

AUDITORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA: ESTUDO DE TRECHOS NA CIDADE DE PELOTAS/RS

SEBASTIAN IBÁÑEZ CARDOZO¹; ARTHUR TRINDADE SCORSATTO², BILL MASCIA ZAGO³ E NICOLE REGINA LEMES RODRIGUES⁴; RAQUEL DA FONSECA HOLZ⁵

¹Universidade Federal de Pelotas – sebastianibanez155@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – arthurtrindadescorsatto@gmail.com

³Universidade Federal de Pelotas – billmz@gmail.com

⁴Universidade Federal de Pelotas – nicolerlemes@gmail.com

⁵Universidade Federal de Pelotas – raqfh74@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A Auditoria de Segurança Viária (ASV) é uma análise da infraestrutura formal de vias e consiste em avaliar a infraestrutura viária quanto à segurança, a circulação, a acessibilidade e as condições de tráfego, de modo a identificar deficiências e propor melhorias (DNIT, 2011; AUSTROADS, 2022). No Brasil, iniciativas como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, 2018) e o Guia de Medidas de Moderação de Tráfego (SENATRAN, 2024) evidenciam a importância de intervenções urbanas que contribuam para a redução da velocidade dos veículos, considerada uma das principais causas de acidentes, além de reforçarem a necessidade de priorização dos pedestres e de garantia da acessibilidade universal.

Em cidades de médio porte, como é o caso de Pelotas/RS, o crescimento da frota e a diversidade de usuários (pedestres, ciclistas, motoristas, entre outros) exigem intervenções que conciliam mobilidade e segurança. O presente trabalho apresenta a ASV de seis interseções urbanas e seus segmentos, considerando as diretrizes do Código de Obras do Município de Pelotas, o Guia de Moderação de Tráfego e a Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/2020).

O objetivo é identificar os principais problemas encontrados nas interseções e segmentos analisados e discutir medidas corretivas que melhorem a acessibilidade, segurança viária e conforto dos usuários.

2. METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida por meio da ASV, realizada em diferentes interseções urbanas da cidade de Pelotas/RS. O procedimento consistiu em inspeções visuais sistemáticas para verificar as condições das calçadas, do pavimento, da sinalização horizontal e vertical, da acessibilidade para Pessoas Com Deficiência (PCD) e da presença ou ausência de medidas de moderação de tráfego.

Os trechos selecionados para a análise foram: Rua Tiradentes, entre Rua Quinze de Novembro e Rua Padre Anchieta; Rua Tiradentes, entre Rua Padre Anchieta e Rua Félix da Cunha; Rua Félix da Cunha, entre Rua Tiradentes e Largo Andréia Fetter Zambrano; Praça Coronel Pedro Osório, entre Largo Andréia Fetter Zambrano e Rua Barão de Butuí; Praça Coronel Pedro Osório, entre Rua Barão de Butuí e Rua Princesa Isabel. Dessa forma, a ASV contemplou não apenas os pontos de interseção, mas a continuidade da acessibilidade e de segurança ao longo do percurso.

Os parâmetros observados incluíram a continuidade e adequação do piso tátil, a existência de rampas de acessibilidade, o estado de conservação do pavimento e dos dispositivos de drenagem, a integração com ciclovias e a conformidade das condições encontradas com as normas de acessibilidade e com o Código de Obras do Município de Pelotas. Além disso, buscou-se identificar a aplicação de medidas propostas pelo Guia de Moderação de Tráfego da SENATRAN, de forma a confrontar a situação existente com diretrizes nacionais atualizadas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A ASV permitiu identificar uma série de deficiências nas interseções analisadas. No cruzamento da Rua Tiradentes, entre Rua Quinze de Novembro e Rua Padre Anchieta, verificou-se que parte das calçadas apresenta piso tátil, porém este não é contínuo, comprometendo a orientação de pessoas com deficiência visual. Observou-se ainda a inexistência de rampas de acessibilidade, a ausência de sinalização horizontal e a falta de demarcação em rampas de garagem. Os bueiros encontram-se enterrados e o revestimento das calçadas apresenta característica escorregadia, havendo apenas uma rampa de acessibilidade ao longo de toda a via, em desacordo com a legislação vigente.

Figura 1: Rampa de acessibilidade em más condições



Fonte: próprios autores

Na interseção da Rua Tiradentes, entre Rua Padre Anchieta e Rua Félix da Cunha, a situação se mostrou mais favorável. Existe faixa de pedestres bem localizada, acompanhada de rampas acessíveis e piso tátil. Entretanto, uma das rampas apresenta falhas construtivas que comprometem sua funcionalidade. O cruzamento conta com semáforo em pleno funcionamento e, na Rua Félix da Cunha, próxima ao local, foi identificada a presença de ciclovia, o que reforça a necessidade de integração segura entre os modos de transporte.

Na Rua Félix da Cunha, entre Rua Tiradentes e Largo Andréia Fetter Zambrano, foram constatados problemas no calçamento, com pavimento em mau estado de conservação, além de bueiros sem tampas, configurando risco significativo para pedestres e ciclistas. Já no trecho da Praça Coronel Pedro

Osório, entre Largo Andréia Fetter Zambrano e Rua Barão de Butuí, o pavimento em paralelepípedo, aliado ao meio-fio elevado, dificulta a mobilidade de PCD, idosos, crianças, uso de carrinhos de bebês, entre outros e inviabiliza o uso seguro da faixa de pedestres, uma vez que esta não apresenta rebaixamento ou uma faixa elevada para pedestres para nivelar a travessia com a calçada.

Figura 2: Altura do meio fio



Fonte: próprios autores

No caso da Praça Coronel Pedro Osório, entre Rua Barão de Butuí e Rua Princesa Isabel, observou-se a inexistência de sinalização de nomenclatura da via, falha que compromete a identificação do local e dificulta a orientação espacial de motoristas e pedestres. Vale salientar que este quarteirão é altamente visitado por turistas pois possui a praça central da cidade e no seu entorno os casarões tombados. Além disso, nesse mesmo trecho, a via apresenta pavimento misto, alternando entre asfalto e paralelepípedo, o que gera desníveis e dificulta o deslocamento seguro, especialmente para cadeirantes e ciclistas.

Figura 3: Pavimento Misto



Fonte: próprios autores

4. CONCLUSÕES

A análise das interseções auditadas demonstra que, embora alguns pontos apresentem avanços em termos de acessibilidade e sinalização, as condições gerais das vias avaliadas ainda são insatisfatórias. Observou-se a descontinuidade do piso tátil, a ausência ou inadequação de rampas de acessibilidade, problemas no pavimento e nas estruturas de drenagem, além da deficiência de sinalização horizontal e vertical em diversos locais. Tais falhas comprometem a segurança viária e a mobilidade universal, em desacordo com as diretrizes da NBR 9050 e com as recomendações do Guia de Moderação de Tráfego.

Diante desse cenário, é possível concluir que a implantação de medidas corretivas é urgente. Entre as soluções propostas destacam-se a requalificação das calçadas, a padronização do piso tátil, a adequação das rampas de acesso, a instalação de faixas de travessias para pedestres, de preferência, do tipo elevadas, bem como a revisão da sinalização horizontal e vertical. A execução dessas medidas possibilitará maior segurança para pedestres e ciclistas, assegurando a integração entre os diferentes modos de transporte e promovendo a inclusão social.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2020.

AUSTROADS. Guide to Road Safety: Part 6: Road Safety Audit. Sydney, 2022. Disponível em: <https://austroads.com.au/safety-and-design/road-safety/guide-to-road-safety-part-6-road-safety-audit>. Acesso em: 25 ago. 2025.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO. **Guia de Medidas de Moderação de Tráfego**. Brasília: SENATRAN, 2024.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Manual de Auditoria de Segurança Rodoviária**. Brasília, DF, 2011.

PELOTAS. PREFEITURA MUNICIPAL. **Código de Obras do Município de Pelotas**. Pelotas: Prefeitura Municipal de Pelotas, 2023.