

Como a Pista Multiuso da UFSM é Vivida e Avaliada: Uma Análise da Experiência dos Usuários

ET2: DIMENSÃO HUMANA DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Felipe Segala Gravina
Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
E-mail: gravina.felipe@acad.ufsm.br

Henrique dos Santos Daros
Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
E-mail: henrique.daros@acad.ufsm.br

Luis Guilherme Aita Pippi
Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
E-mail: luis.g.pippi@ufsm.br

Michelle Campos de Moraes
Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
E-mail: michille.morais@ufsm.br

RESUMO

O artigo analisa a percepção da comunidade acadêmica sobre a Pista Multiuso da Universidade Federal de Santa Maria, infraestrutura híbrida de mobilidade, lazer e recreação. O estudo objetiva avaliar o desempenho físico, funcional e social do sistema. A metodologia consistiu em questionário online aplicado a usuários do campus, que tem um universo de cerca de 33 mil estudantes e servidores. Os resultados indicam amplo reconhecimento da Pista Multiuso: 95,7% a conhecem ou utilizam. Os principais usos incluem deslocamento para aulas/trabalho (73,9%), atividades esportivas (52,2%), lazer (52,2%) e sociabilização (30,4%). A aprovação geral é elevada, com 87% classificando a pista como “boa” ou “muito boa”. Entre os problemas, destacam-se conflitos entre pedestres e ciclistas (41%), iluminação insuficiente (36%) e ausência de mobiliário previsto em projeto (29%). Conclui-se que a Pista Multiuso atua como eixo estruturador da mobilidade do campus, mas requer aprimoramentos para qualificar segurança, legibilidade e permanência.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Alternativa; Pista Multiuso; Campus Universitário; Infraestruturas Híbridas.

ABSTRACT

This article analyzes the academic community's perception of the Multiuse Track at the Federal University of Santa Maria, a hybrid infrastructure combining mobility, leisure, and recreation. The study aims to evaluate the system's physical, functional, and social performance. The methodology involved an online questionnaire applied to campus users. Results indicate broad recognition of the infrastructure, with 95.7% reporting that they know or use the track. Main uses include commuting to classes/work (73.9%), sports activities (52.2%), leisure (52.2%), and social interaction (30.4%). Overall approval is high, with 87% rating the track as “good” or “very good.” Reported issues include conflicts between pedestrians and cyclists (41%), insufficient nighttime lighting (36%), and lack of planned furniture and amenities (29%). The findings show that the Multiuse Track functions as a structural axis for campus mobility but requires improvements to enhance safety, legibility, and opportunities for permanence.



KEYWORDS: Alternative Mobility; Multiuse Track; University Campus; Hybrid Infrastructures.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana contemporânea deixou de ser apenas uma questão de deslocamento físico para se tornar parte essencial da qualidade de vida nas cidades. As políticas públicas recentes, especialmente a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ampliaram essa compreensão ao incorporar princípios de acessibilidade, sustentabilidade e inclusão social. Nesse novo cenário, as formas de mobilidade alternativa, como caminhar, pedalar ou simplesmente permanecer nos espaços públicos, assumem papel estruturador na configuração de territórios mais humanos e ambientalmente equilibrados.

O município de Santa Maria, localizado na região central do Rio Grande do Sul, destaca-se como polo regional de educação, serviços e pesquisa. Inserido no bairro Camobi, o campus sede da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) apresenta uma das maiores áreas contínuas entre instituições federais brasileiras, caracterizado por amplos espaços livres, áreas vegetadas e uma malha interna que articula unidades acadêmicas, administrativas e de serviços. Essa configuração espacial, marcada por grandes distâncias caminháveis, reforça a importância de infraestruturas que qualifiquem a circulação e ampliem as possibilidades de lazer e permanência ao ar livre.

Nesse contexto, a Pista Multiuso da UFSM constitui uma infraestrutura híbrida concebida para integrar mobilidade, lazer e recreação. Elaborada pelo Laboratório de Paisagismo e Arquitetura (PARQ/UFSM) sua concepção baseou-se em três conceitos centrais: *greenway*, *multipath trail* e *shared space*. Esses conceitos orientaram a criação de um sistema multifuncional capaz de combinar corredores verdes urbanos, circulação não motorizada e espaços compartilhados, contribuindo para a humanização dos percursos e o fortalecimento da paisagem do campus (LAUTERT et al., 2016; GEHL, 2011).

A pista funciona como eixo estruturador que conecta unidades acadêmicas, áreas de vegetação e espaços de convivência, reforçando o papel do campus da UFSM como parque setorial para a cidade de Santa Maria. Estimativas indicam que aproximadamente 4 mil usuários utilizam a pista semanalmente, incluindo estudantes, servidores, moradores do entorno e visitantes, evidenciando sua relevância para a vida cotidiana do campus.

Apesar dessa intensa apropriação, ainda são escassos os estudos que investigam como diferentes públicos percebem e avaliam o desempenho da Pista Multiuso. A literatura enfatiza que a compreensão da experiência dos usuários é essencial para avaliar a qualidade de espaços públicos e infraestruturas de mobilidade alternativa. Assim, a análise das percepções torna-se fundamental para identificar atributos positivos, conflitos, limitações e potenciais melhorias. (GEHL; SVARRE, 2013)

Diante disso, este artigo apresenta e discute os resultados de uma pesquisa de opinião aplicada à comunidade acadêmica da UFSM. O objetivo é compreender como esses atores percebem a Pista Multiuso, seus usos, qualidades, problemas e significado no cotidiano universitário, contribuindo para o avanço do debate sobre mobilidade alternativa e espaços livres em campus universitários.

2 FUNDAMENTAÇÃO CONCEITUAL E MATERIALIZAÇÃO DA PISTA

MULTIUSO

A concepção da Pista Multiuso da UFSM fundamenta-se na integração entre mobilidade alternativa, lazer e recreação, estruturando um sistema contínuo capaz de organizar fluxos não motorizados e oferecer condições qualificadas de permanência. Enquanto campus de grande extensão territorial, a UFSM apresenta uma morfologia modernista marcada por amplos vazios, edifícios isolados e generosas áreas verdes. Nesse contexto, a pista surge como dispositivo de costura espacial, utilizando o espaço livre como infraestrutura de deslocamento, uso recreativo e integração social.

Seus três conceitos-chave, *greenway*, *multipath trail* e *shared space* foram a base que orientou desenho de um percurso orgânico e contínuo, articulado à vegetação existente e aos principais equipamentos acadêmicos, configurando uma infraestrutura híbrida e multifuncional (LAUTERT et al., 2016; GEHL, 2011; GEHL, 2013).

Os *greenways*, ou de forma traduzida, vias verdes, se caracterizam por serem lineares e capazes de serpentear e conectar comunidades e diferentes habitats. Podem apresentar funções ecológicas quando projetadas com cuidado, podendo interligar áreas naturais isoladas e proteger cursos d'água expostos, podem promover o contato entre as pessoas e a natureza, como também, conectar pessoas a outras pessoas. Proporcionam a comunidade espaços de transporte não motorizado, áreas de lazer e recreação e uma maior conscientização ambiental (PIPPY, 2014; HELLMUND; SMITH, 2006).

Para os estudos de mobilidade, os corredores verdes surgem como uma alternativa de rota desvinculada ao sistema viário, permitindo um sistema mais seguro e com uma maior conexão com a natureza. A separação entre nós e ligações apresentada pela teoria dos grafos, auxilia nesse planejamento, trazendo áreas de interesse, nós de atividades, como um atrator, as quais podem interconectar esses nós. Entre os nós de atividade podemos encontrar espaços como: áreas de contemplação da paisagem, espaços de permanência com decks e mobiliário urbano, academias ao ar livre, estacionamentos, e também estruturas maiores como, parques, praças (PIPPY, 2014).

Os corredores verdes combinam funções ecológicas, recreativas e de mobilidade. Conforme Fabos (2004), são sistemas integrados que conectam espaços abertos e oferecem rotas atrativas e seguras para deslocamentos não motorizados, além de reforçarem a estrutura paisagística urbana. Ahern (1995) destaca sua eficiência como infraestrutura ecológica, associando drenagem, vegetação e circulação humana. No caso da UFSM, esse conceito orientou o projeto da pista e sua inserção como eixo estruturador entre unidades de ensino, áreas verdes e espaços de sociabilidade.

Os *multipath trails* são trilhas multiuso capazes de acomodar simultaneamente modalidades de deslocamento e atividades recreativas. Para Lindsey (2003), tratam-se de sistemas flexíveis que integram usos ativos e passivos, equilibrando velocidades, segurança e convivência entre ciclistas, corredores e caminhantes. No projeto da Pista Multiuso, essa lógica norteou a definição dos 3 km iniciais, priorizando percurso contínuo, visibilidade, declividades controladas e áreas destinadas à permanência.

O conceito de *shared space*, amplamente difundido nos anos 2000, e aprofundado por Hamilton (2008), propõe ambientes compartilhados entre diferentes modais a partir de desenho urbano que reduz segregações e incentiva a negociação visual entre usuários. Trata-se de um modelo que privilegia interação social, baixa velocidade e legibilidade



espacial em escala humana. O modelo é visto como uma alternativa ao transporte veicular motorizado.

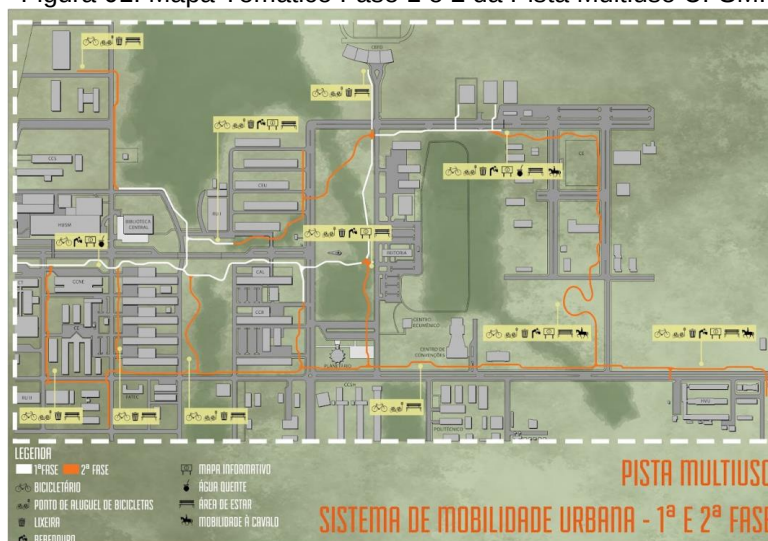
No espaço compartilhado, há áreas comuns para ciclistas e pedestres, com ênfase no respeito, tolerância, diálogo e velocidade adequada para cada modal. É necessário que eles se comuniquem, gerando, conseqüentemente, interação social. De acordo com Hamilton (2008), apesar de soar caótico, nos locais em que foram testadas, as experiências com espaço compartilhado demonstraram redução no número de acidentes. Dessa forma, percebe-se que existem novas formas multimodais de uso no espaço, as quais podem surgir como opções de mobilidade. A Pista Multiuso incorporou essa abordagem em todo seu percurso, onde a circulação se integra ao passeio público, bem como em zonas de cruzamento e interfaces com áreas de maior fluxo pedonal.

A materialização da pista seguiu fielmente os conceitos chave, e teve em sua primeira etapa (2014 a 2015) a implantação do eixo arterial com 3 km de extensão e 3 m de largura, traçado sinuoso e afastado das vias de circulação veicular, estruturando conexões entre centros de ensino, Biblioteca Central, Restaurante Universitário I e Reitoria. Foram definidos nós de atividades com previsão de mobiliários urbanos, decks, bebedouros e painéis informativos, elementos parcialmente implantados até a presente data

A segunda etapa, iniciada em 2016, previa a ampliação de mais 5 km, conectando setores não atendidos anteriormente (Saúde, Hospital Veterinário, Centro de Eventos, Restaurante Universitário II e Centro de Educação). Previa também trechos de 4 m compartilhados com o passeio e segmento adicional em saibro para equitação. No entanto, essa fase foi executada apenas parcialmente, deixando de implementar integralmente o percurso projetado, bem como as estruturas de estar, mobiliários e

sinalizações planejadas, fatores que repercutem diretamente nas percepções de uso discutidas nos resultados (Figura 01).

Figura 01: Mapa Temático Fase 1 e 2 da Pista Multiuso UFSM.



Fonte: Produzido por Alice Rodrigues Lautert, Felipe Segala Gravina, Paula Gabbi Polli e Luis Guilherme Aita Pippi, 2016.

3 PERCEPÇÃO DOS USÁRIOS: MÉTODO E APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

A investigação adotou uma abordagem quantitativa e qualitativa, estruturada a partir da aplicação de questionários direcionados a comunidade acadêmica, os principais usuários da Pista Multiuso. O objetivo foi captar percepções complementares sobre desempenho físico, funcional e social da pista, evitando uma análise restrita ao olhar do pesquisador. O método seguiu recomendações de Creswell (2009) para pesquisas de opinião e estratégias de métodos mistos, articulando a mensuração de tendências gerais com a interpretação dos significados atribuídos pelos participantes.

Sua aplicação foi direcionada a população do campus, incluindo estudantes, docentes e técnicos-administrativos do campus Sede da UFSM. Os questionários alcançaram 42 respondentes até o momento da verificação dos dados coletados.

Os questionários foram elaborados na plataforma Google Formulários e estruturados com perguntas abertas e fechadas. Para usuários, foram incluídos tópicos sobre conhecimento da pista, padrões de uso, preferências, avaliação de trechos, percepção de segurança e conforto, identificação de problemas e sugestões de melhoria.

A divulgação do questionário para usuários ocorreu por meio do site institucional, redes sociais, e-mails acadêmicos, grupos de ciclismo e corrida e canais estudantis. Os questionários foram aplicados de forma anônima, exclusivamente online. As respostas foram tabuladas, categorizadas e analisadas com base em estatística descritiva, complementadas por interpretação qualitativa dos conteúdos textuais das perguntas abertas.

Segundo Creswell, antes da coleta de dados o pesquisador deve planejar a forma com que será feito o registro das informações. Posteriormente, para realizar a coleta de dados é necessário identificar os locais que serão mais adequados para a pesquisa, de forma a ajudar o pesquisador a compreender o problema e as questões de pesquisa, e

definir um protocolo para realizar os registros das informações. Para os formulários ou fichas de coletas de dados, é indicado que seja específico sobre um determinado tipo de elemento, onde o mesmo será avaliado sobre seus pontos fortes e fracos (CRESWELL, 2009).

Inicialmente a pista foi dividida em trechos, e apresentada para os entrevistados (Figura 02). O primeiro bloco de perguntas investigou o nível de familiaridade e uso da pista, contemplando perguntas sobre utilização, motivos de não uso, modalidades praticadas (caminhada, corrida, bicicleta, patins, skate, patinete, cadeira de rodas ou cavalo), frequência semanal, dias e turnos de maior utilização e tempo médio de permanência. O segundo bloco examinou preferências espaciais dos usuários, solicitando a escolha de trechos específicos da pista (sete segmentos identificados em mapa) e justificativas qualitativas para essa escolha. O terceiro bloco avaliou, por meio de escalas de 1 a 5, a percepção sobre a qualidade ambiental e o interesse dos espaços, utilizando um conjunto de fotografias representativas de diferentes condições do percurso.

Figura 02: Mapa dos Trechos da Pista.



Fonte: Adaptado de Google Earth, 2025.

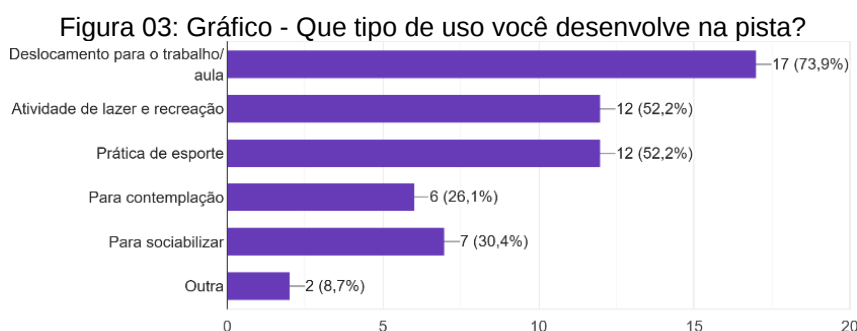
O quarto bloco tratou da importância relativa dos elementos estruturadores da pista, abordando, conectividade, acessibilidade, sinalização, vegetação, recursos hídricos, mobiliário urbano, segurança, sombreamento, sociabilidade, paisagens e pavimentação. O quinto bloco explorou preferências projetuais e de implantação, examinando fatores como local desejado (junto ao viário, ao passeio, à vegetação, a recursos hídricos ou a áreas afastadas), layouts preferidos (linear, sinuoso, circular, satélite, misto) e inclinação ideal (plano a muito inclinado), além da indicação de áreas prioritárias para expansão do sistema dentro do campus.

Por fim, o questionário incluiu blocos específicos sobre a adequação dos diferentes usos (caminhar, correr, pedalar, skate, patins, patinete, cadeira de rodas, cavalo e sociabilização) e sobre a importância dos elementos de apoio à permanência, como bancos, decks, redários, playgrounds, áreas de alongamento, espelhos d'água, anfiteatros, bicicletários, mirantes, bosques e vegetação arbórea. As perguntas abertas finais coletaram percepções gerais, aspectos positivos e negativos e sugestões para melhoria do sistema.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES AGRADECIMENTOS

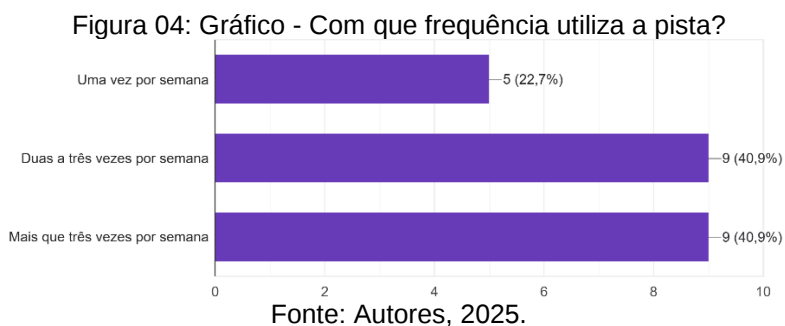
Ao analisarmos os resultados confirmamos que a Pista Multiuso já está plenamente incorporada à rotina da comunidade acadêmica. Entre os respondentes, 95,7% afirmam conhecer ou utilizar a pista, o que reforça seu papel como infraestrutura consolidada de circulação e lazer dentro do campus. Não se trata, portanto, de um equipamento marginal, mas de um eixo central da vida cotidiana universitária.

Do ponto de vista funcional, os dados mostram claramente o caráter híbrido do sistema. A maioria utiliza a pista para deslocamento ao trabalho/aula (73,9%), mas mais da metade também a associa a atividades de lazer e recreação (52,2%) e à prática de esportes (52,2%). Aproximadamente um quarto dos respondentes declara usá-la para contemplação da paisagem (26,1%) e quase um terço para sociabilizar (30,4%). Ou seja, a pista opera exatamente como se espera de um *greenway* e de um *multipath trail*: articula deslocamento funcional, permanência, lazer e recreação em um mesmo continuum espacial, o que está em linha com os conceitos de sua origem projetual (figura 03).



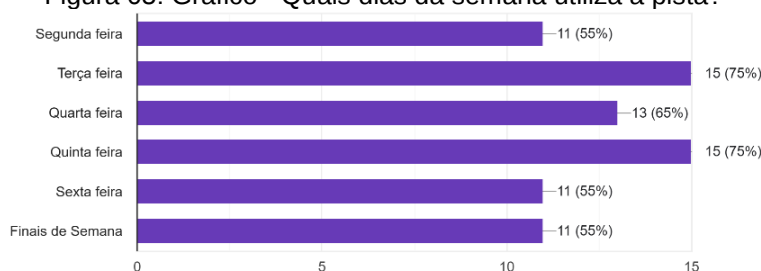
Fonte: Autores, 2025.

A frequência de uso também é expressiva: 81,8% utilizam a pista duas ou mais vezes por semana, sendo que 40,9% o fazem de duas a três vezes e outros 40,9% mais de três vezes por semana. Trata-se de um padrão de uso regular, não esporádico, indicando que a infraestrutura é percebida como confiável e disponível no dia a dia. A distribuição ao longo da semana é relativamente homogênea, com ligeira concentração em terça e quinta-feira (75%) e forte presença em dias letivos e fins de semana, o que confirma o duplo papel institucional e recreativo do sistema (Figuras 04 e 05).



Fonte: Autores, 2025.

Figura 05: Gráfico - Quais dias da semana utiliza a pista?

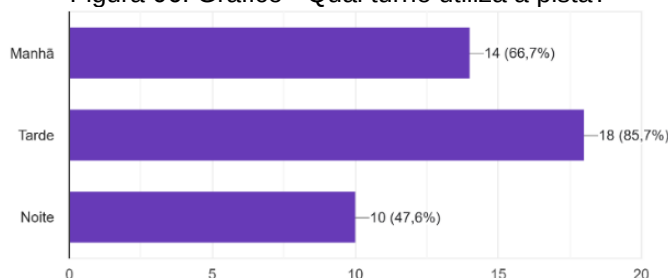


Fonte: Autores, 2025.

Em termos de turno, a predominância do uso vespertino (85,7%) é seguida pela manhã (66,7%) e por quase metade dos respondentes que também utilizam a pista à noite (47,6%). Esse dado é importante porque mostra que o espaço funciona como “corredor ativo” ao longo de praticamente todo o dia, mas também expõe uma fragilidade: se a frequência noturna é alta e a iluminação é apontada como problema em outros trechos da pesquisa, há um claro descompasso entre a demanda real e as condições de segurança, o que dialoga com os conflitos percebidos na avaliação do sistema (Figura 06).

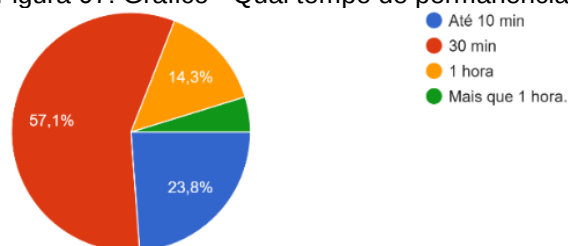
O tempo de permanência reforça essa leitura híbrida: 57,1% permanecem cerca de 30 minutos, 23,8% até 10 minutos e 14,3% cerca de 1 hora (Figura 07). A combinação de tempos curtos e médios é coerente com deslocamentos internos, treinos rápidos de corrida e caminhadas recreativas, compondo um padrão típico de infraestrutura em escala humana, como defendido por Gehl (2011; 2013).

Figura 06: Gráfico - Qual turno utiliza a pista?



Fonte: Autores, 2025.

Figura 07: Gráfico - Qual tempo de permanência?



Fonte: Autores, 2025.

Quanto às modalidades praticadas, a caminhada domina amplamente (78,3%), seguida por corrida (43,5%) e bicicleta (43,5%). O skate aparece de forma pontual (4,3%) e não foram registrados usos com patins, patinete, cadeira de rodas ou cavalo na amostra apresentada. Na avaliação de adequação o (escala de 1 a 5), os respondentes tendem a classificar caminhar, correr e andar de bicicleta como muito adequados (predomínio de notas 4 e 5), enquanto práticas como skate, patins, patinete, cavalo e mesmo sociabilização recebem notas mais distribuídas. Isso revela um ponto interessante: o projeto foi concebido como multiuso, mas a multifuncionalidade projetada ainda é mais

forte no plano conceitual do que na diversidade efetiva de modais; na prática, a pista funciona principalmente como corredor de caminhada, corrida e ciclismo (figura 08).

A dimensão espacial reforça essa condição de eixo estruturador. Na pergunta sobre trechos preferidos, o Trecho 03 – Junto ao auditório Sérgio Pires, é apontado como preferido com 43,5%, seguido pelos trechos 01 (arco da UFSM) e 03 (Largo da Reitoria), ambos com 17,4%. São justamente áreas centrais, com maior densidade de equipamentos, fluxos e marcos visuais do campus. Isso confirma a leitura da pista como *greenway* institucional, conectando pontos de alta centralidade e funcionando como “espinha dorsal” da paisagem universitária (Figura 09).

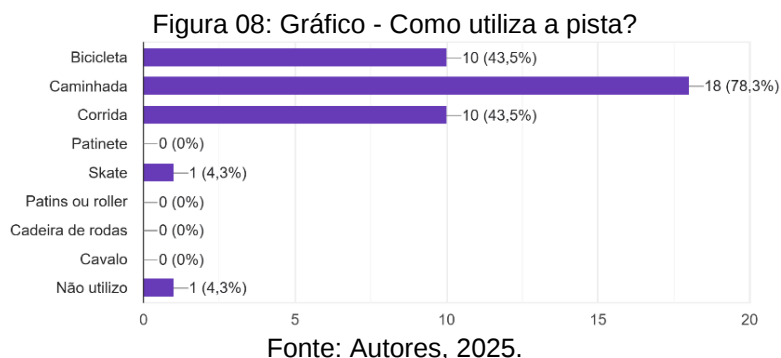
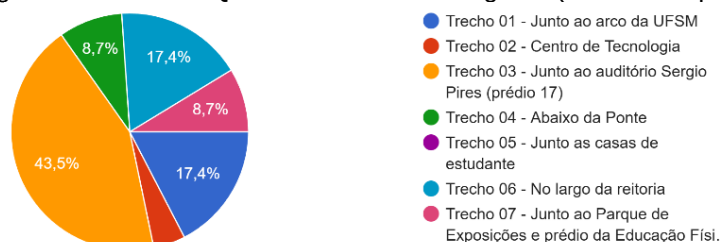
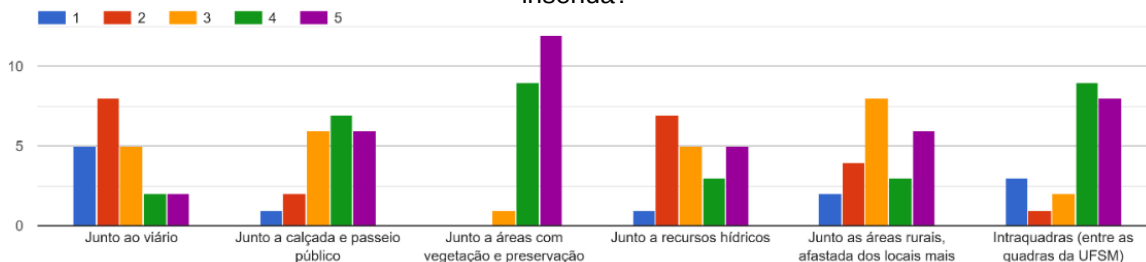


Figura 08: Gráfico - Qual trecho você mais gosta (ver foto/mapa)?



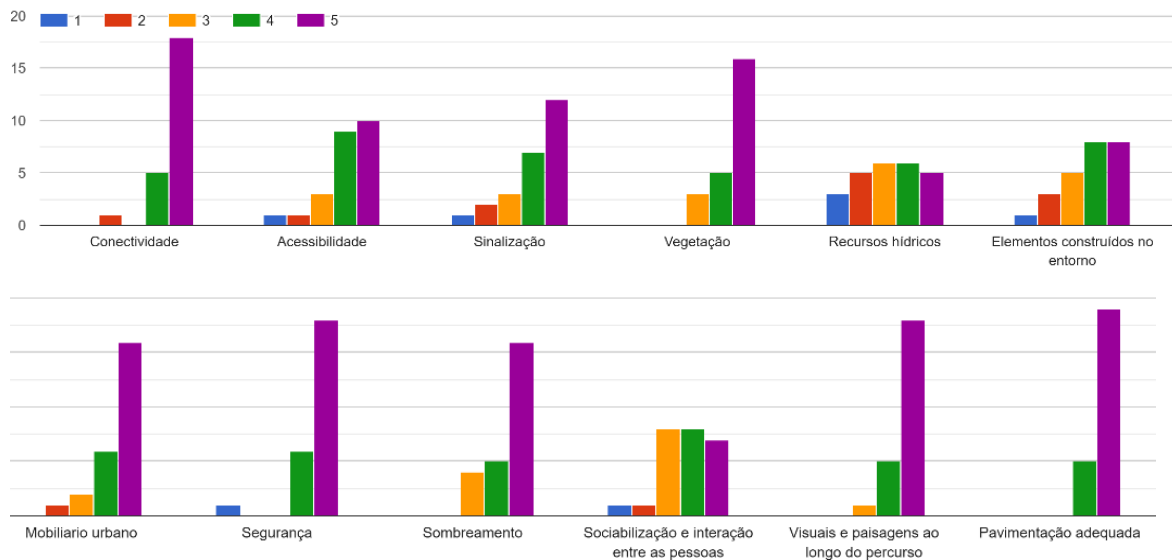
As respostas sobre localização preferencial da pista no campus também dialogam diretamente com o conceito de paisagem como infraestrutura. De modo geral, os respondentes atribuem maior importância (notas 4 e 5) à implantação junto a áreas com vegetação e preservação, recursos hídricos e áreas intraquadradas, enquanto a opção “junto ao viário” tende a receber notas mais baixas (figura 10). A pista é percebida como mais qualificada quando se afasta do tráfego veicular e se aproxima de ambientes verdes, sombreados e mais silenciosos, exatamente o que a literatura de *greenways* e de espaços livres de circulação aponta como desejável: corredores que reforçam a estrutura ecológica, a experiência paisagística e a caminhabilidade (AHERN, 1995; GEHL, 2013).

Figura 10: Gráfico - Classifique com grau de importância o local que prefere que a pista esteja inserida?



Fonte: Autores, 2025.

Figura 11: Gráfico - Avalie com notas de 1 a 5, a importância dos elementos que compõe a pista?



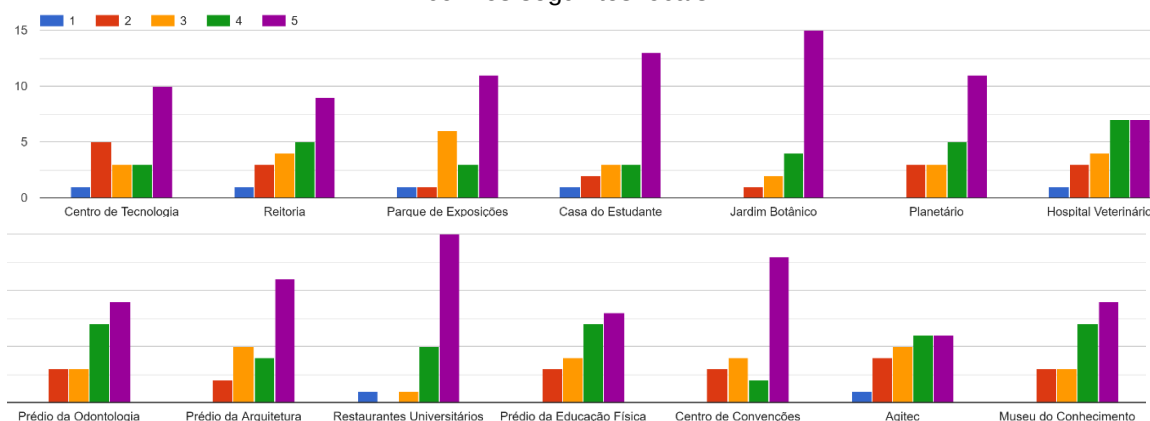
Fonte: Autores, 2025.

A avaliação sobre o grau de importância em fortalecer a conexão da Pista Multiuso com setores estratégicos do campus revela um consenso expressivo entre os respondentes acerca do papel da pista como eixo estruturador da mobilidade interna da UFSM. A predominância de notas máximas (5) em praticamente todos os locais avaliados indica que a comunidade percebe a pista não apenas como um equipamento de lazer ou recreação, mas como uma infraestrutura articuladora, capaz de integrar academicamente, socialmente e funcionalmente o território universitário (figura 12).

Os locais com maior concentração de avaliações de alta importância (Centro de Tecnologia, Reitoria, Casa do Estudante, Hospital Veterinário, Prédio da Arquitetura, Restaurantes Universitários, Planetário e Centro de Convenções) formam um conjunto que combina polos acadêmicos, administrativos, residenciais e culturais. Esses setores possuem intenso fluxo cotidiano, o que reforça que a pista é interpretada pelos usuários como um conector privilegiado entre áreas de circulação obrigatória. Tal percepção alinha-se ao conceito de *greenways* como corredores estruturantes capazes de reorganizar deslocamentos e qualificar a conectividade territorial (FABOS, 2004; AHERN, 2011).

A elevada importância atribuída à Casa do Estudante, aos Restaurantes Universitários e aos setores de ensino indica que a comunidade reconhece na pista um papel de facilitadora da mobilidade ativa cotidiana, especialmente no deslocamento para aulas, refeições e atividades administrativas. Já a alta pontuação em locais como Hospital Veterinário, Planetário e Centro de Convenções demonstra que os usuários percebem a pista como infraestrutura de caráter ampliado, capaz de integrar equipamentos culturais e de extensão, ressignificando o campus como um espaço público de uso coletivo.

Figura 12: Gráfico - Classifique o grau de importância em fortalecer a conectividade da pista com os seguintes locais?



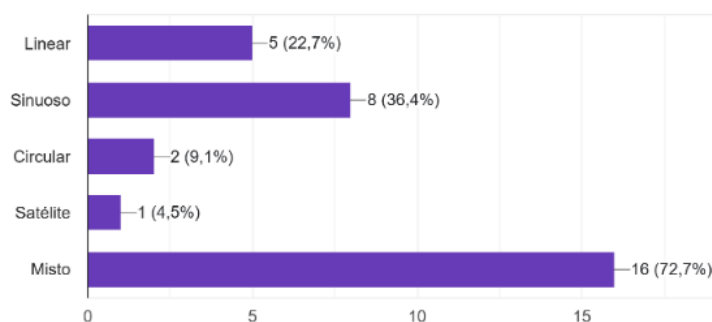
Fonte: Autores, 2025.

De forma geral, os resultados indicam que a Pista Multiuso já ocupa, no cotidiano dos usuários, o papel de infraestrutura de mobilidade do campus. A forte demanda por conexão com praticamente todos os setores analisados sinaliza tanto a potência quanto a responsabilidade projetual associada à sua expansão. Os resultados demonstram que a comunidade espera que a pista seja o eixo principal de articulação do campus, garantindo fluidez, segurança e continuidade espacial para pedestres e ciclistas.

No que se refere ao layout, a preferência majoritária é por soluções mistas (72,7%), que combinam trechos lineares, sinuosos e eventuais variações, seguida pela preferência específica pelo traçado sinuoso (36,4%). Isso reforça a pertinência do desenho orgânico adotado no plano piloto, em contraste com a rigidez modernista do traçado viário do campus, e confirma a leitura de que percursos não estritamente retilíneos tendem a ser mais interessantes, convidativos e compatíveis com a escala humana, algo reiterado pelos estudos de Gehl sobre percurso e experiência sensorial (Figura 13).

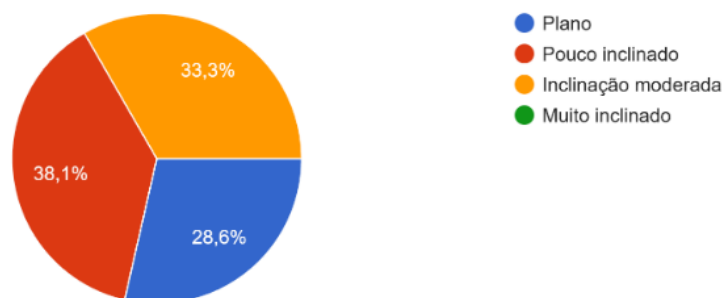
A avaliação da inclinação mostra uma preferência clara por declividades moderadas: 38,1% optam por “pouco inclinado” e 33,3% por “inclinação moderada”, enquanto 28,6% preferem percurso plano e a escolha pela opção “muito inclinado” foi praticamente inexistente. Isso indica que a topografia ideal é aquela que combina conforto de uso diário com algum desafio físico para práticas esportivas, coerente com o caráter multiuso e recreativo do equipamento (Figura 14).

Figura 13: Gráfico - Qual layout preferido?



Fonte: Autores, 2025.

Figura 14: Gráfico - Quanto a inclinação, como prefere?

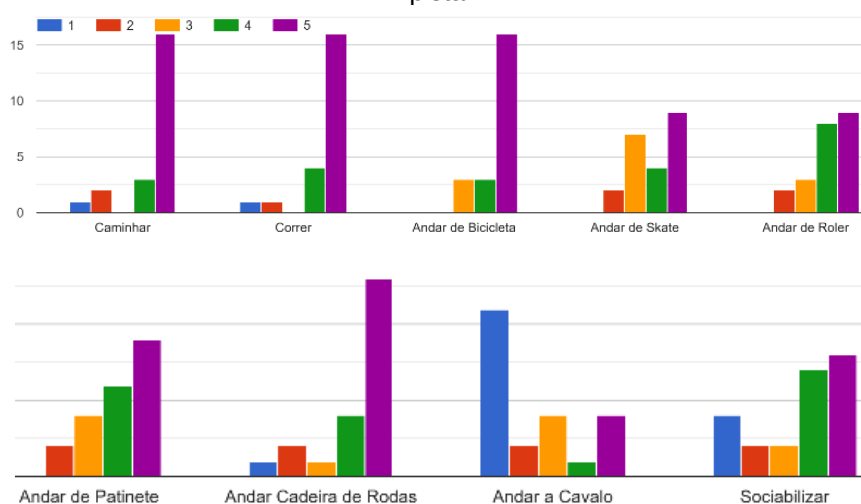


Fonte: Autores, 2025.

A análise da adequação dos usos da Pista Multiuso evidencia, de forma consistente, o caráter híbrido e multifuncional previsto na concepção original do sistema, ainda que sua efetivação material apresente contrastes importantes. Entre os diferentes usos avaliados, caminhar, correr e pedalar receberam a maior concentração de notas máximas, demonstrando que a pista é percebida como altamente adequada para práticas de mobilidade ativa e recreação leve. Essa predominância confirma a vocação da Pista como *greenway* funcional, articulando deslocamentos cotidianos, promoção da saúde e fruição da paisagem, elementos centrais tratados pela literatura de mobilidade ativa e espaços livres qualificados (GEHL, 2013)

Em contraste, os usos com skate, patins, patinete e roller, apresentam predominância de avaliações entre 2 e 3, revelando uma percepção intermediária de adequação. Esse resultado sugere que, embora o sistema permita tais práticas, limitações relacionadas a largura da pista, à sinalização inexistente e à ausência das áreas de estar previstas (mas não implantadas) dificultam sua plena apropriação. A não execução dos módulos de mobiliário e dos pontos de observação planejados para a Fase 1 repercute diretamente na experiência desses usuários, prejudicando uso de sociabilização do sistema e evidenciando a lacuna entre o projeto concebido e o espaço que foi efetivamente construído (figura 15).

Figura 15: Gráfico - Classifique o quanto adequado você considera os seguintes usos para a pista.



Fonte: Autores, 2025.

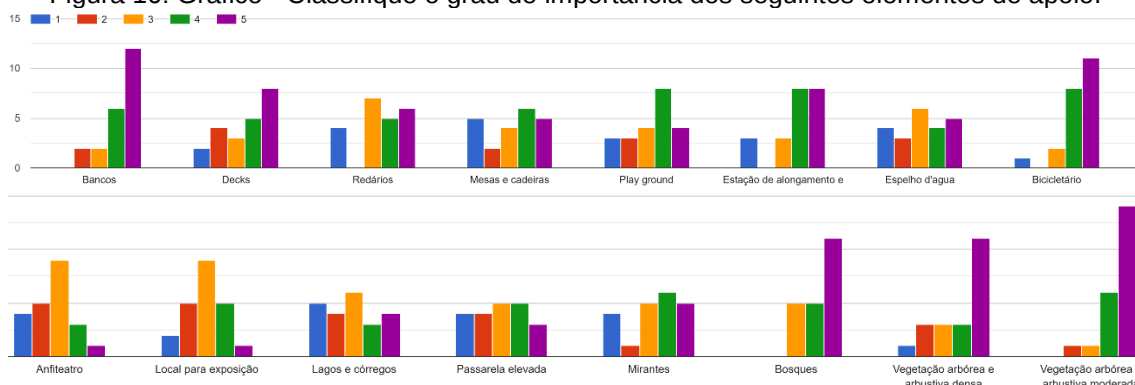
A baixa adequação atribuída aos usos com cadeira de rodas e cavalo revela, por sua vez, fronteiras nítidas entre o conceito e a operação real. No caso da acessibilidade, apesar de a Pista se constituir como espaço livre linear potencialmente inclusivo, as

condições de declividade e ausência de sinalização tátil indicam limitações importantes para usuários com mobilidade reduzida, contrariando o princípio universal de desenho e o caráter democratizante dos espaços livres públicos (MAGNOLI, 2006, MACEDO et al., 2018).

Já o uso por cavalos, previsto apenas para trechos específicos na Fase 2, que não foi integralmente executada, mostra inadequação compreensível, uma vez que não há segregação física, tampouco superfície apropriada para montaria.

Os itens relativos a elementos de apoio à permanência (bancos, decks, redários, áreas de alongamento, sombras, vegetação, espelhos d'água, anfiteatros, mirantes etc.) e à infraestrutura funcional (bicicletários, iluminação, pavimentação, sinalização) aparecem com forte concentração de notas 4 e 5, tanto na escala de importância geral quanto na avaliação por trechos.

Figura 16: Gráfico - Classifique o grau de importância dos seguintes elementos de apoio.



Fonte: Autores, 2025.

Isso reforça duas leituras centrais:

- Os usuários enxergam a pista não apenas como lugar de passagem, mas como espaço de estar, o que exige desenho de microescala, mobiliário e sombreamento – exatamente o que Gehl (2011) trata como “qualidade ao nível dos olhos”;
- Há um descompasso entre o projeto original, que previa nós de permanência e mobiliário qualificado, e a execução parcial, que não concretizou boa parte dessas estruturas, o que aparece, de forma recorrente, como “falta de mobiliário”, “poucos pontos de estar” e “iluminação insuficiente” na leitura geral da pesquisa.

Por fim, o perfil dos respondentes é 90,9% entre 18 e 65 anos e 9,1% acima de 65 anos, com leve predominância de mulheres (54,5%), seguido de homens (40,9%) e pequena fração de pessoas não-binárias, confirmando que a pista é apropriada por um público adulto, diverso e alinhado à composição típica da comunidade universitária. Isso é coerente com a ideia de campus como espaço livre público de referência para a cidade, no sentido de Queiroga e Magnoli, e reforça o potencial da Pista Multiuso como infraestrutura de saúde, sociabilidade e mobilidade ativa no contexto institucional.

Em síntese, os resultados mostram que a pista cumpre bem o papel, articulando mobilidade alternativa, lazer, recreação e paisagem, com forte aderência à escala humana. Ao mesmo tempo, evidenciam lacunas projetuais e de gestão, especialmente na diversidade de modais e na qualificação dos pontos de permanência. Os dados demonstram que a Pista Multiuso funciona, é desejada, é usada intensamente, mas precisa de critérios claros para ser mantida, ampliada e replicada como verdadeira infraestrutura híbrida de campus.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da Pista Multiuso da UFSM confirma sua importância como infraestrutura híbrida que articula mobilidade, recreação e lazer no cotidiano universitário. Os resultados do questionário evidenciam alto reconhecimento e apropriação: 95,7% dos respondentes conhecem ou utilizam a pista. Os usos predominantes — deslocamentos acadêmicos, atividades recreativas e práticas esportivas — reforçam sua natureza multifuncional.

Convém destacar, porém, que a amostragem utilizada neste estudo, embora relevante, ainda é limitada, resultado do curto período em que o questionário permaneceu online durante esta etapa da pesquisa. O instrumento seguirá disponível para novas respostas até março de 2026, quando os dados serão novamente validados e reavaliados, possibilitando análises mais robustas e comparativas.

A variação de uso ao longo da semana e dos turnos mostra que o sistema responde a demandas diversificadas, mas também expõe limitações importantes, especialmente a falta de mobiliário e os conflitos entre pedestres e ciclistas, que afetam diretamente a percepção de segurança e acessibilidade. A preferência pelos trechos centrais e a elevada importância atribuída à ampliação das conexões com setores acadêmicos e equipamentos institucionais indicam que a pista atua como eixo estruturador do campus, consolidando a paisagem como suporte funcional.

A boa adequação percebida para caminhada, corrida e ciclismo confirma a eficiência do traçado atual, enquanto avaliações apenas moderadas para skate, roller e patinete apontam oportunidades claras de qualificação. Embora ainda parcialmente executada, a Pista Multiuso demonstra potencial consistente para consolidar-se como sistema estruturante de mobilidade alternativa no campus.

Os achados reforçam a necessidade de diretrizes institucionais que orientem sua expansão, manutenção e integração ao planejamento urbano. Em síntese, trata-se de uma infraestrutura amplamente legitimada pelos usuários, porém em processo contínuo de amadurecimento, cuja evolução depende de ações coordenadas de projeto, gestão e investimento.

REFERÊNCIAS

AHERN, J. **Greenways as a planning strategy**. *Landscape and Urban Planning*, v. 33, n. 1–3, p. 131–155, 1995.

AHERN, J. **From fail-safe to safe-to-fail: sustainability and resilience in the new urban world**. *Landscape and Urban Planning*, v. 100, p. 341–343, 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Distrito Federal: Congresso Nacional, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 17 nov. 2025.

CRESWELL, J. W. **Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches**. 3. ed. Thousand Oaks: Sage, 2009.

FABOS, J. G. **Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies.** *Landscape and Urban Planning*, v. 68, p. 321–342, 2004.

GEHL, Jan. **Life Between Buildings: Using Public Space.** 6. ed. Washington, DC: Island Press, 2011.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, B. **How to Study Public Life.** Washington, DC: Island Press, 2013.

HAMILTON-BAILLIE, B. **Shared space: reconciling people, places and traffic.** *Built Environment*, v. 34, n. 2, p. 161–181, 2008.

HELLMUND, P. C.; SMITH, D. S. **Designing Greenways: Sustainable Landscapes for Nature and People.** Washington, DC: Island Press, 2006.

LAUTERT, Alice Rodrigues; GRAVINA, Felipe Segala; COUTINHO, Letícia de Fátima Durlo; SANTOS, Maurício Picetti dos; POLLI, Paula Gabbi; ALBERTON, Josicler Orbem; PIPPI, Luis Guilherme Aita. **Pista Multiuso da Universidade Federal de Santa Maria: Do Projeto à Materialização.** *Paisagem e Ambiente: Ensaios* - N. 37. São Paulo, p. 73 – 100. 2016.

LAY, Maria Cristina Dias; REIS, Antonio Tarcisio da Luz. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. **Ambiente construído:** revista da Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. Vol. 5, N. 2. Porto Alegre, p. 21 – 36. 2005. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ambienteconstruido/article/view/3616/1998>. Acesso em: 10 abr. 2024.

MAGNOLI, Martinelli Magnoli. Espaço Livre – Objeto de Trabalho. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, n. 21, p. 175–198, 2006.

MACEDO, Silvio Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; CAMPOS, Ana Cecília de Arruda; GALENDER, Fany; CUSTÓDIO, Vanderli. **Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil.** São Paulo: Edusp, 2018.

PIPPI, Luis Guilher Aita. **Social Network Interaction and Behaviors on Recreational Greenways and Trair Role in Enhancing Greenway Potential.** Tese (Doutorado em Filosofia) – College of Design, Landscape Architecture, North Carolina State University (NCSU), EUA, 2014.