreno e ao contexto natural ao redor.

Partido

A partir do conceito, o partido arquitetônico visa aplicar essas ideias por meio de materiais e mobiliário urbano, traduzindo o conceito de formas fluídas e naturais para o espaço público e também conectar áreas segregadas à espaços públicos que oferecem infraestrutura adequada e que respeita as individualidades dos habitantes.

Mobiliário Urbano: A aplicação do conceito se dá através do design de bancos, pergolados e espaços de convivência com formas curvas e contínuas, que imitam a fluidez natural encontrada nas obras de Niemeyer, Gaudí e Wright. O mobiliário busca oferecer um ambiente acolhedor e convidativo, com a utilização de materiais como madeira tratada, que, além de garantir durabilidade e resistência, proporciona uma sensação de conforto e aquecimento, contrastando com os materiais frios como concreto e aço.

Estruturas e Espaços Públicos: As formas fluídas do projeto se refletem nas praças, calçadas e ciclovias, que são confortáveis e conectadas aos bairros, permitindo um fluxo contínuo de pessoas e atividades. Essas estruturas podem ser funcionais e também contribuem para uma estética escultural, que reforça a ideia de que espaços públicos podem ser convidativos e acessíveis.

Conectividade: A proposta busca integrar áreas segregadas ao tecido urbano, criando conexões entre diferentes espaços públicos por meio de caminhos fluidos e acessíveis. A conectividade se estende à interação social, incentivando encontros e o uso dinâmico dos espaços, fortalecendo o senso de comunidade e pertencimento. Dessa forma, a arquitetura se torna um elo entre pessoas, paisagens e infraestrutura, garantindo acessibilidade e fluidez na experiência urbana.

7.2 Referência Projetual

Sorocaba, localizada no interior de São Paulo, destaca-se nacionalmente por seu exemplar sistema de ciclovias, que desempenha um papel significativo no planejamento urbanístico da cidade. Desde 2006, a prefeitura implementa o Plano Ciclovitário, resultando em mais de 100 km de ciclovias distribuídas estrategicamente pelo município.

A infraestrutura ciclovitária de Sorocaba é reconhecida por sua segurança e eficiência. A maior parte das ciclovias é fisicamente separada das vias destinadas a veículos motorizados, utilizando canteiros e gradis, o que contribui para um índice quase nulo de acidentes envolvendo ciclistas (Prefeitura de Sorocaba, 2025).

Além da extensa rede de ciclovias, a cidade implementou o programa IntegraBike, um sistema de empréstimo gratuito de bicicletas com 19 estações e 152 bicicletas disponíveis. Em seus primeiros dois anos, o programa registrou aproximadamente 231.500 locações, evidenciando a adesão da população ao modal ciclovitário (Prefeitura de Sorocaba, 2025).

Do ponto de vista urbanístico, as ciclovias de Sorocaba promovem a integração entre diferentes modais de transporte, facilitando o deslocamento dos cidadãos e reduzindo a dependência de veículos motorizados. Essa iniciativa contribui para a diminuição dos congestionamentos, melhora a qualidade do ar e incentiva hábitos saudáveis entre os moradores. A cidade tornou-se referência em mobilidade urbana sustentável, servindo de modelo para outras localidades que buscam soluções eficientes e ecológicas para os desafios urbanos contemporâneos (Prefeitura de Sorocaba, 2025).

As (Figuras 28, 29, 30 e 31), evidenciam a inserção da ciclovia em distintos contextos urbanos, revelando a transição entre diferentes paisagens, microclimas e configurações espaciais. A variação no sombreamento, na percepção visual (visadas) e na relação entre os espaços edificados e abertos reforça a experiência sequencial do deslocamento, um conceito amplamente explorado por Gordon Cullen em sua teoria da paisagem urbana.

Figura 28: Ciclovia de Sorocaba



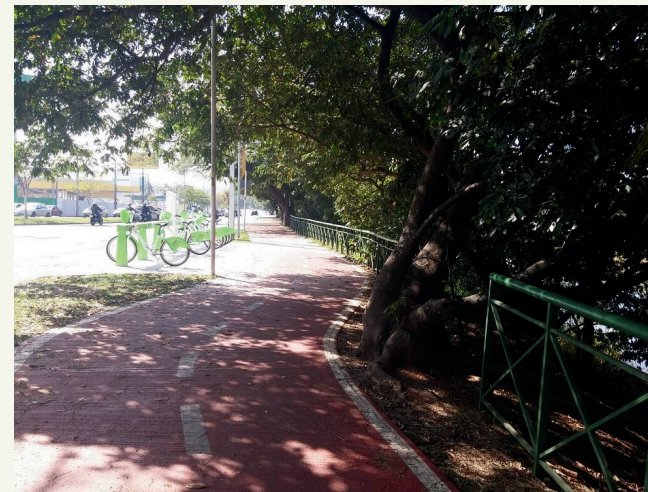
Fonte: Tripadvisor (Prefeitura de Sorocaba) 2025.

Figura 29: Paisagem de um trecho



Fonte: Tripadvisor (Prefeitura de Sorocaba) 2025.

Figura 30: Ponto de bicicleta compartilhada



Fonte: Tripadvisor (Prefeitura de Sorocaba) 2025.

Figura 31: Mudança de Paisagem de outro trecho



Fonte: Tripadvisor (Prefeitura de Sorocaba) 2025.

Além disso, a ciclovia funciona como um eixo articulador da estrutura urbana, conectando setores distintos e promovendo legibilidade espacial, conforme os princípios estabelecidos por Kevin Lynch. A sucessão de cenários e marcos visuais ao longo do percurso influencia a orientação do usuário e fortalece a identidade do espaço público, consolidando a ciclovia não apenas como infraestrutura de mobilidade, mas como elemento essencial na qualificação da paisagem urbana e na promoção da mobilidade ativa (Prefeitura de Sorocaba, 2025).

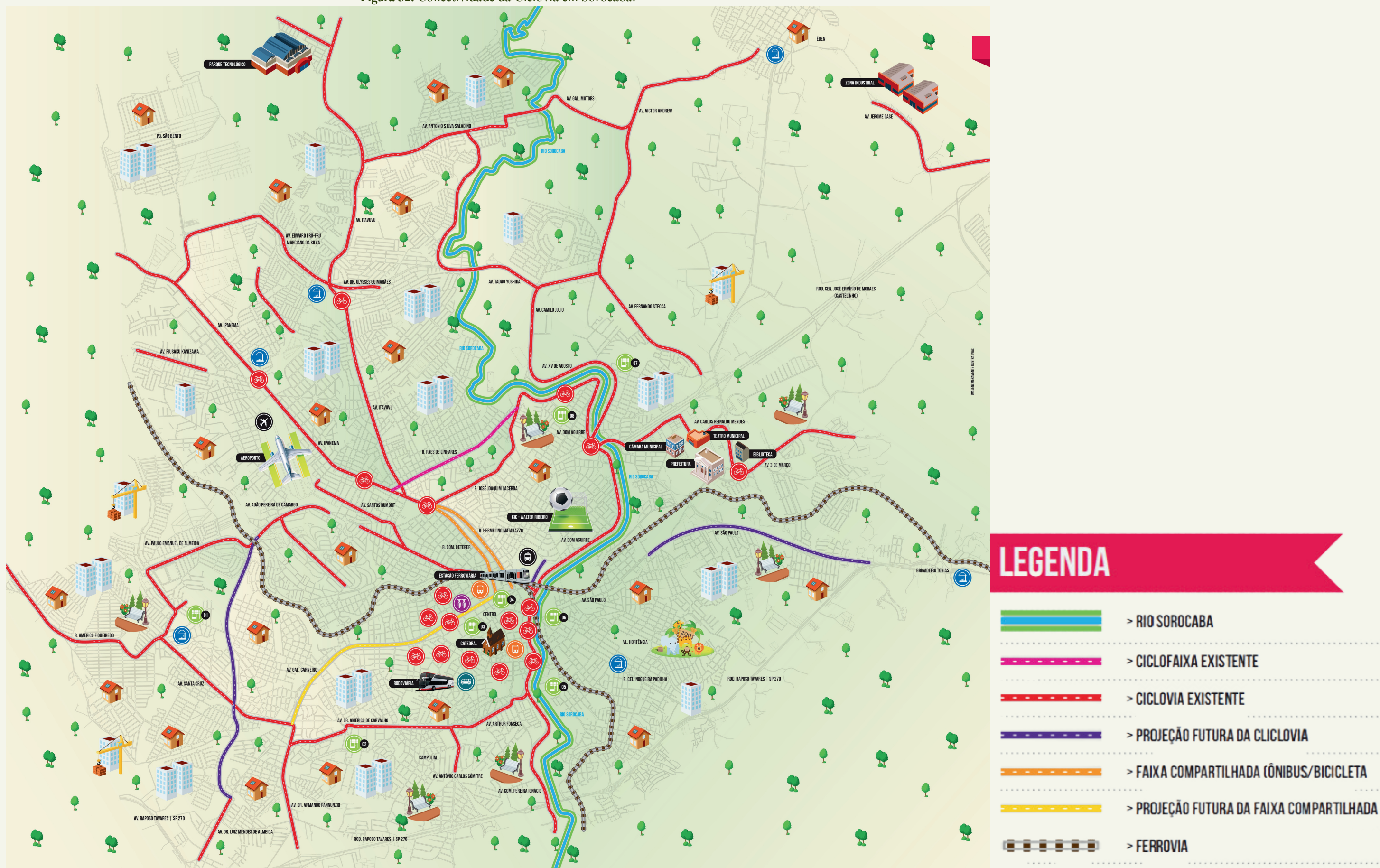
O modelo de ciclovias de Sorocaba serve como referência para cidades que buscam soluções sustentáveis em mobilidade urbana. Sua infraestrutura integrada aos diferentes modais e à paisagem urbana demonstra como a mobilidade ativa pode ser incentivada por meio de um planejamento que prioriza a continuidade dos percursos, o conforto ambiental e a segurança dos ciclistas (Prefeitura de Sorocaba, 2025).

Essa experiência pode ser adaptada para outras localidades, como Vilhena-RO, respeitando as especificidades geográficas e urbanas de cada região. A implementação de ciclovias bem estruturadas melhora a mobilidade e também fortalece a identidade urbana além de promover um ambiente mais acessível, sustentável e saudável para a população.

A (Figura 32), ilustra como a ciclovia conecta diversos pontos da cidade, permitindo um deslocamento mais fluido e acessível para os ciclistas. Essa conexão é essencial para incentivar a mobilidade ativa e estimular um estilo de vida mais saudável, proporcionando maior qualidade de vida para a população e fomentando o uso da bicicleta como meio de transporte viável e seguro.

7.2 Referência Projetual

Figura 32: Conectividade da Ciclovía em Sorocaba.



Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2025.

7.3 Diretrizes Gerais

A intervenção priorizou a mobilidade ativa, com o objetivo de criar um ambiente urbano incentivador do uso de veículos não motorizados, foram implantadas ciclovias com um canteiro de proteção para oferecer maior segurança aos ciclistas, reduzindo conflitos com outros modais de transporte e incentivando um deslocamento mais eficiente e ecológico. Paralelamente, foram construídas calçadas niveladas, adequadas para caminhada, corrida e também para o uso de equipamentos alternativos como patins e skates, garantindo um espaço seguro e multifuncional para o público alvo e também os demais usuários. A iluminação pública também foi aprimorada ao longo dos percursos, aumentando a segurança dos transeuntes durante a noite.

Para ampliar as opções de lazer e descanso ao longo do percurso, foram criadas duas novas praças nomeadas de Praça Azaléia e Praça Margarida, e outras duas praças já existentes passaram por uma reestruturação, permitindo um melhor atendimento à população e agregando novos equipamentos de lazer, como bancos com forma orgânica, playgrounds e espaços para práticas esportivas ao ar livre. No parque ecológico, foram adicionados novos mobiliários urbanos, oferecendo mais conforto aos frequentadores e incentivando a permanência no local.

A paisagem da área de intervenção também foi valorizada, aproveitando a grande quantidade de árvores já existentes e complementando a vegetação com novas espécies ornamentais e nativas, como Flamboyant, Ipê Amarelo e Ipê Rosa. Essas espécies contribuem para o sombreamento das vias em época de floração, melhorando o conforto térmico, além de proporcionar um aspecto visual mais atrativo e acolhedor, pois acrescentam cor em meio ao verde. O uso de vegetação também ajuda a reduzir a poluição atmosférica e sonora, promovendo um ambiente urbano mais saudável e equilibrado.

A intervenção realizada dentro da área de Preservação Permanente (APP) seguiu os princípios de baixo impacto, respeitando as normativas ambientais e promovendo, além das melhorias estruturais, a educação ambiental, uma vez que, a aproximação da população com a natureza proporciona uma maior compreensão sobre a importância da conservação desses espaços, incentivando práticas sustentáveis e a conscientização ecológica.

Dentro da APP, os pisos escolhidos para a rota são permeáveis, em conformidade com a legislação vigente, garantindo sustentabilidade, drenagem adequada e prevenção de erosão. Nas demais calçadas do trecho, foi utilizada piso cimentício permeável com perfil plano e sem ondulações, permitindo assim o uso seguro de equipamentos alternativos e melhorando a acessibilidade para cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.

Essa intervenção modernizou e aprimorou a infraestrutura urbana e também reforçou a importância da conexão entre os espaços urbanos e naturais, incentivando a mobilidade ativa e proporcionando uma experiência mais atrativa aos cidadãos. A valorização desses espaços reflete diretamente na melhoria da qualidade de vida dos habitantes, incluindo o público alvo, tornando a cidade mais humana, acessível, que respeita a diversidade os indivíduos, além de incentivadora de meios que promovem a saúde e o bem estar da população.

Segurança

Iluminação eficiente, visibilidade ampla, desenho urbano que incentive a presença constante de pessoas

Vitalidade

Diversidade de usos e da presença contínua de pessoas, promovendo a segurança, o dinamismo econômico e a vida social nos espaços públicos.

Legibilidade urbana

Orientação dos cidadãos com sinalização clara, marcos visuais estratégicos e um traçado urbano intuitivo, tornando a cidade mais compreensível e acessível.

Habitabilidade

Ambiente urbano diversificado, com espaços públicos de qualidade, infraestrutura que atenda aos habitantes.

Conforto

Mobiliário urbano (bancos, mesas, lixeiras), áreas sombreadas, proteção contra chuva.

Escala Humana

Respeito a diversidade dos indivíduos, na criação de espaços que atendem às suas necessidades físicas, sociais e emocionais

Climatização Natural

Corredores verdes e sombreamento estratégico para reduzir a sensação térmica e minimizar o consumo energético

Caminhabilidade

Um ambiente que priorize o pedestre, com percursos acessíveis, seguros e interessantes, reduzindo a necessidade do uso de automóveis e incentivando deslocamentos saudáveis.

Conectividade

Integração entre bairros e diferentes zonas da cidade, reduzindo tempos de deslocamento e incentivando o uso de meios de transporte mais eficientes.

Paisagismo

Uso da vegetação nativa, praças arborizadas, canteiros com flores de cores variadas, atratividade.

Hierarquização Viária

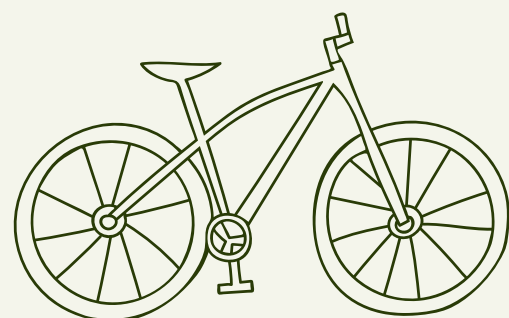
Organização dos fluxos de veículos, pedestres e ciclistas, garantindo prioridade para a mobilidade ativa e minimizando conflitos entre os diferentes modais

Mobilidade Ativa

Ciclovias que conectem espaços de interesse público e calçadas acessíveis, que incentivem deslocamentos não motorizados.

Ciclovia

Incentivo á mobilidade ativa



Calçadas

Incentivo aos deslocamentos a pé.



Praças de Apoio

Em pontos estratégicos, pensando em indivíduos que estejam sedentários e que necessitam de espaços para descanso ao longo do percurso.



Vegetação

Sombreamento de trechos sem arborização e contribuir para a valorização da paisagem.



Iluminação

Garantir o uso dos espaços no período noturno e oferecer segurança.



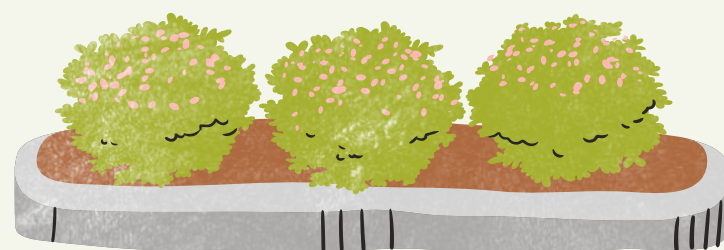
Academia alternativa

Equipamentos que não excluem nenhum tipo de corpo, respeitando as individualidades dos usuários.



Canteiros de Proteção

Ao longo de todo o trecho, entre a ciclovia e a faixa de rolamento, criando uma barreira entre o veículo motorizado e os ciclistas.



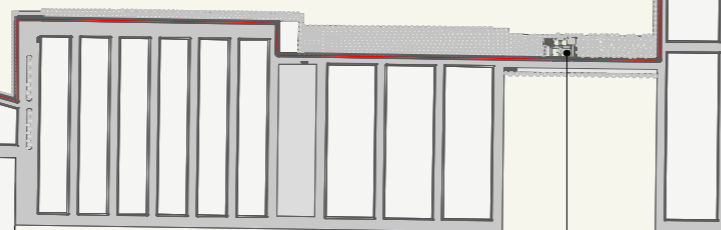
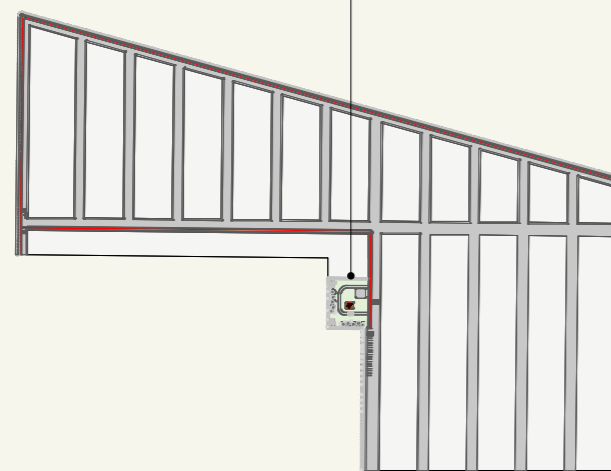
7.5 Macroproposta



PRAÇA UNIÃO



DETALHE DA CICLOVIA



PRAÇA AZALÉIA



PRAÇA MARGARIDA



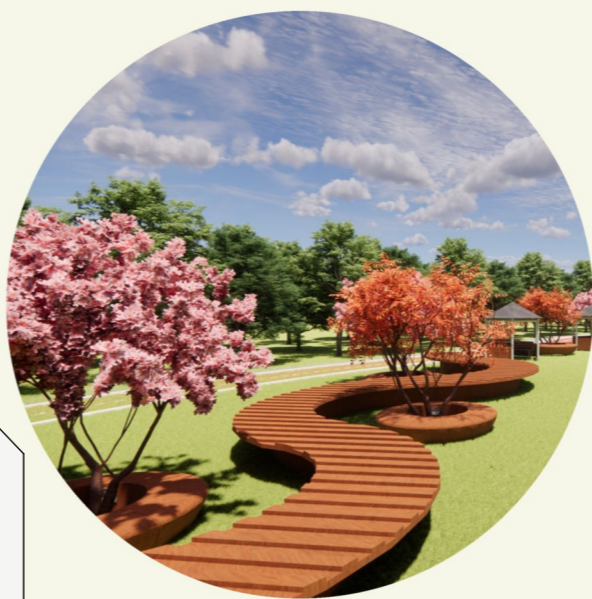
1 **MACROPROPOSTA**
1 : 8000



LEGENDA

- VEGETAÇÃO DENSA
- CICLOVIA
- MUSEU CASA DE RONDON
- PRAÇA
- ILUMINAÇÃO

DETALHAMENTO MOBILIÁRIO DO PARQUE



ACADEMIA ALTERNATIVA

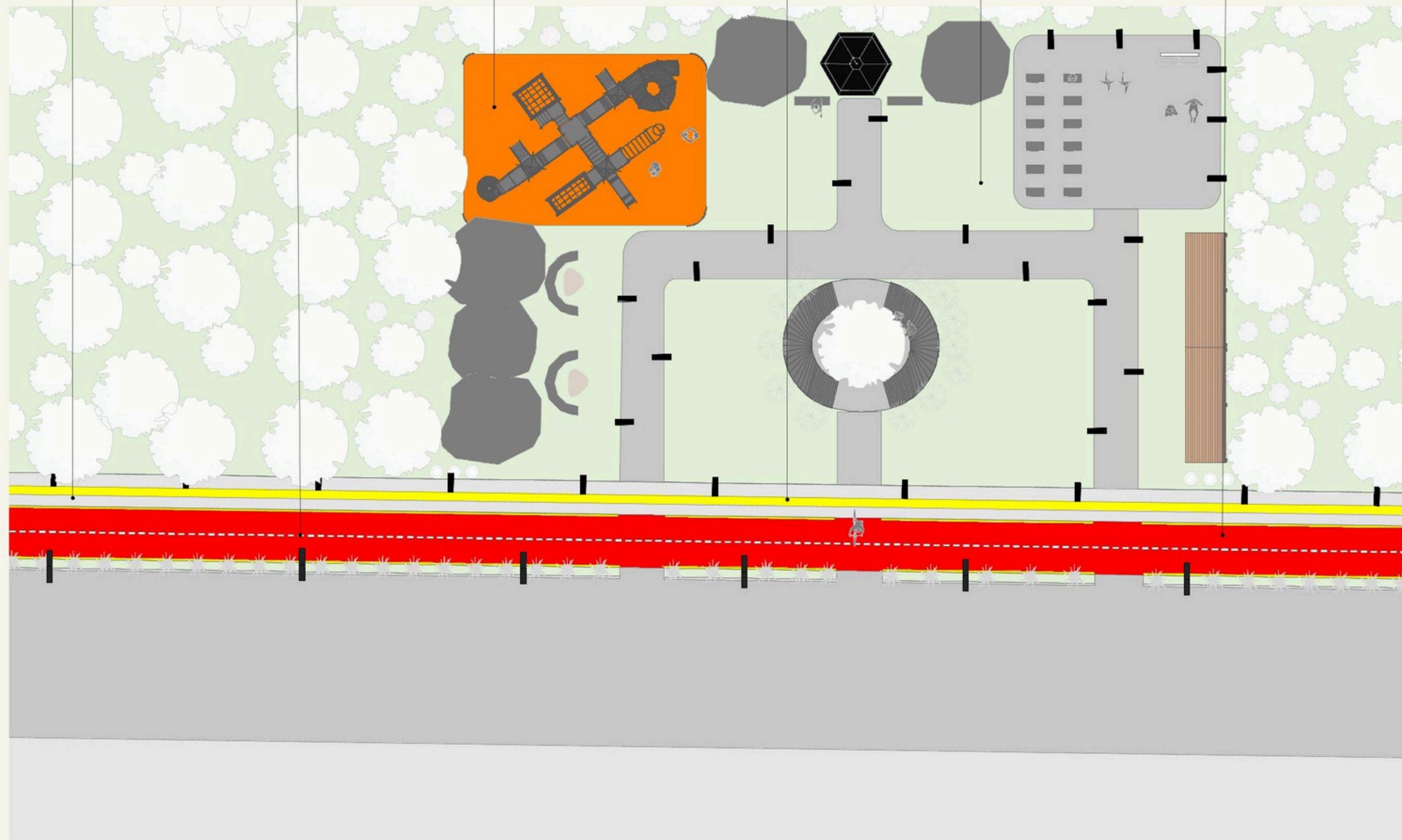


QUILOMETROS DE CICLOVIA IMPLANTADO: *aprox. 10 km*
 ÁREA TOTAL DA PROPOSTA: *aprox. 401.739, 174 m²*

DETALHAMENTO JARDIM CENTRAL PRAÇA



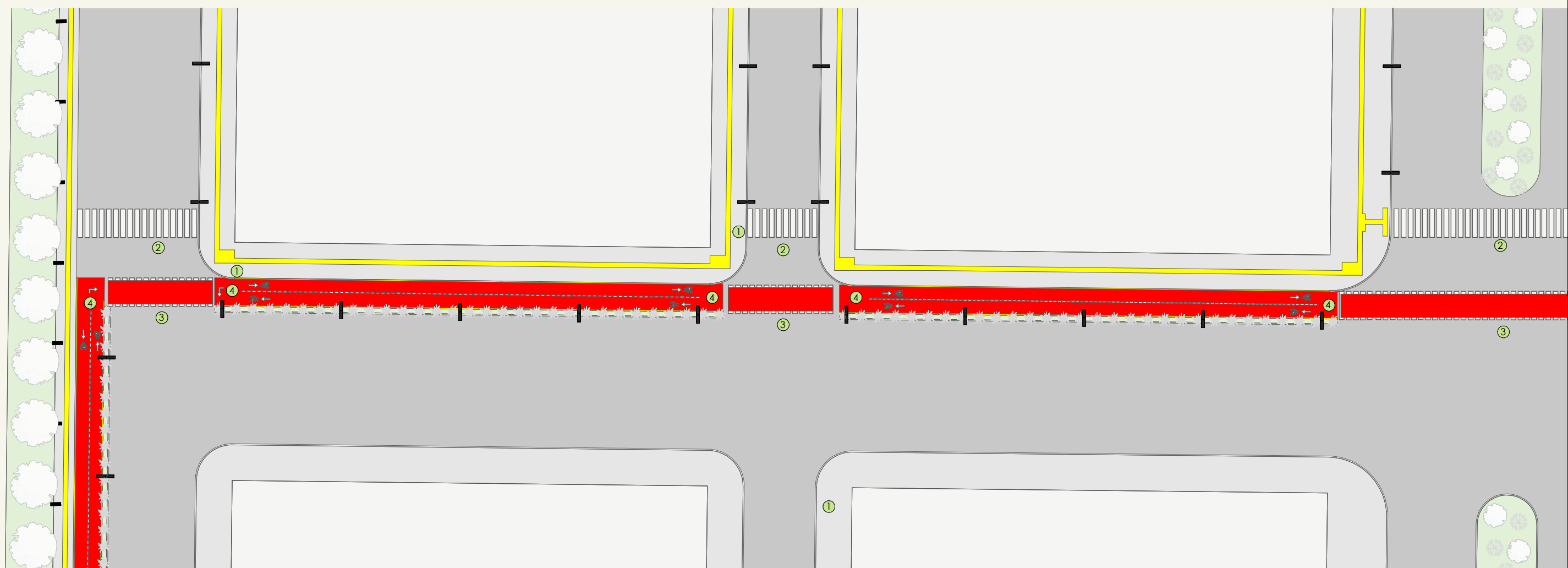
7.6 Paginação de Piso



PAGINAÇÃO DE PISO
ESC: 1 : 200

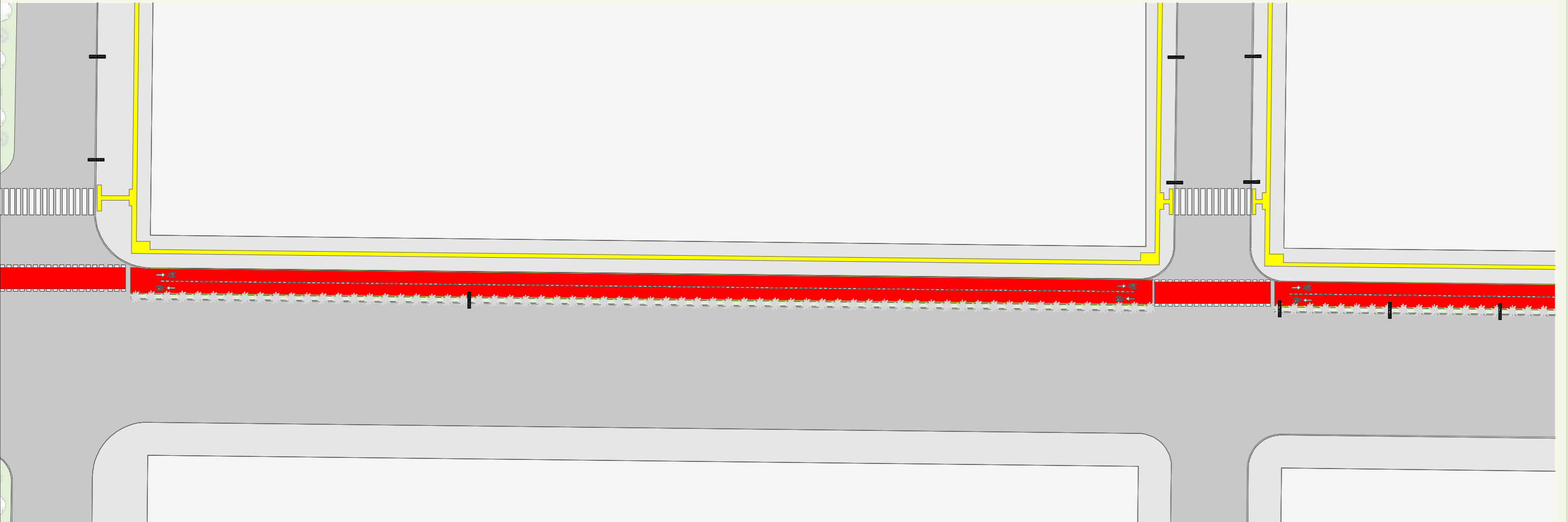
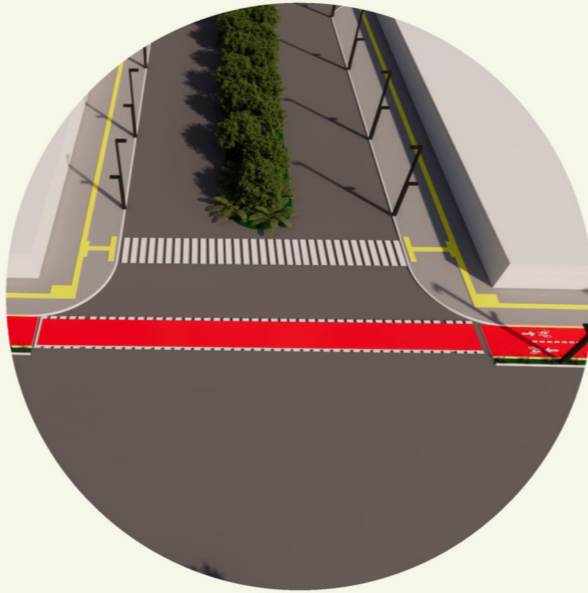
7.7 Detalhamento em trechos

SIMBOLO	DESCRIÇÃO	SINALIZAÇÃO
1	PARE	
2	FAIXA DE PEDESTRE	
3	CICLOFAIXA	
4	PINTURA BRANCA PARE	PARE

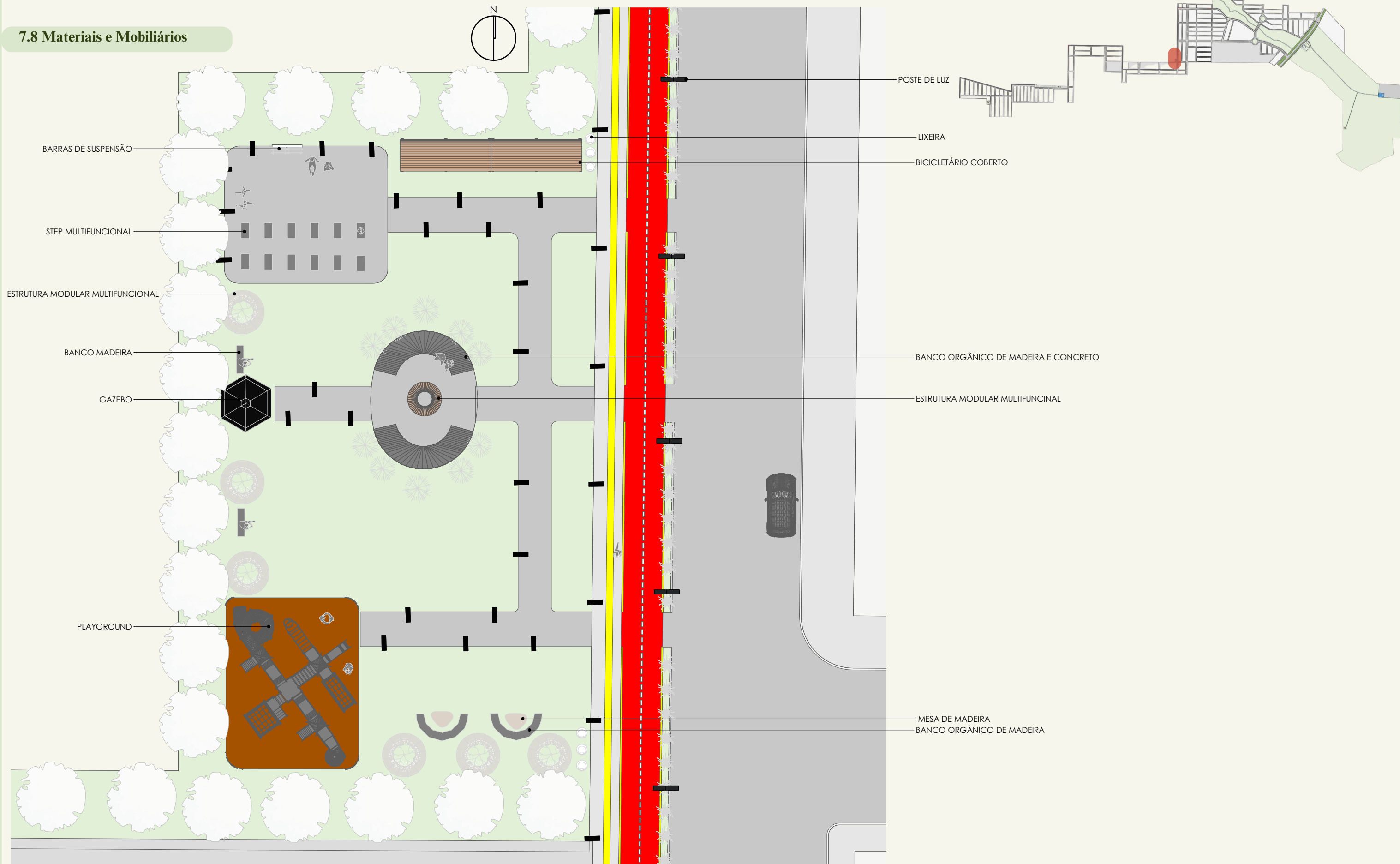


1 DETALHAMENTO SINALIZAÇÃO

1 : 350

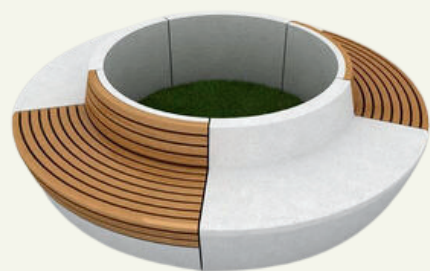


7.8 Materiais e Mobiliários



MOBILIÁRIO
ESC: 1 : 200

Estrutura Modular Multifuncional



Elemento versátil projetado para integrar a natureza ao espaço urbano. No centro, abriga uma árvore como floreira, podendo ser usada como assento ou apoio para objetos.

Banco Orgânico



O projeto da praça também inclui um banco orgânico de madeira, posicionado próximo a uma mesa de madeira fixa ao chão, ideal para piqueniques, jogos e outras atividades.

Mesa de madeira



Fixa ao chão posicionada próxima ao banco orgânico.

Bicicletário



Bicicletário de madeira com cobertura levemente inclinada, protegendo contra sol e chuva.

Poste de luz (duas alturas)



A iluminação é garantida por postes de luz com fochos em duas direções, uma geral para a rua e outra mais baixa posicionada mais próxima das calçadas e da ciclovia melhorando a visibilidade e a segurança.

Lixeiras de madeira



Lixeiras de madeira com coleta seletiva.

Gazebo



Gazebo, que oferece abrigo em dias chuvosos e protege do sol nos horários mais quentes.

Step



Para atividades físicas e recreação, há um step multiuso, ideal para aulas ao ar livre como zumba

Playground



Com percurso maior, mais atrativo e possível incentivador para os deslocamentos até as praças.

Barras de suspensão



Barras suspensas para exercícios realizados com o próprio peso corporal.

Barras Multifuncionais



Podem ser utilizadas para exercícios sem complexidade como por exemplo treino de panturrilhas.

7.9 Espécies Paisagísticas

A escolha das vegetações para compor as já existentes na área de intervenção, foi realizado com base nas características do bioma de Vilhena, Rondônia, priorizando espécies adequadas ao clima local e à infraestrutura urbana. Árvores de médio e grande porte foram selecionadas levando em consideração a ausência de raízes agressivas, evitando danos às calçadas e redes subterrâneas, além de oferecerem sombra para amenizar as altas temperaturas no período seco. Algumas espécies, como o ipê-rosa, o ipê-amarelo e o flamboyant, foram escolhidas por sua adaptabilidade ao clima local, e também pelo seu valor estético, tornando a paisagem mais atraente e harmoniosa. Já para a vegetação de menor porte, foram priorizadas plantas rasteiras e arbustivas que não sejam invasivas, tóxicas ou espinhosas, garantindo segurança aos pedestres e contribuindo para a valorização do espaço urbano.

Grande e médio Porte



Sibipiruna | *Caesalpinia peltophoroides*



Ipê-amarelo | *Handroanthus albus*



Aroeira | *Schinus terebinthifolius*



Flamboyant | *Delonix regia*



Oiti | *Licania tomentosa*



Ipê-rosa | *Handroanthus avellanedae*

Pequeno Porte e forração



Margarida | *Bellis perennis*



Buxinho | *Buxus Sempervirens*

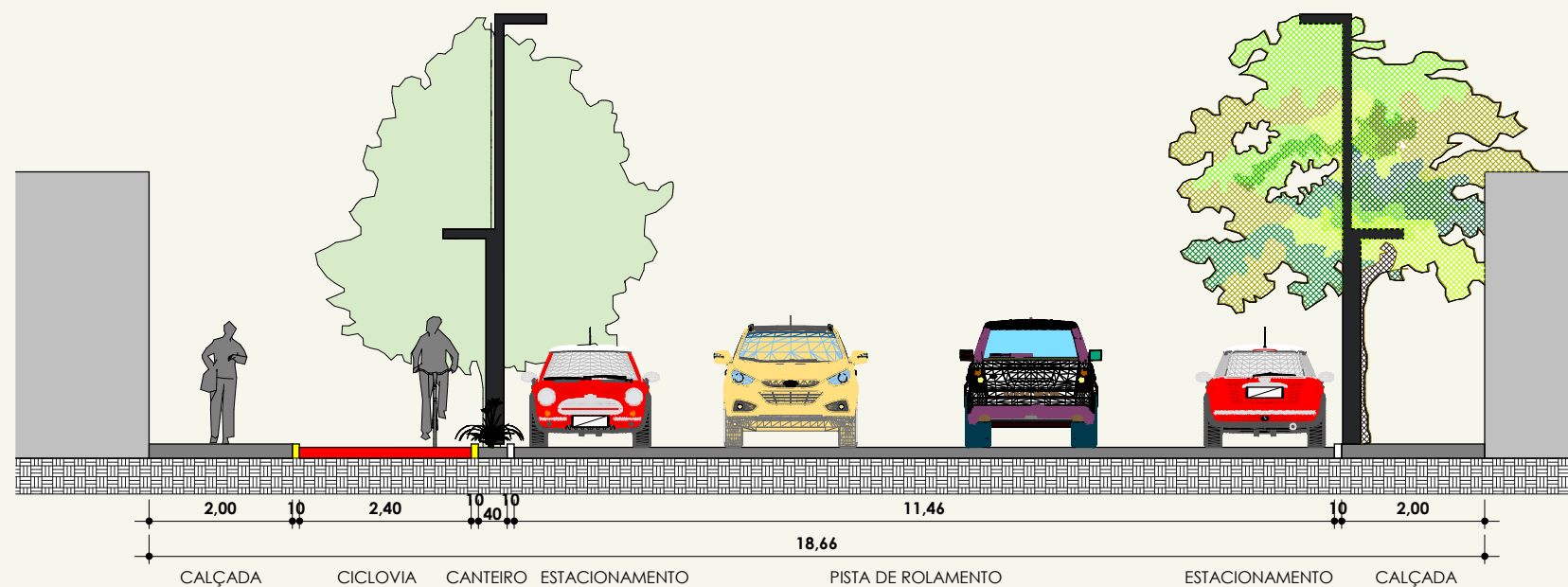


Gramma Bermuda | *Cynodon Dactylon*



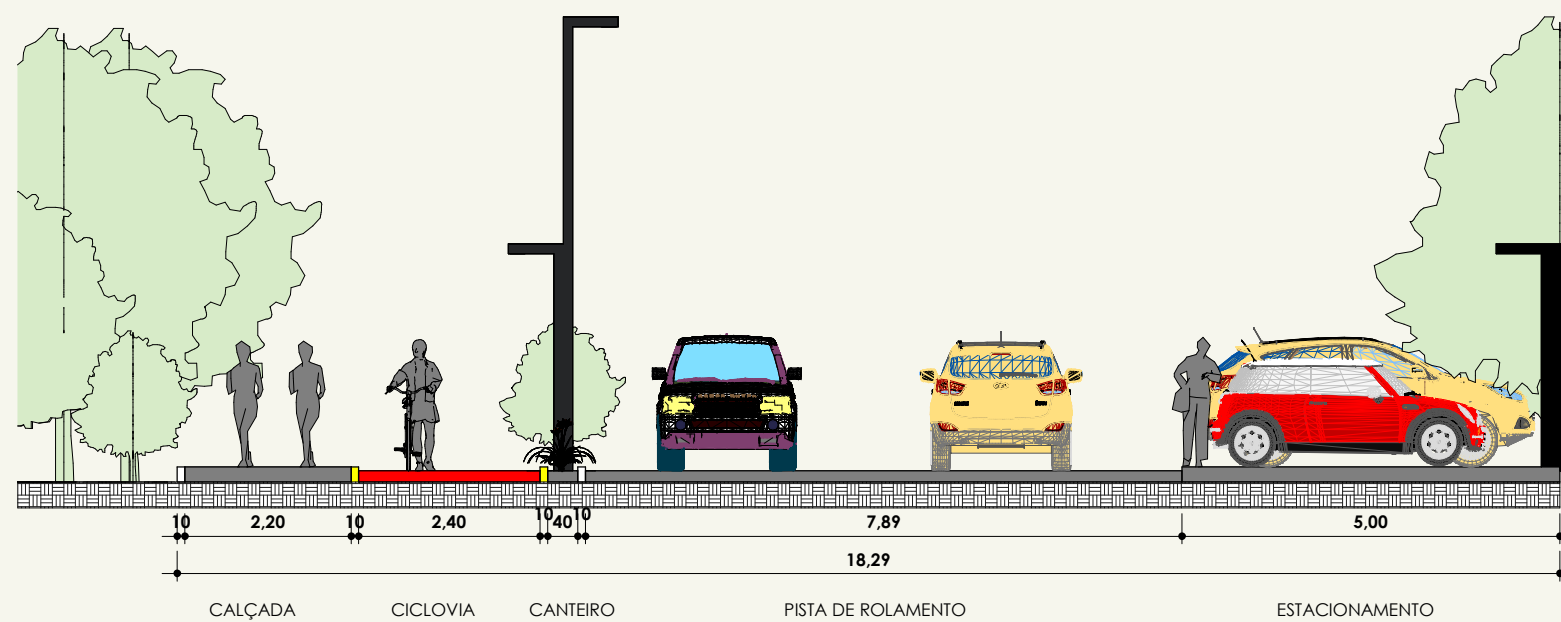
Azaléia | *Rhododendron Simsii*

PERFIL DA RUA ANDRÉIA MARTINS ESPÍNDULA



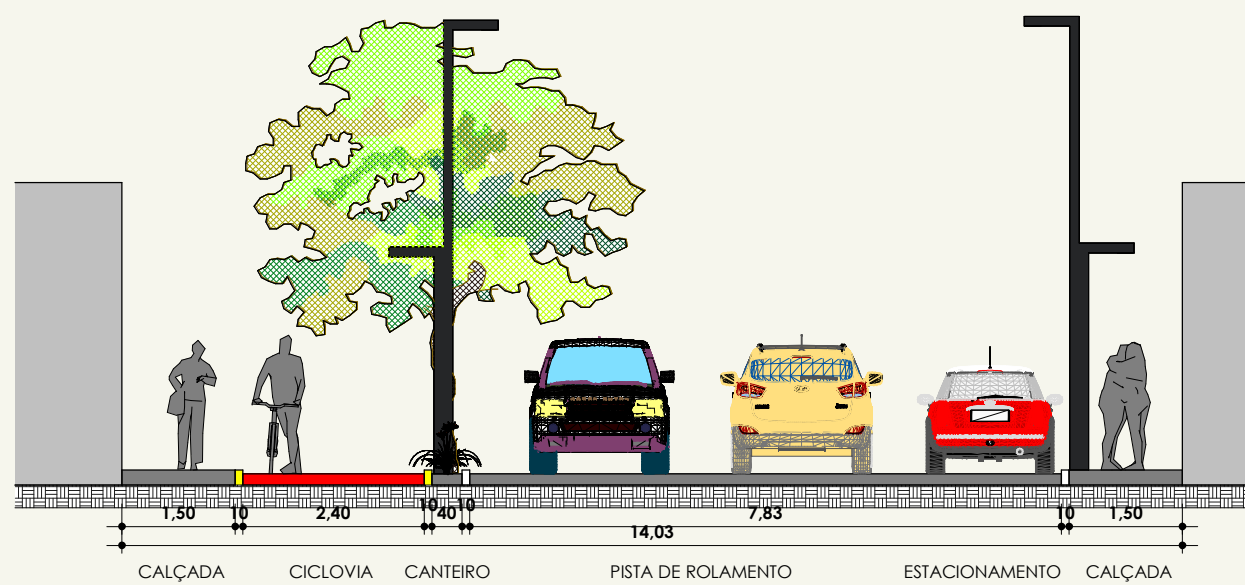
1 **PERFIL 1**
1 : 100

PERFIL DA RUA 101-02



2 **PERFIL 2**
1 : 100

PERFIL DA RUA 116-09



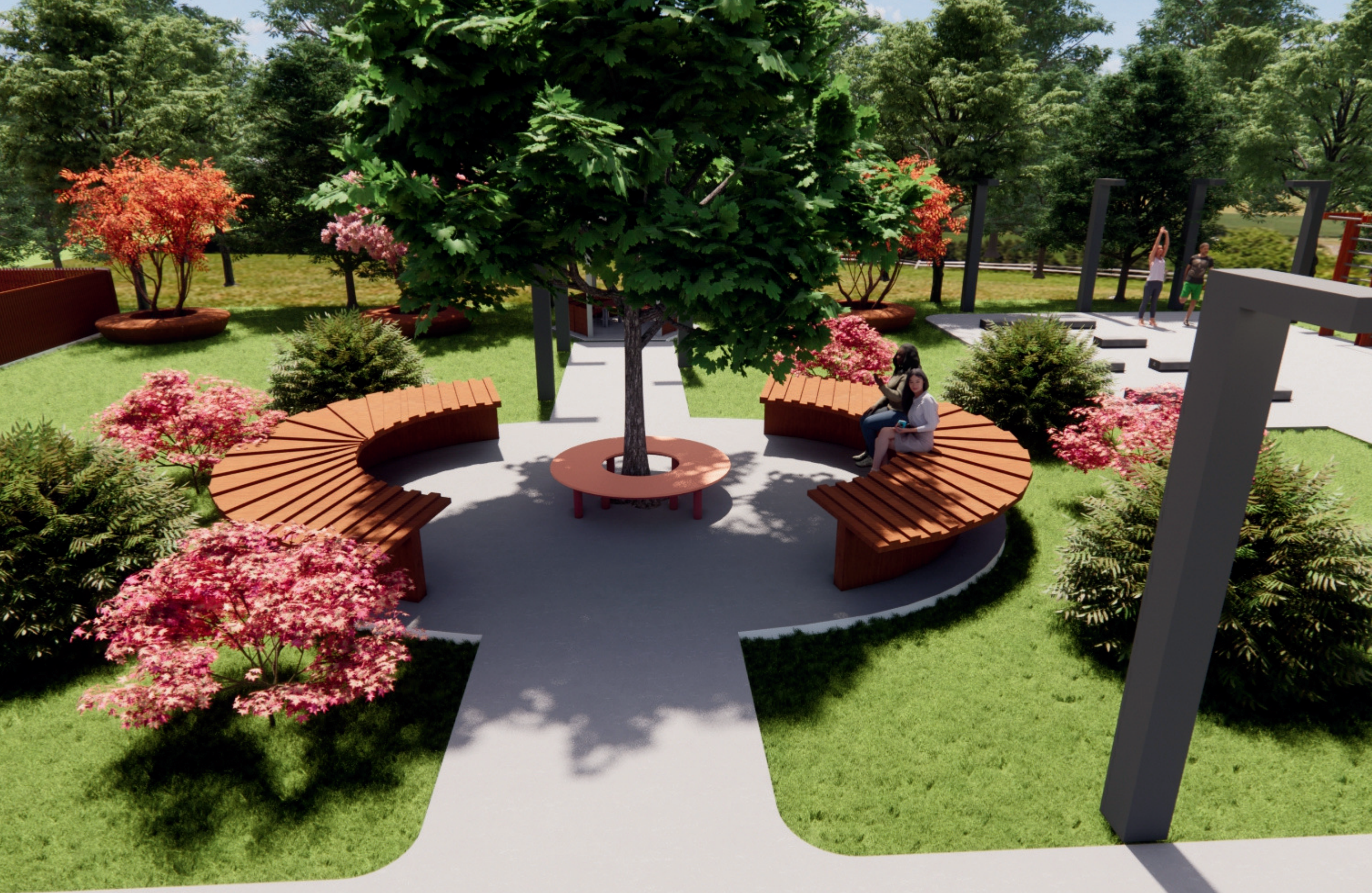
3

PERFIL 3

1 : 100

7.11 Perspectivas







"Primeiro moldamos as cidades,
então elas nos moldam."

Jan Gehl

Considerações finais

8

Considerações finais

Ao longo deste trabalho, buscou-se compreender como a arquitetura e o urbanismo podem contribuir para a inclusão e o bem-estar de pessoas acima do peso no espaço urbano. Para isso, foram utilizados parâmetros e conceitos de teóricos da área, além de uma abordagem prática por meio do desenvolvimento de um projeto de intervenção urbana na cidade de Vilhena-RO.

A análise da área de estudo revelou desafios urbanos que limitam a mobilidade e o conforto de pessoas com diferentes tipos de corpos, evidenciando a necessidade de espaços mais acessíveis, inclusivos e acolhedores. A proposta desenvolvida buscou atender a essas demandas por meio de soluções que favorecem a mobilidade ativa, o convívio social e a valorização dos espaços públicos, promovendo uma cidade mais equitativa e saudável. Nesse sentido, os elementos projetados foram pensados para contemplar tanto o público-alvo quanto outros segmentos da população. Um exemplo disso são os bancos mais largos, que oferecem maior conforto para pessoas acima do peso, ao mesmo tempo em que garantem comodidade para qualquer usuário, independentemente de sua estrutura corporal. O projeto enfatizou a importância de calçadas estruturadas, ciclovia, mobiliários urbanos ergonômicos e confortáveis, além da presença de áreas verdes e espaços de lazer acessíveis a todos. Essas intervenções são capazes de melhorar a experiência urbana de pessoas acima do peso, mas também beneficiam toda a população ao incentivar uma cidade mais caminhável, sustentável e humanizada.

Além disso, o projeto teve um impacto significativo ao conectar áreas urbanas segregadas, promovendo maior integração entre diferentes regiões da cidade. Essa conexão favorece a acessibilidade e a mobilidade, além de fortalecer os laços sociais, incentivando interações e reduzindo barreiras físicas e simbólicas que antes separavam comunidades.

Dessa forma, este estudo reforça o papel do urbanismo e da arquitetura na construção de ambientes que respeitem as diferenças e promovam a inclusão. Enquanto mudanças estruturais mais amplas não são implementadas, espera-se que este trabalho contribua para o debate e inspire futuras intervenções voltadas a uma cidade mais justa e acolhedora para todos.

Referências

9 Referências

AMIRI, S. et. al. **Obesity and anxiety symptoms: a systematic review and meta-analysis.** Neuropsychiatr. (2019).

ANJOS, Luiz Antonio dos. **Obesidade e saúde pública.** Editora Fiocruz, 2006.

ARAÚJO, Lidiane Silva et al. **Preconceito frente à obesidade: representações sociais veiculadas pela mídia impressa.** Arquivos Brasileiros de Psicologia, v. 70, n. 1, p. 69-85, 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16416:** pavimentos permeáveis de concreto – requisitos e procedimentos. Rio de Janeiro, 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537:** acessibilidade – sinalização tátil no piso – diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro, 2016

BONETTO, Bárbara. Courb Brasil. **"Cidade saudável: a relação entre planejamento urbano e saúde pública"** 24 Jul 2017. ArchDaily Brasil. Acessado 6 Set 2024. <<https://www.archdaily.com.br/br/876411/cidade-saudavel-a-relacao-entre-planejamento-urbano-e-saude-publica>> ISSN 0719-8906.

BRASIL. **Conselho Nacional de Trânsito.** Resolução nº 738, de 6 de setembro de 2018. Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 10 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 14.285, de 29 de dezembro de 2021.** Altera as Leis nºs 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa, e 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 30 dez. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Lei/L14285.htm. Acesso em: 25 ou. 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Brasileiros atingem maior índice de obesidade nos últimos treze anos.** 25/07/2019. Disponível em: <https://saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45612-brasileiros-atingem-maior-indice-de-obesidade-nos-ultimos-treze-anos>. Acesso em: 19, Mar. 2024.

CICLOS DE VIDA, B. Pesquisa Nacional de Saúde 2019. [s.l: s.n.]. Disponível em: <<https://www.pns.iciet.fiocruz.br/wp-content/uploads/2021/12/liv101846.pdf>>. Acesso em: 10 de Julho de 2024.

Cidades Para Pessoas/Jan Gehl: tradução Anita Di Marco 2. ed. São Paulo Perspectiva, 2013. Tradução de: Cities for people.

COSTA, Ana Carolina da. **Arquitetura e saúde em ambientes obesogênicos.** 73f. 2020. Unicesumar - Universidade Cesumar: Maringá, 2020.

Covitel - **Inquérito Telefônico de Fatores de Risco para Doenças Crônicas não Transmissíveis em Tempos de Pandemia.** Disponível em: <<https://www.vitalstrategies.org/resources/covitel-inquerito-telefonico-de-fatores-de-risco-para-doencas-cronicas-nao-transmissiveis-em-tempos-de-pandemia/>>. Acesso em: 15 de Julho de 2024.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana.** Tradução de Vera Maria Pallamin. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

FERNANDADG. **PISOS DRENANTES OU PERMEÁVEIS .** Disponível em <<https://dicasdearquitetura.com.br/pisos-drenantes-ou-permeaveis/>>.

GEMELLI, I. F. B.; FARIAS, E. S.; SOUZA, O. F. **Prevalência de sobrepeso e obesidade em adolescentes.** 2016.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. **Guia Global de Desenho de Ruas.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

IBGE– INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População.** IBGE, 2021.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas cidades.** 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532 p.

LYNCH, Kevin. **The image of the city.** Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

LEVRINI, GABRIEL RD; PAPA, A. P. **A obesidade nas organizações: o preconceito não declarado.** Rev Org Contexto, v. 12, n. 24, p. 1-27, 2016.

Mapa da obesidade, Abeso. Disponível em: ><https://abeso.org.br/obesidade-e-sindrome-metabolica/mapa-da-obesidade/>>. Acesso em: 20, Agosto, 2024.

Mapas topográficos. **Mapa topográfico Vilhena.** <https://pt-br.topographic-map.com/map-23gt6/Vilhena/?center=-12.71353%2C-60.1135&zoom=14> 20 de novembro de 2023. Acesso em 18 de Dezembro de 2024.

MARTINO, Giovana. **Saúde e nutrição: 9 formas da arquitetura e do urbanismo atuarem para realidades mais saudáveis.** Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/979451/saude-e-nutricao-9-formas-da-arquitetura-e-do-urbanismo-atuarem-para-realidades-mais-saudaveis>. Acesso em: 27 Agosto, 2024.

NÓBREGA, Ana. **Mobilidade ativa: o que é e quais os benefícios?** - eCycle. Disponível em: <<https://www.ecycle.com.br/mobilidade-ativa/>>. Acesso em: 10 de Agosto 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Obesidade e sobrepeso.** 2021. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/obesity-and-overweight>. Acesso em: 19 mar. 2024.

PADEZ, Cristina. **Actividade física, obesidade e saúde: uma perspectiva evolutiva.** Revista portuguesa de saúde pública, n. 1, p. 11-20, 2002.

Parque Linear do Córrego Grande. JA8 Arquitetura Viva. 19, Nov, 2022. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/991236/parque-linear-do-corrego-grande-ja8-arquitetura-viva>>. Acesso em: 25 de agosto, 2024.

PROJETEEE. Dados Climáticos. Projeteee – **Projetando Edificações Energeticamente Eficientes.** Disponível em: http://www.mme.gov.br/projeteee/dados-climaticos/?cidade=RO+-+Vilhena&id_cidade=bra_ro_vilhena.866420_inmet. Acesso em 10 de Janeiro. de 2025.

ROMANELLI, T. et al. (2020). **A obesidade como condição crônica e suas implicações.**

SANTANA, Paula; NOGUEIRA, Helena; SANTOS, Rita. **Ambientes obesogênicos: contexto, mobilidade, dieta.** *A Cidade e a Saúde*. Coimbra, Edições Almedina, p. 143-154, 2007.

SPECK, J. **Cidade caminhável.** São Paulo: Perspectiva, 2012.

SPAHLHOLZ J, BAER N, KÖNIG HH, RIEDEL-HELLER SG, LUCK-SIKORSKI C: **Obesity and discrimination - a systematic review and meta-analysis of observational studies.** *Obes Rev.* 2016, 17:43-55. 10.1111/obr.12343

SPERANDIO, Ana Maria Girotti et al. **PLANEJAMENTO URBANO E SAÚDE PÚBLICA:(re) visitando uma história contextualizada.** *Revista Intellectus*, v. 28, n. 1, p. 5-24, 2014.

Vigitel Brasil 2021 - **estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de fatores de risco e proteção para doenças crônicas** — Ministério da Saúde. Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/svsa/vigitel/vigitel-brasil-2021-estimativas-sobre-frequencia-e-distribuicao-sociodemografica-de-fatores-de-risco-e-protecao-para-doencas-cronicas/view>>. Acesso em: 19 de julho de 2024.

VILHENA (RO). **Lei Complementar nº 050, de 13 de dezembro de 2001.** Institui o parcelamento do solo do Município de Vilhena/RO e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ro/v/vilhena/lei-complementar/2001/5/50/lei-complementar-n-50-2001-institui-o-parcelamento-do-solo-do-municipio-de-vilhena-ro-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 out. 2024.

VILHENA (RO). **Lei nº 2.065, de 10 de outubro de 2006.** Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Vilhena e dá outras providências. Disponível em: https://sapl.vilhena.ro.leg.br/media/sapl/public/documentoacessorio/2023/4770/2023-07-06_2.pdf. Acesso em: 25 out. 2024

WANDERLEY, Emanuela Nogueira; FERREIRA, Vanessa Alves. **Obesidade: uma perspectiva plural.** *Ciência & saúde coletiva*, v. 15, p. 185-194, 2010.