

OBRAS NA RUA GENERAL OSÓRIO: PERCEPÇÕES DA COMUNIDADE SOBRE A MOBILIDADE URBANA

NATÁLIA D BERTOLDI¹; ADRIANA PORTELLA²

¹*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas – nbertoldi@gmail.com*

²*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br*

1. INTRODUÇÃO

O urbanismo é uma denominação ampla referente ao planejamento de uma cidade, e tem como meta final a busca por melhor qualidade de vida da população. Neste trabalho foram abordados assuntos relacionados à escala humana, e em como o planejamento de uma cidade afeta a população. O desenho urbano conversa diariamente com as pessoas e influencia na vida de cada um, apesar de isso só ser perceptível em um local em que ele foi deixado de lado.

Acreditando que os pedestres movimentam as cidades ao circular ou permanecer pelas ruas, os responsáveis pelo direcionamento das verbas voltadas às melhorias na cidade deveriam investir em métodos de chamar as pessoas para as ruas ao invés de convidá-las a usar veículos motorizados. Além da poluição gerada por estes, inúmeros motivos levam ao pensamento de que a vida na cidade não deve depender dos carros. Dentre elas está o sedentarismo, no qual a facilidade da utilização dos veículos pode afetar a saúde física e mental da população (LEE, 2012), assim como afeta na caracterização da cidade, considerando que o fluxo de pessoas traz vida às cidades e o fluxo de carros gera uma visão negativa delas. Estudiosos da área de saúde pública inclusive criaram o termo “*walkability*” (na tradução literal, “caminhabilidade”), que indica o quanto uma cidade é amigável para os pedestres. Tal indicador se constitui hoje uma variável relevante na análise dos índices de qualidade de vida dos moradores de uma cidade.

Ao analisar preliminarmente uma zona específica da cidade de Pelotas, notou-se a precariedade de elementos importantes para o desenho urbano. Com a mudança na pavimentação do corredor de ônibus da Rua General Osório, problemas na altura da pavimentação em relação à calçada foram encontrados, que influenciam tanto no percurso da água das chuvas quanto na acessibilidade, havendo um espaço antes do meio fio, dentre outros problemas apresentados na reforma.

Para este estudo, foi escolhido o cruzamento da Rua General Osório com a Rua Rafael Pinto Bandeira. Avaliou-se, portanto, o impacto desta intervenção no desenho urbano a partir da percepção de comerciantes e moradores do entorno e da população em geral. Trata-se de uma área que possui uso misto do solo e que faz parte de um grande investimento feito pelo governo para a melhoria da mobilidade urbana.

2. METODOLOGIA

A Rua General Osório é de extrema importância na cidade de Pelotas por ligar os bairros Três Vendas e Porto, atravessando o centro da cidade. É uma rua larga, na qual, em outros tempos de sua história, havia um canteiro central. Com o passar dos anos e o aumento do número de veículos, seu canteiro foi retirado, tornando então o fluxo de carros na Osório, muito maior. Atualmente é o trajeto de grande parte das linhas de ônibus de Pelotas, e passou por uma recente reforma na pavimentação com a intenção de criar uma pista de ônibus em toda sua extensão.

Com o objetivo de organizar o trânsito e evitar o retrabalho existente na pavimentação das ruas ao longo do tempo, optou-se por essa grande reforma que começou no ano de 2016 e ainda não foi finalizada. A rua foi trancada por trechos para a obra, ocasionando por muito tempo um trânsito caótico.

Foram utilizadas as seguintes técnicas para coleta de dados:

- Registro fotográfico:

Foram registradas diversas fotos da área de estudo. Estas fotos incluem problemas das calçadas, movimentação de pessoas tanto durante o dia quanto durante a noite, acessibilidade, tráfego existente e o fluxo de carros e pessoas em diferentes horários e dias.

- Entrevistas com moradores e comerciantes da região:

As entrevistas foram feitas aos moradores e comerciantes locais. Envolviam perguntas relacionadas à reforma na Osório e a satisfação geral quanto ao urbanismo local. Foram oito pessoas entrevistadas, dentre elas, três moradores da região e cinco comerciantes. Deu-se prioridade a um trabalhador de cada um dos principais estabelecimentos da zona, sendo eles: Casa Bender, Pane Mio, Fruteira Frutas & Cia e Bistrô Pelotense & Creperia.

- Aplicação de questionários com usuários do comércio local:

Os questionários foram aplicados aos usuários do comércio local em frente ao estabelecimento. A principal pergunta era como a pessoa tinha chegado até ali, e, dependendo de sua resposta levava a outras perguntas. Se a resposta fosse carro/moto, à pessoa deveria dizer o motivo para isso. Se fosse de bicicleta, deveria opinar sobre a necessidade ou não de um local para estacionar bicicletas. Este questionário foi aplicado a 40 pessoas de diferentes faixas etárias. Foram quatro dias de aplicação, sendo eles em diferentes turnos e dias da semana, assim como nos finais de semana.

- Observação in loco da utilização do espaço:

Ao aplicar as entrevistas, também foi feita uma ampla observação de como era feita a utilização do espaço.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Notou-se na região uma grande circulação de pessoas, o que é positivo, porém, a maioria delas só estava ali de passagem. Entre os entrevistados, 52% das pessoas que utilizam aquele comércio local, chegam de carro/moto, descem apenas para fazer suas compras e saem em seus veículos particulares

novamente. Esse público, apesar de contribuir com a movimentação e, consequentemente, a vigilância natural na região, não qualifica o espaço. A quantidade de tempo é muito mais relevante, para uma vizinhança com vida, do que a quantidade de pessoas (GEHL, 2015). Um percentual de 37% se deslocou a pé, sendo a maioria moradores da redondeza e os 11% restantes se dividiram entre ônibus e bicicleta.

O posicionamento de paradas de ônibus nestes locais com uso misto do solo é uma boa estratégia tanto para tornar o tempo de espera pelo ônibus psicologicamente mais curto, quanto para auxiliar com a vigilância natural destes lugares. Ao efetuar os questionários na zona de estudo, notou-se que apenas uma das 40 pessoas entrevistadas chegou até a região de ônibus. As duas paradas de ônibus mais próximas, por mais que sejam relativamente perto do comércio, não estão dentro de uma distância visual. Visto isso, a realocação destas paradas até um local mais próximo do comércio local traria um grande benefício a ambos.

Também se notou a falta de bicicletários para que as pessoas que tem como meio de locomoção a bicicleta também possam frequentar o comércio assegurados de que sua bicicleta estará no mesmo lugar deixado, ao retornar. As três pessoas que afirmaram ter chegado de bicicleta até a região estudada, expressaram o quanto um lugar para estacioná-las faz falta.

Entre as pessoas que se deslocaram de carro ou moto, questionou-se sobre a razão para a opção por essa forma de deslocamento. As razões mais frequentes foram a grande distância até o local (entrevistados referiram que moram longe), a maior facilidade desse tipo de deslocamento (por já estarem de carro), o hábito (é o seu modo de deslocamento de costume) e a economia de tempo. Visto isso, nota-se a cultura de abandono ao pedestrianismo, considerando que grande parte das pessoas apesar de ter a caminhada como opção de locomoção até o local, opta por um meio menos saudável de chegar até o local desejado. Também é perceptível o quanto lugares como aquele, com uso misto do solo, são raros em Pelotas, já que são muitos os casos de haver um deslocamento de outro lado da cidade, apenas para as necessidades diárias.

Os entrevistados também foram questionados sobre suas opiniões em relação à reforma da via. Houve grande predominância de respostas negativas, criticando os seguintes aspectos: buraco que pode gerar quedas de pedestres, buraco que pode gerar acidentes de trânsito, pista de ônibus demasiadamente próxima da calçada, sem acabamento, dificuldade de escoamento das águas da chuva, investimento inútil frente a outras prioridades do município.

Outra manifestação relevante disse respeito ao fato de que, mesmo as obras ainda estando em andamento, reformas já estão sendo necessárias. Apenas uma entrevistada manifestou que as reformas realizadas foram boas, sem qualquer crítica, apesar de essa entrevistada ter afirmado que o investimento poderia ter sido feito em algo mais importante.

Com isso, nota-se a falta de preparo para uma obra de tal porte. A consulta à população quanto aos seus desejos também seria um importante passo a se tomar antes de começar a execução. Com tantos problemas na cidade, arrumar algo que não atinge a todos gera certa revolta por parte dos moradores.

Pedindo para os entrevistados opinarem sobre o que seria um bom investimento para a zona, 3/4 deles falaram sobre as calçadas e a transição entre calçadas, considerando o estrago feito pelo corredor de ônibus e os problemas existentes no calçamento de toda cidade, assim como a falta de uma faixa de segurança adequada para os pedestres. Também foi citado investimentos em áreas de convivências, inclusive a implantação de mais “parklets”, que trazem vida e movimento à cidade.

4. CONCLUSÕES

Com a mudança da pavimentação no corredor de ônibus da Rua General Osório, foi colocada uma camada mais resistente que a anterior, porém, muito mais espessa, resultando em um acabamento inaceitável para os pedestres. Com a pista mais alta que o nível da calçada, formou-se um vão entre os dois para o escoamento da água, gerando um ponto crítico em toda extensão do corredor de ônibus. O perigo que esse vão gera para os pedestres mostra a falta de consideração com a escala humana existente em Pelotas, assim como em diversos outros lugares.

Conclui-se que as modificações no desenho urbano na cidade de Pelotas, causaram percepções negativas na população. Apesar de ter organizado o trânsito, o acabamento do corredor de ônibus instalado na região piorou do ponto de vista do pedestre. Investimentos em espaços de convivência são, aparentemente, um desejo da população.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

LEE, I.M., SHIROMA, E.J., LOBELO, F., PUSKA, P., BLAIR, S.N., KATZMARZYK, P. T. Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. **Lancet**, Londres, v.380, n.9838, p. 219-229, 2012.

HALLAL, P.C., ANDERSON, L.B., BULL, F.C., GUTHOLD, R., HASSELL, W., EKELUND, U. Global physical activity levels:surveillance progress, pitfalls, and prospects. **Lancet**, Londres, v.380, n.9838, p. 247-257, 2012.

MACKENZIE, A. **Reimagining Our Streets as Places: From Transit Routes to Community Roots**. Project for public spaces. 03 mar, 2015. Online. Disponível em: www.pps.org/reference/reimagining-our-streets-as-places-from-transit-routes-to-community-roots/.

Cidade Ativa. **Mobilidade é questão de desenho urbano**. ArchDaily Brasil. 2 Mai 2017. Online. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/870410/mobilidade-e-questao-de-desenho-urbano>>

Cidade Ativa. **A sua cidade cuida de você?** ArchDaily Brasil. 03 Abr 2017. Online. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/868402/a-sua-cidade-cuida-de-voce>>