

## OBSERVAÇÃO DE DESLOCAMENTOS E VIVENCIAS URBANAS NA INTERSECÇÃO DA AVENIDA DOMINGOS DE ALMEIDA, PELOTAS/RS.

THAINÁ CAROLINE MOREIRA GOMES<sup>1</sup>; RITHIELE GONÇALVES ARAUJO<sup>2</sup>; BRYAN FONSECA  
ORTIZ<sup>3</sup>; MARIANA PORTO ROTTA<sup>4</sup>; LIZIANE DE OLIVEIRA JORGE<sup>5</sup>; NIRCE SAFFER  
MEDVEDOVSKI<sup>6</sup>

*Universidade Federal de Pelotas – tcarolmgomes18@gmail.com<sup>1</sup>*

*Universidade Federal de Pelotas - rithiele\_araujo@hotmail.com<sup>2</sup>*

*Universidade Federal de Pelotas – bryannfo@gmail.com<sup>3</sup>*

*Universidade Federal de Pelotas – marirotta@gmail.com<sup>4</sup>*

*Universidade Federal do Espírito Santo – lizianej@gmail.com<sup>5</sup>*

*Universidade Federal de Pelotas – nirce.sul@gmail.com<sup>6</sup>*

### 1. INTRODUÇÃO

As ruas que interligam e conectam os lugares, em cidades pequenas, são reconhecidas como o palco da experiência urbana cotidiana, já em cidades maiores elas possuem um caráter passageiro, um meio necessário para completar uma viagem e alcançar o objetivo final do deslocamento (DUARTE, 2012). Observar as atividades da cidade nos permite ver os ritmos das pessoas que se deslocam diariamente, estes são elementos únicos que compõem a vida urbana porque estão repletos de significados, sensações e características. A circulação dos indivíduos nos espaços urbanos marca a sua trajetória, a qual ocorre em diversas dimensões como o tempo de deslocamento, o custo, as distâncias, o clima, o meio de transporte que se realiza o percurso sozinho ou acompanhado. Novos ritmos e experiências surgem ao longo de cada deslocamento diário para que sejam de qualidade e facilitem os acessos, é necessário que um bom projeto de desenho urbano. (WALL e WATERMAN, 2012).

Os cruzamentos de pedestres fazem parte dos trajetos a pé, são elementos importantes e também críticos no sistema de transporte, pois os usuários que se deslocam ficam expostos e suscetíveis a acidentes e divergências no trânsito. Além disso, ocorrem na intersecção de duas ou mais vias a reunião de diversos usuários com comportamentos e necessidades diferentes, movidos por realizar o percurso mais rápido e pela condição básica de manter o instinto de sobrevivência (MALATESTA, 2018; NACTO, 2016).

O objetivo deste trabalho é descrever o comportamento dos pedestres, visando compreender como eles circulam pelo ambiente construído e identificar a ação adotada ao cruzar a via. Para isso optou-se por trabalhar com o município de Pelotas/RS, na Avenida Domingos de Almeida que compreende um eixo de mobilidade importante, pois articula o sistema viário e liga as regiões administrativas do Centro e do Bairro Areal. Caracterizada pelo uso misto do solo com residências, parques, escolas, comércio e serviços, a via atrai uma grande movimentação de pedestres em horários de pico pela manhã, ao meio-dia e no fim da tarde.

### 2. METODOLOGIA

A metodologia tem por base a revisão bibliográfica sobre os temas que envolvem o trabalho, obtidos em livros, artigos, dissertações e outros. O levantamento documental possibilitou adquirir as plantas do projeto viário executado, bem como cronogramas e orçamentos referentes ao projeto da avenida Domingos de Almeida, requalificada em ação recente da Prefeitura Municipal de Pelotas/RS. Os mapas obtidos auxiliaram na etapa de observação em campo, onde

foram registrados os percursos realizados pelos indivíduos em uma travessia selecionada para a amostra.

O levantamento fotográfico foi realizado em um trecho que compreende 1,2km da avenida, o recorte desse trabalho utiliza a intersecção (Figura 1) da Avenida Domingos de Almeida com a Rua Doutora Barata Ribeiro, um dos estudos de caso da pesquisa "Corpos em Movimento. Uma avaliação do espaço público cordial das vias urbanas reestruturadas no município de Pelotas/RS", que engloba outras vias municipais que foram reestruturadas. No levantamento de campo foi observado o comportamento dos pedestres, sua interação com o espaço, as atividades desempenhadas, ações e condutas e também o modo como cruzam a rua.

A composição da rua apresenta duas faixas destinadas ao tráfego de veículos com sentidos apostos, duas faixas carroçáveis e uma exclusiva para estacionamento de veículos. A via apresenta um canteiro central bem arborizado que acompanha quase toda extensão da via, este espaço é utilizado frequentemente pelos pedestres para o seu deslocamento, mesmo não existindo uma infraestrutura adequada e destinada para essa atividade. A implantação da ciclovia bidirecional, no canteiro central provoca intenso e constante conflito entre os cidadãos que andam a pé e os ciclistas, pois muitos indivíduos, inclusive idosos, realizam seu trajeto e praticam atividades físicas na área destinada exclusivamente à circulação de bicicletas. As calçadas possuem diversas dimensões e tipos de pisos. Obteve grande investimento financeiro na requalificação.



Figura 1: Travessia objeto de estudo e entorno. Fonte: autores, 2019.

O método utilizado para a realização deste trabalho é centrado no caminho realizado pelo pedestre ao atravessar a via. Denominado por Gehl (2018) de Traçado, o registro é feito pelo observador estático, localizado em um ponto estratégico com boa visibilidade da área observada. Em planta foram registrados os deslocamentos a partir do momento em que os transeuntes com características peculiares: idosos com bengalas, acompanhados, com pressa; indivíduos com cachorros; pessoas distraídas no celular, dentre outros, surgiam na esquina e realizavam a travessia completa até chegar à calçada no outro lado da rua. Foi registrado no mapa o local onde os indivíduos observados executaram a travessia da rua, se no local determinado como seguro, na faixa de segurança, próximo a ela ou mais distante no meio da quadra. Também foram anotados nas plantas informações como data, clima, horário de início e término da observação. A narrativa decorrente da observação dos trajetos e movimentos dos pedestres é a forma de humanização do ato rotineiro de atravessamento da via, uma observação sensível do indivíduo e da sua relação com o espaço.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Buscou-se com esse trabalho observar a dinâmica do caminhar nos percursos que se realizam inúmeras vezes ao longo do dia na intersecção observada, cada um com a sua peculiaridade de vivenciar o espaço da rua. A técnica de observação durou 30 min e foi realizada em um dia de semana (segunda-feira) com

temperatura. de 18º Celsius, tempo nublado com 80% de chance de chuva e ventos de 39 km/h. Foram feitos alguns registros dos deslocamentos em planta conforme a figura 1 abaixo, neste resumo será apresentado duas viagens identificadas no mapa.

Figura 1 – Imagens e mapa dos deslocamentos.



Fonte: Autores, 2019

**Narrativa 1 - Fiéis escudeiros:** Eles caminham tranquilamente, o senhor com dois cachorros, por volta das 16h45min de um dia cinza. O ritmo do deslocamento é ditado pelos cães, o senhor para e recolhe alguma coisa do chão, depois seguem seu passeio serenamente até chegar à esquina. Um dos cães o obriga a parar novamente antes de realizar a travessia, o senhor descarta o que parece ser um galho de árvore e observa o entorno, um dos cachorros o obriga a esperá-lo, pois fareja o local. Parado na esquina ele observa a inexistência de carros naquele momento. O senhor realiza o cruzamento da via mantendo o ritmo contínuo, desce a calçada pela rampa, atravessa a rua e chega até o outro lado, segue seu caminho em direção a uma residência. Abre o portão e deixa os animais de estimação entrarem em casa e em fim eles terminam um momento que aparentava ser rotineiro.

**Narrativa 2 - A Bolsa e a Pressa:** Ela segura sua bolsa com firmeza, junto ao corpo. Cruza a rua até o canteiro central, aguarda uns instantes longe do meio fio enquanto os carros se deslocam na via. Observa atentamente o fluxo de veículos que passam em sua frente, com a cabeça e olhar fixo nessa direção se mantém estática. A senhora continua paralisada com sua bolsa, observando espera alguns segundos e se aproxima do meio fio, limite entre ciclovía e a faixa da via, em seguida toma coragem, não aguarda e inicia a travessia mesmo com os carros em movimento. Intensifica o ritmo e acelera seu deslocamento segurando firmemente sua bolsa, com o braço imóvel, mesmo em um movimento acelerado que adota após atingir o meio da intersecção. Os veículos não param para que ela realize o cruzamento calmamente, aumenta o passo acelerado e diminui o caminhar a ser percorrido se distanciando um pouco da faixa de pedestres, conclui a travessia ilesa

e atinge o seu objetivo. Já na calçada espera mais alguns instantes, imóvel, após executar sua tarefa, e pega o ônibus que se aproxima.

As condições do uso do solo, da circulação de pedestres, do fluxo de veículos e das vias estabelecem o nível de gravidade e a existência ou não de conflitos entre passantes e veículos. Aspectos como o tipo, a localização e a intensidade das atividades que ocorrem no entorno, induzem a necessidade e a frequência dos cruzamentos, o qual devem proporcionar segurança para o pedestre (FARIA, PORTUGAL e BRAGA, 2000). Foi possível identificar ritmos, fluxos e direções, além da intensidade que as pessoas caminham e da maneira particular que utilizam os espaços. Nesse recorte espacial e com as informações obtidas no local, como o uso do solo misto com a presença de comércios (padaria, farmácias, loterias e lojas) e residências foi possível compreender que a área pode ser caracterizada como um local onde os cidadãos compram, circulam e moram.

Pode-se perceber que o comportamento dos passantes varia entre algumas condutas de risco e outras cautelosas. Alguns indivíduos realizam a travessia no local adequado e seguro, ou seja, na faixa de pedestres, sem nenhum automóvel vindo em sua direção. Em alguns casos isso não ocorreu caracterizando a situação como de risco. Para Malatesta (2018), as travessias realizadas em duas etapas, que normalmente ocorrem em avenidas com canteiros centrais, garantem a continuidade e a prioridade do tráfego motorizado. Nestes casos, o tempo de travessia é longo e afeta o fluxo veicular. As soluções utilizadas foram separar a travessia em dois momentos, da calçada até o canteiro e do canteiro até o outro lado da via. No entanto, a autora afirma que isso prejudica a segurança e a eficiência do deslocamento de pedestres sendo que a espera para prosseguir no segundo momento provoca um atraso/ pausa desnecessária no tempo de viagem a pé, que poderia ser solucionado com um único ciclo semafórico com mais tempo de travessia.

#### 4. CONCLUSÕES

A partir das observações realizadas foi possível analisar e gerar breves narrativas do comportamento dos indivíduos que andam e circulam na Avenida Domingos de Almeida, mas especificamente com a travessia Rua Dr. Barata Ribeiro. Pode-se observar que alguns pedestres, estavam fazendo algo rotineiro, e outros estavam encaixando aquele breve momento em seu tempo. Os passantes direcionaram seus percursos predominantemente entre três pontos, o abrigo de ônibus e dois pontos comerciais situados cada um em um lado da via apresentando diferentes condutas. Mostra-se claramente que viver a cidade para eles, é algo imperceptível, a menos que alguma intervenção aconteça. Portanto, a circulação e os deslocamentos acontecem de maneira arriscada e prudente, visando prioritariamente, o objetivo do destino final.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana.** Curitiba: Juruá, 2012.
- MALATESTA, Meli. **A Rede de Mobilidade a Pé.** São Paulo: Annablume, 2018.
- NACTO-GDCI (National Association of City Transportation Officials). **Guia Global Desenho de Ruas.** São Paulo: SENAC, 2016
- GEHL, J. **Vida nas cidades: como estudar.** São Paulo: Perspectiva, 2018.
- WALL, E.; WATERMAN, T. **Desenho urbano.** Porto Alegre: bookman, 2012.