

## CAMINHABILIDADE URBANA E OS CONFLITOS ENTRE MODAIS NO CANTEIRO DA AV. DOMINGOS DE ALMEIDA EM PELOTAS/RS

RAFAEL OLIVEIRA CORRÊA LUZ<sup>1</sup>; MARIANA PORTO ROTTA<sup>2</sup>; MATHEUS GOMES BARBOSA<sup>3</sup>; NIRCE SAFFER MEDVEDOVSKI<sup>4</sup>

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

<sup>2</sup>*Universidade Federal de Pelotas – mariotta@gmail.com*

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

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

### 1. INTRODUÇÃO

O ambiente urbano e suas transformações tanto na forma e tecido, quanto nos usos, pode fortalecer alguns hábitos dos usuários ou afastá-los de determinados espaços quando não condizentes com todo o contexto e particularidades daquele local. Segundo LAMAS (2000), a organização formal do território não se faz somente pela organização de atividades humanas, se faz também, por escalas e dimensões que ultrapassam limites físicos.

O desenho urbano nessas transformações, com o decorrer da história das cidades, é influenciado por múltiplos fatores. MACEDO; et. al. (2018) ao elucidar a forma urbana como objeto de pesquisa apontam que a mesma é derivada, além do crescimento populacional e em extensão, por múltiplas condições como: introdução de novos modelos urbanísticos, áreas com predominância de usos industriais, grandes massas de habitação precária, verticalização extensiva em amplas áreas da malha urbana e presença de locais naturais como orlas e **parques lineares**.

Em Pelotas-RS, recentemente ocorreram algumas modificações e reestruturações de vias urbanas. Propiciadas por recursos advindos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) – Mobilidade Urbana, as obras realizadas foram: implantação de corredores de ônibus, qualificação de espaços para pedestres e ciclistas com inserção de ciclovias e faixas de caminhada. Dentre as vias contempladas nessa requalificação urbana, está a Av. Domingos de Almeida, local desse estudo. A avenida tem, em seu canteiro central, uma faixa linear onde ocorrem atividades de deslocamento realizadas por ciclistas e pedestres, e de lazer, como caminhadas e corridas, realizadas diariamente por diferentes públicos.

Este estudo, inserido na área do conhecimento de Arquitetura e Urbanismo, com sub-áreas específicas de desenho urbano e requalificação de espaços urbanos, surge da problemática dos conflitos existentes entre os diferentes modais de deslocamento no canteiro central da Av. Domingos de Almeida, uma vez que o local conta com uma faixa pavimentada, com acabamentos e sinalizações para ciclovia apenas.

A caminhabilidade urbana se faz presente nesse estudo como principal conceito, uma vez que, de acordo com GHIDINI (2011, p.22) é “uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldade de locomoção e a todos”. Alinhado a este conceito agrega-se a esta discussão a teoria geral da caminhabilidade de SPECK (2016), que determina as principais condições para que o caminhar na cidade seja satisfatório, ou seja: a caminhada deve ser proveitosa, segura, confortável e interessante.

A Mobilidade Urbana Sustentável, que objetiva, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de modo a priorizar deslocamentos pedonais e

ciclísticos, através do incentivo da articulação entre União, Estados, Distrito Federal e os municípios tem sido adotada pelo Ministério das Cidades como forma de incluir aspectos ecológicos sustentáveis nas cidades (BOARETO, 2003). No entanto, além dos aspectos formais das vias, nas requalificações dos espaços públicos, o desejo, história e significados do lugar para os usuários que já os utilizavam, devem ser um forte critério de decisão projetual e de execução desses espaços. Os estudos de Avaliação Pós-Ocupação (APO) apontam a importância de avaliações comportamentais e técnicas dos espaços construídos, sendo estes resultados da colaboração e integração de áreas do conhecimento diversas sobretudo da Psicologia Ambiental e da Arquitetura e Urbanismo (ORNSTEIN, 2005).

Assim sendo, o objetivo desse estudo em andamento é de identificar conflitos gerados por diferentes modais de deslocamento humano na avenida Domingos de Almeida, em Pelotas-RS.

## 2. METODOLOGIA

Através da integração de métodos necessários para os estudos de ambiente-comportamento, essa investigação de caráter qualitativo e transversal se caracteriza como um estudo de caso. Os estudos de caso possuem destaque em pesquisas de avaliação, elucidando vínculos causais dos usos dos espaços em intervenções da vida cotidiana dos usuários, sendo uma interpelação complexa para aplicação de apenas estratégias experimentais ou de levantamentos (YIN, 2001).

Ligados aos procedimentos metodológicos da APO e Percepção Ambiental, as técnicas utilizadas são de caráter observacional e levantamento de traços físicos. Como técnica observacional temos os mapas comportamentais do tipo dinâmicos ou centrados no indivíduos que segundo SOMMER E SOMMER, (2002) visam identificar o comportamento de uma pessoa ou grupo de indivíduos em determinado lugar. Para que o número de variáveis que pudessem acrescentar diferentes interpretações aos resultados fosse restrinido, todos os usuários dos mapas comportamentais foram do sexo feminino, as idades, devido ao caráter observacional da técnica, não foram estipuladas. O horário e dia de aplicação correspondeu a uma sexta-feira, horário entre às 8 e 9:00 horas.

Como técnicas de levantamentos de traços físicos temos o levantamento fotográfico e por gravação de vídeo, uma vez que através de análise das imagens de tipo fotomontagens panorâmicas auxiliam no entendimento do desenvolvimento espacial da via, seus usuários e conflitos entre modais no canteiro e cruzamentos.

As etapas para aplicação de levantamentos por câmera ocorreram através da gravação de vídeo de um trecho da via correspondente a 1,14 km. Nesse trecho ocorrem o encontro de diferentes modais e usos que se repetem no restante da via, que tem uma extensão total de 4km (figura 1).



Figura 1: Extensão e trecho da amostra da via Domingos de Almeida em Pelotas/RS. Fonte: Google Earth, 2020, adaptado pelo autor.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Através dos mapas comportamentais realizados em 3 indivíduos, em diferentes modos de uso e deslocamento observou-se diferentes situações de conflitos entre os modais que utilizam o canteiro central. As diferentes atividades dos indivíduos captadas nos 3 mapas foram: usuário 1: indivíduo do sexo feminino em deslocamento urbano; usuário 2: indivíduo do sexo feminino em atividade física de corrida; usuário 3: indivíduo do sexo feminino em deslocamento por bicicleta. A síntese gráfica dos mapas encontram-se a seguir (figura 2).

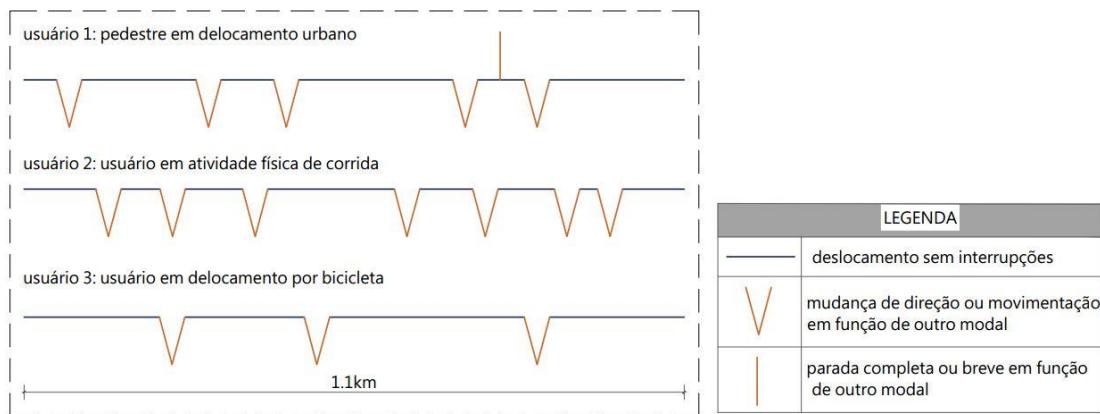


Figura 2: Síntese dos mapas comportamentais centrados nos indivíduos. Fonte: do autor.

Ao analisarmos a síntese dos mapas, pode-se verificar que um usuário pedestre que utiliza a ciclovia presente no canteiro central para deslocamento, acaba por ter seu deslocamento mais prejudicado frente aos demais usos no local. A atividade física de corrida, ocasiona maiores mudanças de direções durante o percurso, o que naturalmente e empiricamente observa-se em demais lugares, não destinados especificamente para esse tipo de atividade, uma vez que a velocidade e forma de deslocamento desse tipo de modo possibilita um certo controle e facilidade de mudanças de direções quando encontra outro modal no percurso.

Já o uso por bicicletas, modal, entre os analisados, menos prejudicado no percurso, é justificado como beneficiado por conta do local ser destinado em projeto e, consequentemente, apresenta demarcações espaciais, tanto no revestimento e

indicação da faixa pavimentada quanto na sinalização por placas, que demonstram a prioridade ao ciclista. No entanto, houve o projeto e execução de bancos e mobiliário para pedestres também no local.

As análises de vídeos e fotomontagens, ainda em andamento, poderão demonstrar os encontros entre as diferentes atividades no canteiro central e alguns usos, juntamente com a distribuição espacial da infraestrutura projetada e executada.

#### 4. CONCLUSÕES

Este trabalho possui um importante papel dentro dos estudos de avaliação Pós-Ocupação e percepção ambiental, posto que a avenida Domingos de Almeida, via arterial, possui forte influência no traçado urbano de Pelotas e nos deslocamentos de pedestres, ciclistas e veículos. Compreender e atender às necessidades dos usuários que utilizam os espaços, previamente aos projetos de requalificação e readequação do ambiente urbano, deve ser primordial para que a cidade seja um ambiente propício e incentivador para deslocamentos por tração humana e desta forma evite conflitos entre os diferentes modos de deslocamento e na mobilidade urbana de maneira geral.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOARETO, Renato. A Mobilidade Urbana Sustentável. **Revista dos Transporte Públicos - ANTP**, [S. I.], v. Ano 25, 2003. Disponível em: <https://doi.org/10.19146/pibic-2015-38002>

GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos (ANTP)**, [S. I.], v. 33, p. 1º, 2011.

LAMAS, José. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Colouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 2000. *E-book*.

MACEDO, Silvio Soares; CUSTÓDIO, Vanderli; DONOSO, Verônica Garcia. **Reflexões sobre espaços livres na forma urbana**. São Paulo: [s. n.], 2018. *E-book*.

ORNSTEIN, Sheila Walbe. ARQUITETURA, URBANISMO E PSICOLOGIA AMBIENTAL: UMA REFLEXÃO SOBRE DILEMAS E POSSIBILIDADES DA ATUAÇÃO INTEGRADA. **Psicologia USP**, [S. I.], v. 16, p. 155–165, 2005.

SOMMER, Robert; SOMMER, Barbara. **A practical guide to behavioral research: Tools and techniques**. Fifth ed. [S. I.]: Oxford, 2002. *E-book*.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016. *E-book*. Disponível em: <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

YIN, Robert K. **Estudo de Caso - Planejamento e Métodos**. 2ª ed. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. v. 2E-book. Disponível em: <https://doi.org/10.1088/1751-8113/44/8/085201>