

O TRANSPORTE MULTIMODAL COMO INSTRUMENTO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PELOTAS/RS: O sistema cicloviário em conjunto com o transporte coletivo

BRUNA ANTIQUEIRA DA SILVA¹; ANDRÉ DE OLIVEIRA TORRES CARRASCO².

¹*Universidade Federal de Pelotas – bsantiqueira@gmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas – andre.o.t.carrasco@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho faz parte da segunda etapa de uma pesquisa individual desenvolvida junto ao Programa de Educação Tutorial (PET) do grupo Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. O Programa de Educação Tutorial é fomentado pelo Ministério da Educação (MEC) e financiado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). A pesquisa aborda, de maneira geral, as regulamentações e diretrizes das políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil e em Pelotas, além de analisar dados nacionais sobre diferentes modos de transporte, destacando os desafios dos deslocamentos nas cidades. A primeira etapa foi apresentada no XXXII Congresso de Iniciação Científica da UFPel, em 2023, na qual foram comparados dados sobre políticas de mobilidade, focando em transporte por bicicleta e transporte coletivo, considerados meios mais sustentáveis, e sua relação com consumo de energia e emissões de poluentes (SILVA, 2023). Neste recorte, a pesquisa explora as razões para a baixa adesão ao uso de bicicletas em Pelotas, correlacionando áreas da cidade com a malha cicloviária, visando identificar locais propícios de transporte multimodal, a fim de tornar a mobilidade urbana mais sustentável (SILVA, 2023).

2. METODOLOGIA

Esta pesquisa tem como objetivo examinar as políticas urbanas que envolvem o transporte multimodal como uma estratégia para promover a mobilidade urbana sustentável na cidade de Pelotas. Para isso, foi realizada uma pesquisa documental a partir dos dados do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana (SIMOB), desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em parceria com o BNDES. Também foram consultadas a legislação relevante, como a Lei nº 10.257 do Estatuto da Cidade e a Lei nº 12.587, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e o Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas (PlanMob). Finalmente, foi realizada uma análise das condições de infraestrutura em pontos estratégicos da cidade de Pelotas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A primeira etapa da pesquisa apresentou dados da cidade de Pelotas que demonstram uma pequena adesão de transporte de veículo a propulsão humana, tendo isso em vista, a atual etapa da pesquisa se propõe a analisar e especular os principais motivos para a ocorrência desses resultados.

Em um primeiro momento foram analisadas as propostas da Prefeitura para o Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas e realizado um recorte (Figura 1), após foi feita uma análise in loco de algumas áreas da cidade. Esse recorte foi

definido a partir da proximidade do acesso aos locais para levantamento e análise.

Figura 1: Recorte do mapa de sistema ciclovário de Pelotas



Fonte: PlanMob, 2019

No mapa do sistema ciclovário (Figura 1), consta que há uma ciclovia na Av. Bento Gonçalves entre as ruas Professor Doutor Araújo e Av. Presidente João Goulart. Essa ciclovia seria de extrema importância, pois conectaria duas principais avenidas de Pelotas, onde existem pontos e passam importantes linhas de ônibus, além de ligar a rodoviária com uma via de transporte de bicicleta, o que tornaria esse um ponto nodal ainda mais importante e democrático. Entretanto, pelo que se pode observar, a ciclovia não existe (Figura 2).

Figura 2: Fotografia da Av. Bento Gonçalves com a Rua Prof. Doutor Araújo



Fonte: Acervo da autora

Outro ponto importante que foi analisado é o cruzamento da ciclofaixa da Rua XV de Novembro com a Avenida Bento Gonçalves. Nesse cruzamento a via de bicicletas avança a via de veículos motorizados e adentra o canteiro central da avenida. Essa ciclofaixa, indicada pela cor rosa claro no mapa da figura 1, não possui sinalização, além disso, ao mesmo tempo que funciona como estacionamento para automóveis e motocicletas, é destinada também como espaço de transporte de bicicletas (Figura 3). Ao final da suposta ciclofaixa, os usuários de veículo a propulsão humana se deparam com péssimas condições de

infraestrutura. A transição do canteiro central para a ciclofaixa possui uma passagem estreita, o que causa dificuldade para a via de dois sentidos de ciclistas, mais ainda por conta da necessidade de manobrar em curva, ao sair e ao entrar no canteiro. Somado a isso, a pista é irregular e apresenta buracos, além de ser composta por diferentes tipos de pavimentação. Ainda, é possível observar ao final da figura 3, uma necessidade de divisão do espaço, entre pedestres que atravessam a rua pela rampa à direita, o ciclista que enfrenta dificuldades de se locomover na mudança de via, ao centro, e os automóveis e motocicletas ocupantes do canteiro central que utilizam a saída à esquerda.

Figura 3: Fotografia da ciclofaixa entre a R. XV de Novembro e Av. Bento Gonçalves, com prolongamento no canteiro central da Av. até a R. Andrade Neves



Fonte: Acervo da autora

Entre as propostas no sistema ciclovário até 2024, está a expansão de ciclofaixa na Rua Marechal Floriano, importante eixo de mobilidade, tendo em vista que estão localizados diversas paradas de ônibus que são pontos de chegada e partida de diferentes bairros, como Fragata, Guabiroba, Capão do Leão e outros. A ciclofaixa já está sendo utilizada, entretanto apresenta irregularidades, além do fato de que em determinado percurso, há um trecho de via compartilhada com pedestres (Figura 4).

Figura 4: Fotografia da ciclofaixa da Rua Marechal Floriano



Fonte: Acervo da autora

Além dessas dificuldades, os ciclistas acabam enfrentando problemas como a falta de respeito e empatia no trânsito, por meio de infrações de trânsito, em sua maioria por parte de motoristas de automóveis e motocicletas. Os ciclistas já possuem um espaço reduzido em comparação aos veículos motorizados, somado a isso, muitos são os casos de veículos que fazem paradas em ciclofaixas, o que de certa forma remete a ideia de que os detentores dos espaços das vias são os veículos motorizados. Os mesmos que consomem mais energia não renovável para se locomover e também emitem mais gases de efeito estufa (SILVA, 2023) (Figura 5).

Figura 5: Fotografia da ciclofaixa da Rua Marechal Floriano



Fonte: Acervo da autora

4. CONCLUSÕES

Com base nas informações apresentadas nessa etapa e na etapa anterior deste trabalho, é possível observar que Pelotas possui uma extensa malha ciclovíária de conexão a importantes vias da cidade, o que gera pontos nodais e possibilita a implementação de projetos de apoio aos usuários nessas áreas, entretanto, devido às condições precárias e a falta de educação no trânsito, fica evidente a necessidade de um melhor controle e fiscalização para assegurar o cumprimento das leis nacionais e dos planos municipais, especialmente no caso de Pelotas. Embora a cidade possua um Plano de Mobilidade abrangente, com propostas relevantes, sua execução é insatisfatória e não correspondente. Além disso, essas diretrizes visam não apenas regulamentar o espaço urbano, mas também garantir o direito de todos à cidade, tornando-a um lugar mais democrático.

Tendo em vista os resultados obtidos com a pesquisa até o momento, a próxima resolução da pesquisa será direcionada para a elaboração de material gráfico com os possíveis pontos nodais a serem explorados para elaboração de projetos, a fim de elucidar a necessidade de incentivo de equipamentos urbanos públicos para o estímulo da prática de transporte multimodal. O grupo PET Arquitetura agradece o incentivo do Ministério da Educação (MEC) e o financiamento do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PELOTAS (RS). **Cidades e Estados**. IBGE. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rs/pelotas.html>>. Acesso em: 27 nov. 2022.

PELOTAS. **Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas**. Junho de 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: 27 nov. 2022.

SILVA, B. A. da. O TRANSPORTE MULTIMODAL COMO INSTRUMENTO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PELOTAS/RS: O sistema ciclovíário em conjunto com o transporte coletivo. In: **XXXII CIC, 2023**, Pelotas, 2023. **Anais eletrônicos**. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2023. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/cic/anais/anais-2023/>. Acesso em: 19 set. 2024.