

AS CONDIÇÕES FÍSICAS DA MOBILIDADE A PÉ ENFRENTADAS PELAS MULHERES NO BAIRRO PORTO EM PELOTAS

ARACELE ROCHA MAHFUZ¹; ADRIANA ARAÚJO PORTELLA²; GISELE SILVA PEREIRA³

¹*UFPel – araceleceu@gmail.com*

²*UFPel – adrianaportella@yahoo.com.br*

³*UFPel – gisele_pereira@hotmail.com*

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo avaliar as condições físicas a que estão sujeitas as usuárias da mobilidade a pé no bairro Porto, localizado em Pelotas (RS). Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (2020), 41% dos brasileiros utilizam exclusivamente o modo a pé nos seus deslocamentos. Se incluídos os 28% dos deslocamentos em transporte coletivo, que sempre possuem um trecho também a pé no início e/ou final do deslocamento, o total de deslocamentos a pé no Brasil chega a 69% (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2020).

Em Pelotas, as diretrizes para estabelecer estratégias e ações para uma mobilidade sustentável são apresentadas pelo Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob (Pelotas, 2019). O PlanMob considera formas para “estimular, fomentar e garantir a coexistência e a integração dos diferentes modais, e também considera a relação entre planejamento, mobilidade e política de uso do solo, porém em nenhum momento são citadas diretrizes que levem em consideração o gênero ou raça dos usuários. A pesquisa Origem-Destino obteve a seguinte distribuição de viagens por modal: 33,53 % por automóveis, 27,37 % a pé, 24,20 % por ônibus, 5,81 % por motocicleta e 5,52 % por bicicleta (Pelotas, 2019).

Quanto à infraestrutura para o deslocamento por transporte não motorizado, Pelotas apresenta uma rede de faixas exclusivas para bicicletas ou ciclovias de 55 km, sendo mais de 90% de sua extensão pavimentada. Já a rede exclusiva para pedestres, as calçadas, é de 1708,57 km. Desse total, 532,57 km são pavimentados e 1176,00 km não têm pavimento (Pelotas, 2019).

O transporte a pé em Pelotas se desenvolve nas áreas exclusivas para pedestres, pistas de caminhadas e calçadas ao longo do sistema viário da cidade. Para realização do Plano de Mobilidade de Pelotas foram feitas consultas com a comunidade e, de forma resumida, os principais problemas apontados foram a falta de iluminação/segurança, a falta de pavimentação, a falta de manutenção nas calçadas, alagamento das vias, travessias inseguras, impossibilidade da circulação de pessoas com deficiência. O PlanMob também estabelece critérios para política de iluminação, definindo diferentes níveis de iluminamento conforme o uso da via e para auxiliar na legibilidade da hierarquia viária (Pelotas, 2019).

2. METODOLOGIA

Na presente pesquisa foi realizado um estudo de caso no bairro Porto, na cidade de Pelotas, no qual foram feitas seis entrevistas caminhadas com mulheres

que costumam caminhar pelo bairro. A coleta dos dados ocorreu de março a agosto de 2023 e o percurso foi escolhido por cada entrevistada, de forma livre, com base em suas escolhas pessoais. As entrevistas caminhadas foram gravadas em áudio e, posteriormente, transcritas e agrupadas em categorias de análise, com base na proposta de análise de conteúdo de Bardin (1977).

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Conforme as entrevistadas, os principais problemas no que tange ao aspecto físico do trajeto foram: falta de iluminação, ausência de ciclo faixas e policiamento. A falta de manutenção de calçadas e a dificuldade em atravessar as ruas apareceram menos, possivelmente por nenhuma das entrevistadas possuir algum tipo de limitação de movimento. A falta de acessibilidade é percebida em todo bairro: poucas calçadas apresentam piso direcional e, quando os possuem, é em apenas um pequeno trecho, não permitindo que o deslocamento se dê em toda a sua extensão.

De maneira geral, não há conflito entre ciclistas e pedestres, pois os ciclistas utilizam a via para se deslocar. As ciclofaixas só estão presentes em duas ruas da área de estudo (ao longo da rua Cel. Gomes Carneiro e na rua Alberto Rosa entre Conde de Porto Alegre e Travessa um) e não há conexão entre elas. Porém, em alguns pontos, o deslocamento a pé nas calçadas é dificultado ou até mesmo impossibilitado, fazendo com que o pedestre opte por caminhar na via, gerando conflito com outros modais.

A presença de prédios industriais ociosos junto com uma via pouco iluminada e a falta de atividade na rua tornam o ambiente pouco seguro para pedestres e ciclistas da região. Outros elementos também prejudicam o deslocamento a pé, como obstrução da calçada por automóveis e arbustos, que podem servir de esconderijo para potenciais assaltantes ou abusadores.

Uma das principais características do Porto é a presença de grandes prédios abandonados: fábricas e depósitos que estão em desuso. Tais características criam um espaço singular e interessante para observação durante o dia. Entretanto, os grandes muros e fachadas cegas fazem com que a percepção de segurança seja significativamente reduzida. A experiência de caminhar fica significativamente mais negativa à noite. A falta de iluminação (lâmpadas queimadas e altura dos postes) junto a prédios ociosos e com pouca atividade na região à noite agravam a insegurança. Assim, prejudicam a experiência de estar nas ruas. Cabe destacar que a precariedade da iluminação reverbera diretamente nas escolhas dos trajetos das entrevistadas e, sobretudo, na decisão de não andar a pé em períodos noturnos. A precariedade das calçadas, com buracos, falta de manutenção e desníveis, também são pontos levantados pelas participantes.

Em relação às condições físicas das calçadas, o caminhar na faixa de passeio é livre de obstáculos em quase toda região. Contudo, em alguns pontos, as copas de árvores de porte pequeno ocupam um espaço da área caminhável. Percebe-se também que falta manutenção em diversos pontos, dificultando o caminhar e podendo causar quedas e ferimentos, devido a buracos e material solto. A falta de acessibilidade está presente em todas as calçadas, principalmente devido à maioria não apresentar guias táteis e rampas ou, quando as possuem, foram executadas de maneira inadequada.

4. CONCLUSÕES

Como apontado no Relatório de Inventário de Mobilidade Urbana de Pelotas (2018), os passeios não são adaptados as pessoas com deficiência, principalmente pela falta de continuidade e interligação e, ainda, pela falta de segurança para atravessar a via. Percebe-se que mesmo que o município possua Código de Obras (Pelotas, 2008), com orientação para execução e manutenção de passeios, não há cobrança para que as melhorias sejam feitas. Os passeios pavimentados apresentam diversos problemas, como: pavimentos inadequados, falta de continuidade, obstáculos como desniveis, materiais de carga e descarga, entulhos, veículos estacionados, falta de pavimento entre outros, como apresentado no Relatório de Inventário de Mobilidade Urbana de Pelotas (Pelotas, 2018).

A mobilidade ativa é impactada, uma vez que a caminhabilidade na região encontra severos obstáculos, que, assim, impedem o livre deslocamento de pessoas por esse espaço urbano (Barreto; Gislon, 2013). Os resultados aqui apresentados vão ao encontro, ainda, do que afirma Azevedo (2008) sobre a priorização da infraestrutura para veículos motorizados. Ademais, corroboram afirmações de Aguiar (2003), que destaca a ausência de ações de órgãos governamentais quanto à manutenção de espaços públicos dedicados a pedestres. Os impactos dessa paisagem urbana se estendem ao aspecto econômico, uma vez que as ruas deixam de ser atraentes (Speck, 2017; Gehl, 2013).

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUIAR, Fabíola de Oliveira. Análise de métodos para avaliação de calçadas. 2003. **Dissertação** (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) – Universidade Federal de São Carlos-UFSCar, São Carlos, 2003.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público – SIMOB/ANTP: **Relatório Geral 2018**. [S.I.]: ANTP, 2020. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2021.
- AZEVEDO, Cristiane de Fátima Figueiredo. Transporte não motorizado e a mobilidade sustentável: os deslocamentos a pé na região Sudoeste do Recife. 2008. 201 fls. **Dissertação** (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, Recife, 2008.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BARRETO, Margarita; GISLON, Milanez. O flâneur revisitado: processos de revitalização urbana e caminhabilidade. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, v. X, n. 1, p. 54 - 77, jun. 2013.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- PELOTAS. Prefeitura Municipal. **Lei no 5.528, de 30 de dezembro de 2008**. Institui o Código de Obras para Edificações do município de Pelotas, e dá outras providências (Código de Obras para Edificações do Município de Pelotas). Pelotas: Prefeitura Municipal, 2008b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/pelotas/leiordinaria/2008/552/5528/lei-ordinaria-n-5528-2008-institui-o-codigo-de-obras-para-edificacoes-do-municipio-de-pelotas-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 jul. 2021.

PELOTAS. Prefeitura Municipal. **Relatório do Inventário da Mobilidade Urbana de Pelotas**, Pelotas, 2018. Disponível em: [https://www.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Relat%C3%B3rio%20do%20Invent%C3%A1rio%20da%20Mobilidade%20Urbana%20\(novembro%20de%202018\).pdf](https://www.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Relat%C3%B3rio%20do%20Invent%C3%A1rio%20da%20Mobilidade%20Urbana%20(novembro%20de%202018).pdf). Acesso em: 15 jul. 2021.

PELOTAS. Prefeitura Municipal. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas**, Pelotas, 2019. Disponível em: [https://www.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel%20de%20Pelotas%20\(setembro%202019\).pdf](https://www.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel%20de%20Pelotas%20(setembro%202019).pdf). Acesso em: 15 jul. 2021.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.