

ESTUDO DA QUALIDADE DO LUGAR E DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS SOBRE A PISTA DE CAMINHADA E CICLOVIA NA AVENIDA PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE EM PELOTAS, BRASIL

MEGAN POLNOW GNUTZMANN¹; ADRIANA ARAÚJO PORTELLA²

¹UFPEl – megangnutzmann@gmail.com

²UFPEl – adrianaportella@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho apresenta uma pesquisa realizada dentro da disciplina de Teorias do Urbanismo II, tendo como tema a qualidade do lugar através da perspectiva do usuário e das características do local. O estudo de caso reúne informações acerca dos atributos da ciclovia e pista de caminhada, inauguradas em 2018, na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira e ao longo do Arroio Pepino, na cidade de Pelotas, Brasil. Primeiramente, pretende-se analisar os atributos dessas pistas através de visita técnica realizada pela autora, bem como por meio de entrevistas estruturadas aplicadas aos usuários. A seguir, busca-se fazer um comparativo, tendo como base a bibliografia referente ao tema.

Nas pistas de caminhada e nos sistemas cicloviários, o deslocamento é o principal propósito, por isso esses espaços integram a mobilidade urbana da cidade. As características que incentivam a sua utilização estão relacionadas aos conceitos de qualidade do lugar, acessibilidade, caminhabilidade e qualidade da ciclovia, além da posição na malha urbana. A qualidade do lugar, segundo RHEIGANTZ et al (2009), são as principais características, ou conjuntos delas, de um ambiente construído, que atraem pessoas. A qualidade do lugar só pode ser avaliada pelos seus usuários através da percepção e, embora esta seja particular, é possível identificar certos padrões.

Na visão de SANTANA (2003), a qualidade do espaço aberto envolve aspectos ligados a infraestrutura e seu entorno, como conforto ambiental e o conforto psicológico. PETRAGLIA (2015) comenta que os espaços públicos devem ser projetados em função das pessoas que o utilizam e de suas percepções. Ainda, conforme BARROSO (2016), as condições físicas dos indivíduos afetam suas percepções.

Para MAGAGNIN (2008), as cidades que conseguem integrar as políticas de mobilidade e sustentabilidade urbana são muito mais funcionais nas suas atividades, no deslocamento das pessoas e produtos. Por isso a cidade se desenvolve não só socialmente, mas economicamente também. Portanto, esta pesquisa se justifica na necessidade de incentivar o transporte peatonal e cicloviário, tendo em vista a mobilidade urbana sustentável. Logo, o objetivo é elencar quais são as características que apoiam tal incentivo. Os objetivos específicos são: observar quais aspectos das pistas estão de acordo com os recomendados pela bibliografia; elencar quais destes atraem e repelem os usuários; e comparar e fazer observações entre as sensações do usuário e da pesquisadora. Pretende-se ainda que o estudo possa integrar o conjunto de informações acerca do tema em Pelotas, contribuindo em consultas para futuros projetos e intervenções em pistas de caminhada e ciclovias.

2. METODOLOGIA

Na primeira visita, de característica exploratória, foram realizadas entrevistas não estruturadas, caminhada e registros fotográficos para levantamento de informações sobre o local.

Após a investigação inicial, foi elaborado um roteiro para entrevista estruturada com os usuários. Esse é um método de pesquisa reconhecido e, segundo RHEIGANTZ et al. (2009), muito utilizado no campo das ciências sociais, gerando informações sobre como as pessoas se sentem e pensam e sobre o que elas esperam. Os resultados das questões objetivas coletados das entrevistas foram convertidos em gráficos para otimizar leitura e comparações.

Os entrevistados foram pedidos para classificar como péssimo, ruim, regular, bom ou ótimo os seguintes aspectos: pavimentação, largura da pista, piso tátil, rampas, faixas de segurança, arborização, sombreamento, segurança, iluminação, limpeza, experiências olfativa, auditiva e estética, conexão (com as outras calçadas, ciclofaixas, etc) e facilidade de acessar/deixar a via. Também responderam a questões discursivas sobre onde moram e o seu destino, frequência de utilização do espaço, o que mais e menos gostam, o que mudariam e se já haviam sofrido acidentes no local.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Observa-se no local, a respeito do conforto psicológico, que por um lado a presença de diversas pessoas traz a sensação de segurança e a vegetação junto ao canal e a amplitude do espaço geram tranquilidade. Por outro lado, há sensação de insegurança, causada pela presença de vazios urbanos, de áreas de banhado e de fachadas cegas constituídas de muros, além de uma grande distância às fachadas do outro lado da avenida. Juntamente, há sinais de desordem, que incluem a própria pavimentação com falta de manutenção, lixo acumulado ao redor das lixeiras e algumas pichações. O arroio Pepino também apresenta aparência de falta de manutenção e a configuração do espaço, no geral, não traz tranquilidade, por não permitir conexão com outras ruas.

Sobre a conectividade, devido ao Pepino, há pouca ligação com o outro lado da via, onde há a calçada e as residências. Apesar de o bairro Centro se encontrar ao lado da pista, não há maneira de acessá-lo. No final da via na direção sul, a pista se acaba de forma abrupta e as calçadas não possuem os padrões mínimos de acessibilidade. No final do trecho na direção norte, a avenida tem a melhor conectividade, encontrando-se através de faixas de segurança com as pistas de outras duas avenidas. Percebe-se também que as pistas estão conectadas com o transpõe público. Já em relação a acessibilidade, a via também oferece algum desconforto devido a falta de bancos, que só existem nas paradas de ônibus.

Os fatores que prejudicam a mobilidade são os postes no meio do percurso e desvios muito acentuados onde se encontram as paradas de ônibus. Além disso, a largura da pista de caminhada e da ciclovia está abaixo das necessidades, considerando-se o fluxo local. Já contribuindo para mobilidade, observa-se que o percurso todo é dotado de piso tátil e possui rebaixos com rampas na interseções. Há faixas de pedestre onde existe possibilidade de atravessar o arroio, apesar de não haver piso tátil nas mesmas. As vias estão separadas dos veículos por um canteiro estreito e por diferença de nível.

As condições de menor qualidade identificadas são referentes ao conforto ambiental. O conforto térmico é prejudicado pela falta de sombreamento, pois não há árvores ou prédios imediatos durante o percurso. E em relação à qualidade do ar, muito desconforto é gerado pelo mau cheiro, de esgoto, que acompanha

vários trechos do percurso. Ainda sobre as condições ambientais, na maior parte do dia, o agradável som de passáros que ficam na vegetação do banhado pode ser ouvido, e o trânsito não prejudica o conforto auditivo.

Como resultado das entrevistas com usuários, pode-se afirmar que os entrevistados encontram-se satisfeitos com a maioria das condições do sistema. Para a maior parte dos entrevistados, a pavimentação, o piso tátil, as rampas, as faixas de segurança, a iluminação e as experiências auditiva e estética são boas ao caminhar ou pedalar pelo local. Sendo que a largura das pistas e a iluminação foram as características que o entrevistados mais classificaram como ótimo. Para um portador de necessidades especiais, a maior parte dos itens está bom, visto que este fazia comparações, ao responder, com as demais vias da cidade, que não são acessíveis na sua opinião.

As características pior avaliadas foram a segurança, a experiência olfativa, a arborização e o sombreamento. É revelado por um dos entrevistados que este já sofreu uma queda da bicicleta devido a areia que fica sobre a ciclofaixa. Apesar disso, sobre a limpeza os resultados são divididos. Enquanto metade dos entrevistados acha ótima ou boa, a outra metade não está tão satisfeita. Ao responder acerca das faixas de segurança, um pedestre diz que são péssimas, porém é devido ao fato de que os motoristas não as respeitam. Mais dois entrevistados relatam espontaneamente sobre o fato de os motoristas não pararem.

Ao serem questionados do que menos gostam, os entrevistados respondem: do “valetão” (Canal Pepino), do “mato” (vegetação do banhado), assaltos, motoristas que não respeitam a faixa de segurança, pedestres que não respeitam a ciclofaixa e skatistas que não respeitam a faixa de pedestres. Já sobre do que mais gostam no local, respondem: do aumento do movimento e da maior sensação de segurança, da liberdade de ser separado dos carros, da organização das faixas, da facilidade de caminhar, da pista em si, da iluminação e da pavimentação. Em conflito com suas respostas de que algumas coisas não estão boas, a maioria dos entrevistados relatam que não mudariam nada no local. Dois pedestres gostariam que a pista ocorresse do outro lado da rua, onde ficam as residências. E um ciclista gostaria que fosse mais sinalizado.

A análise da percepção dos usuários confirma o produto do levantamento a partir da percepção da pesquisadora em diversos aspectos, principalmente no que se refere ao conforto ambiental e a sensação de insegurança.

Em relação a pavimentação e largura das pistas e a limpeza do local, há dessemelhança nas percepções, visto que os usuários no geral consideram esses aspectos bons. Pressupõe-se que a divergência se deva ao fato de que falta de infraestrutura e manutenção nos bairros onde os usuários moram seja tão intensa que estes careçam de parâmetros para uma possível comparação mais crítica.

Nas respostas às perguntas discursivas, é possível notar que os entrevistados moram em diversas microrregiões pertencentes às regiões administrativas do São Gonçalo e Areal, e que utilizam a via para ir e voltar do Centro ou pegar ônibus para outras regiões. Esses dados reafirmam o quanto a via é relevante na mobilidade urbana de Pelotas e que sua qualidade impacta no deslocamento diário dos moradores das amplas regiões subjacentes.

4. CONCLUSÕES

A partir do estudo dos referenciais e da visita técnica, e da comparação com a análise dos resultados da entrevista, é possível concluir que pista de caminhada e a ciclovia do trecho de estudo na avenida Juscelino apresentam condições

razoáveis de qualidade do lugar e que sua atratividade se dá por sua localização na malha viária, por sua separação em relação aos veículos, pelas rampas de acesso, pavimentação e iluminação adequada.

A qualidade é prejudicada devido a falta de arborização e a consequente diminuição do conforto térmico pela falta de sombreamento. Também pela sensação insegurança e pelos sinais de desordem, como a falta de manutenção e limpeza, além de sinais de vandalismo. Ainda, pela experiência olfativa resultante do mau cheiro de redes de esgoto e pelo desrespeito do espaço dos ciclistas pelos pedestres e das faixas de segurança pelos motoristas.

Conclui-se, ainda, que a utilização do lugar poderia ser incentivada a partir de um processo de paisagismo, melhorando o conforto térmico e acústico, a qualidade do ar e os atributos estéticos, diminuindo a sensação de insegurança. O devido tratamento ao arroio Pepino, contribuindo para o conforto psicológico e ambiental e uma sinalização mais eficiente no sentido de educar o usuário também seriam necessárias para melhorar a qualidade do lugar.

Além disso, fica evidente com o estudo, que a continuidade na direção sul das pistas, os vazios urbanos e muros, e a barreira que oferecem ao acesso ao Centro precisam ser discutidos a fim de melhorar a mobilidade urbana de Pelotas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SIERVI, E.M.C. et al. Um olhar sobre o sistema de espaços livres em três escalas: estudo de caso na área do Programa Território Paulo Freire/UNESC, Cricúma/SC. In: LADWIG, N. I.; SCHWALM, H. (Org.) **Planejamento e gestão territorial: a sustentabilidade dos ecossistemas urbanos**. Cricúma, SC: EDIUNESC, 2018. Cap. 11, p247-274.

RHEINGANTZ, P.A. et al. **Observando a qualidade do lugar: Procedimentos para a avaliação pós-ocupação**. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ, 2009.

PETRAGLIA, L.M.C. **O sentido da caminhada: Uma análise sobre os aspectos físicos e sensoriais das calçadas do centro de Uberlândia**. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Uberlândia.

SANTANA, T.C.S. **Percepção dos usuários nos espaços públicos: Avaliação pós-ocupação em três praças de Natal-RN**. 2003. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

BARROSO, M.A.C.P.; LAY, D.A.M.C.D. **Conforto na acessibilidade do espaço urbano**. Arquisur Revista, v.6, n9, p76-89. 2016.

KIRNER, J.; SANCHES S.P. **Métodos para medir a qualidade do serviço das vias para o transporte cicloviário**. Revista dos Transportes Públicos, a. 28, 1º trimestre, p35-47. 2006.

MAGALHÃES, T. **Pista nova da Juscelino será liberada na sexta-feira**. Prefeitura de Pelotas, Pelotas, 27 mar. 2018. Acessado em 14 dez. 2018. Online. Disponível em: <http://www.pelotas.com.br/noticia/pista-nova-da-juscelino-sera-liberada-na-sexta-feira>