

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Dissertação



**A travessia urbana de idosos nas vias requalificadas de Pelotas/RS:
comportamento e percepção de risco**

Mariana Porto Rotta

Pelotas, 2021

Mariana Porto Rotta

A travessia urbana de idosos nas vias requalificadas de Pelotas/RS: comportamento e percepção de risco

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dr.^a Nirce Saffer Medvedovski

Orientadora: Profa. Dr.^a Liziane de Oliveira Jorge

Pelotas, 2021

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

R851t Rotta, Mariana Porto

A travessia urbana de idosos nas vias requalificadas de Pelotas/RS : comportamento e percepção de risco / Mariana Porto Rotta ; Nirce Saffer Medvedovski, orientadora ; Liziane de Oliveira Jorge, coorientador. — Pelotas, 2021.

333 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

1. Idosos. 2. Comportamento de risco. 3. Percepção. 4. Cruzamentos/travessias urbanas. 5. Participação do usuário. I. Medvedovski, Nirce Saffer, orient. II. Jorge, Liziane de Oliveira, coorient. III. Título.

CDD : 711

Mariana Porto Rotta

A travessia urbana de idosos nas vias requalificadas de Pelotas/RS: comportamento e percepção de
risco

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da defesa: 24 de maio de 2021

Banca examinadora:

Profa. Dr.^a Nirce Saffer Medvedovski (Orientadora)
Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo

Profa. Dr.^a Liziane de Oliveira Jorge (Coorientadora)
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo

Profa. Dr. Eduardo Rocha (Examinadora interna do PROGRAU-UFPeI)
Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Profa. Dr.^a Cristhian Moreira Brum (Examinadora interna do PROGRAU-UFPeI)
Doutora em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio
Grande do Sul

Profa. Dr.^a Isabela Fernandes Andrade (Examinadora externa da FAURB-UFPeI)
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina

Agradecimentos

A Deus e a Nossa Senhora pela vida, por sempre me guiarem e me acompanharem no desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço aos meus pais Marcos Antônio Sousa Rotta e Maria da Graça Porto Rotta pelo amor, incentivo e apoio incondicional em todos os momentos da minha vida. Vocês são meu exemplo de vida, dedicação, honestidade e seriedade. Amo vocês! Agradeço por possibilitarem a realização dos meus objetivos e pelas oportunidades proporcionadas, também pelas inúmeras conversas e reflexões sobre os temas estudados, pela companhia em diversas madrugadas e manhãs de estudo e por sempre acreditarem e mim.

Aos meus irmãos Elisa Porto Rotta e Roberto Porto Rotta por todo amor, amizade e companheirismo ao longo do trabalho e da vida. Amo vocês!

Às minhas incansáveis amigas Adriana Braga e Auriele Cuti por me ajudar, apoiar, acompanhar diariamente e ressaltar a importância de aproveitar o caminho. Vocês foram importantes na conclusão dessa pesquisa, muito obrigada gurias, eu adoro vocês! Também agradeço as amigas Carolina Ritter, Lorena Maia e aos colegas do PROGRAU, professores, funcionários da FAURB pelo convívio e aprendizados.

Agradeço a minha orientadora, Profa. Dra. Nirce Saffer Medvedovski, por confiar em mim e no meu trabalho. Por proporcionar oportunidades de aprendizado, trocas de ideias, sugestões e ensinamentos que foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa.

À minha coorientadora, Profa. Dra. Liziane de Oliveira Jorge, por sua disponibilidade e conhecimento compartilhado, assim como pelas orientações, livros, indicações de materiais e por ter oportunizado novas experiências importantes para minha formação como mestre.

Aos voluntários e bolsistas do Núcleo de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Naurb) e da Pesquisa Corpos em Movimento muito obrigada pela colaboração e paciência e aos integrantes do Laboratório de Estudos Comportamentais (Labcom) por todo apoio.

Aos idosos que participaram e colaboraram com este trabalho, muito obrigada por partilharem suas vivências!

“[...] é o tempo da travessia, e se não ousarmos fazê-la, teremos ficado para sempre, à margem de nós mesmos.” (Fernando Pessoa)

Resumo

ROTTA, Mariana Porto. **A travessia urbana de idosos nas vias requalificadas de Pelotas/RS: comportamento e percepção de risco**. 2021. 333p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

O trabalho trata da percepção e do comportamento de risco de pedestres idosos, em cruzamentos urbanos requalificados e dos conflitos existentes nesse espaço. As calçadas com más condições, obstáculos, travessias longas, inseguras e o desrespeito na faixa de segurança pelos motoristas, são fatores que dificultam o deslocamento seguro e com autonomia dessa parcela da população. Diversas instituições e organizações mundiais enfatizam que a qualidade e as condições de deslocamento deveriam ser prioridade e oportunizar acessibilidade e boas condições de deslocamento e cruzamentos seguros. Esses aspectos são fundamentais para o deslocamento a pé dos indivíduos com idade avançada e, pelo exposto, a pesquisa torna-se pertinente devido a carência de estudos que abordam e identificam as ações e a compreensão de risco dos pedestres que realizam o cruzamento, especificamente em vias que passaram por um processo de reestruturação. A investigação apresenta como objetivo geral identificar o comportamento e a percepção de risco dos pedestres idosos nas travessias. O estudo de caso desta pesquisa foi realizado na cidade de Pelotas/RS, em cinco cruzamentos de uma das vias requalificadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento de 2015 – 2016, a Rua General Osório, que possui grande importância histórica na formação da malha urbana e no sistema de mobilidade do município. Os procedimentos metodológicos utilizados estão inseridos na área das Relações Ambiente Comportamento e estudos realizados na Percepção Ambiental, com abordagem qualitativas e quantitativas, com base em métodos e técnicas da Avaliação Pós-Ocupação. Nesta pesquisa foram utilizados métodos de coleta de dados como levantamentos de arquivo, levantamentos físicos, observações, registros fotográficos, mapas comportamentais centrados no indivíduo, entrevistas semiestruturada *in loco*, por telefone/celular e poema dos desejos. De modo geral, os pedestres demonstram sentirem-se mais seguros quando os cruzamentos apresentaram componentes de regularização semaforica, mesmo que estes sejam direcionados para os veículos, a presença de sinalização vertical e o prolongamento da calçada que reduz a distância da travessia, entre as esquinas. Quanto ao comportamento observado, percebe-se que os trajetos adotados eram coerentes com os relatos expostos sobre as condutas da amostra participante. Concluiu-se que os elementos presentes nas áreas estudadas e as características que possuem, influenciam na avaliação dos riscos existentes nos cruzamentos. No entanto, o entendimento de risco, insegurança e perigo variam entre os pedestres idosos, que apontam o desrespeito dos motoristas e a falta de educação no trânsito, entre outros aspectos que agravam e influenciam essa percepção. O estudo refere-se ao comportamento e a percepção ambiental em áreas de intenso risco e conflito entre os modais, com a peculiaridade de observar as percepções dos idosos, e pode contribuir com subsídios teóricos para diretrizes e ações em cruzamentos seguros de ruas que serão requalificadas.

Palavras-chave: Idosos, Comportamento de risco; Percepção; Cruzamentos/Travessias Urbanas; Participação do Usuário.

Abstract

ROTTA, Mariana Porto. **Elderly crossings on requalified urban streets in Pelotas/RS: behaviour and risk perception.** 2021 **333p.** Dissertation (Master Degree in Architecture and Urban Planning) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

The present work focus on the perception and risk behavior of elderly pedestrians at requalified urban intersections and the conflicts that exists in that space. Sidewalks in bad conditions, obstacles, long and unsafe crossings, and the disregard in the urban crossings by drivers, are factors that hinder the safe and autonomous displacement of this portion of the population. Various institutions and worldwide organizations emphasize that the quality and the conditions of the displacement should be priority and provide accessibility, good walking conditions and safe crossings on urban streets. Those aspects are fundamental for the walking displacement of advanced age individuals. With that the exposed, the research becomes pertinent, given the lack of studies that approach and identify the actions and the comprehension of risk by the pedestrians that realize the crossings, specifically on streets that have been through a process of reconstruction. The investigation presents as main goal to identify the behavior and perception of risk by the elderly pedestrians on urban crossings. The case study of this research was realized in the city of Pelotas/RS, on five crossings of one of the requalified streets by the *Programa de Aceleração do Crescimento* (Growth Acceleration Program) from 2015 to 2016: the General Osório Street, which has big historical importance on the city's urban mash formation and mobility system. The utilized methodological processes are inserted on the Relations of the Environment- Behavior and studies realized on the Environment Perception, with qualitative and quantity approach, with basis on methods and techniques of the Post-Occupancy Evaluation. On this research were utilized data collecting methods, as file survey, physical survey, observations, photographic records, behavior maps centered on the individual, semi-structured interviews in loco, by phone and poems of wishes. On a general way, the pedestrian demonstrated to feel themselves safer when the crossings have components of semaphoric regularization (even if those are directed to the vehicles), the presence of vertical signalization and the extension of the sidewalk that reduces the distance of the crossings between the street corners. About the observed behavior, it's noticed that the adopted actions were coherent with the exposed reports about the conducts of the participant sample. It was conclude that the present elements on the studied areas and the characteristics that they have influence on the evaluation of the existent risks on the crossings. However, the risk knowledge, insecurity and danger vary to some pedestrians, who point the disrespect of the vehicle drivers, lack of transit education, among other aspects that aggravate and influence that perception. The study refers to the behavior and environment perception in high risk areas and conflicts between modals, with the peculiarity of observing the elderly perceptions, and can contribute with theoretical subsidies to directress and actions in safe urban crossings on streets that will be requalified.

Key-words: Elderly; risk behavior; perception; urban crossings; user participation.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PELOTAS E DAS VIAS REQUALIFICADAS QUE INTEGRAM OS ESTUDOS DE CASO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.....	29
FIGURA 2: (A) (B) (C) IMAGENS DA VIA OBJETO DE ESTUDO. FONTE: ACERVO DA AUTORA, 2019.	31
FIGURA 3: MAPA DA LOCALIZAÇÃO DOS TRECHOS REESTRUTURADOS E DESTAQUE PARA RUA SELECIONADA COMO OBJETO DE ESTUDO. FONTE: ADAPTADO POR KAROLINA TUCHE. ORIGINAL DISPONÍVEL EM <HTTP://PLACEAGE.ORG/UPLOADS/MAPS/PELOTAS-DISTRIBUICAO_SOCIO_ECONOMICA.PDF>. ACESSO EM JAN. 2019.....	31
FIGURA 4: PIRÂMIDE ETÁRIA DA POPULAÇÃO MUNDIAL E DO BRASIL EM 2020 E AS PROJEÇÕES PARA 2060. FONTE: HTTPS://WWW.POPULATIONPYRAMID.NET/ MODIFICADO PELA AUTORA, 2021.....	35
FIGURA 5: ELEMENTOS QUE COMPÕEM A VIA. FONTE: NACTO, 2016 (PÁG. 4 E 5).	41
FIGURA 6: FAIXAS DE USO QUE COMPÕEM A CALÇADA COM DESTAQUE PARA ÁREA DENOMINADA PASSEIO E AS DIMENSÕES MÍNIMAS. FONTE: NBR 9050 (2020) FIGURA MODIFICADA PELA AUTORA, 2020.	43
FIGURA 7: ESQUEMA DE DISTANCIAMENTO DE CIRCULAÇÃO A PÉ BIDIRECIONAL. FONTE: MALATESTA (2018, PÁG. 57) MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	45
FIGURA 8: EXEMPLOS DE TRAVESSIAS. FONTE: NACTO, 2016 (PÁG. 86).	47
FIGURA 9: EXEMPLOS DE EXTENSÕES NAS CALÇADAS. FONTE: NACTO, 2016 (PÁG. 89).	48
FIGURA 10: MODO DE CRUZAR A RUA SEGUNDO SOTO (2000). FONTE: MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	53
FIGURA 11: CURVA DE ASHTON, ELABORADA EM 1992. FONTE: NACTO, (2016, PÁG. 10).	58
FIGURA 12: GRÁFICO COM AS DISTÂNCIAS DE PARADA MÍNIMAS, PERCEPÇÃO, REAÇÃO E TEMPO DE FRENAGEM. FONTE: NACTO (2016, PÁG. 10).	59
FIGURA 13: RELAÇÃO ENTRE A DISTÂNCIA DE PARADA E O RISCO DE FATALIDADE. FONTE: NACTO, (2016) MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	60
FIGURA 14: MAPA DA LOCALIZAÇÃO DA VIA OBJETO DE ESTUDO INSERIDO NA MALHA URBANA DA CIDADE. FONTE: ADAPTADO PELA AUTORA, 2021. ORIGINAL DISPONÍVEL NO III PLANO DIRETOR DE PELOTAS (2008). ACESSO EM MARÇO 2020.....	67
FIGURA 15: PLANTA DE SITUAÇÃO DA FREGUESIA SÃO FRANCISCO DE PAULA, 1931. FONTE: NEAB/FAURB/UFPEL, MODIFICADO PELA AUTORA COM DESTAQUE PARA A RUA GENERAL OSÓRIO.	69
FIGURA 16: MAPA DA EVOLUÇÃO URBANA COM AS REGIÕES APROXIMADAS E O ANO CORRESPONDENTE. FONTE: HTTPS://PMPEL.MAPS.ARCGIS.COM/APPS/MAPJOURNAL/INDEX.HTML?APPID=93CE517DA77D4ACAA7449F8CEA8DC49B , MODIFICADO PELA AUTORA, 2021.	70
FIGURA 17: IMAGENS DA RUA GENERAL OSÓRIO AO LONGO DO TEMPO. IMAGENS 04,05,06,07 E 08 MODIFICADAS PELA AUTORA, 2021.	72
FIGURA 18: MAPA DO SISTEMA DE MOBILIDADE E HIERARQUIA DAS VIAS. FONTE: ADAPTADO PELA AUTORA, 2021. ORIGINAL DISPONÍVEL NO III PLANO DIRETOR DE PELOTAS (2008). ACESSO EM MARÇO 2020.	73
FIGURA 19: (A) EXTENSÃO DA RUA GENERAL OSÓRIO, DELIMITAÇÃO DO SEGMENTO REQUALIFICADO E DE ESTUDO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	75

FIGURA 20: (A) USO DO SOLO NA EXTENSÃO DA RUA GENERAL OSÓRIO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	76
FIGURA 21: CORTES DOS TRECHOS REQUALIFICADOS SELECIONADOS PARA ESTUDO. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	77
FIGURA 22: DELIMITAÇÃO DOS TRECHOS DE ESTUDO E LOCALIZAÇÃO DAS TRAVESSIAS SELECIONADAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	79
FIGURA 23: INTERSEÇÃO ENTRE A RUA GEN. OSÓRIO X RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	80
FIGURA 24: IMAGENS DA INTERSECÇÃO SELECIONADA. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	80
FIGURA 25: INTERSEÇÃO ENTRE A RUA GEN. OSÓRIO X AV. BENTO GONÇALVES. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	81
FIGURA 26: IMAGENS DA INTERSECÇÃO SELECIONADA. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	81
FIGURA 27: IMAGENS DO CANTEIRO CENTRAL DA AVENIDA. FONTE: ACERVO NAURB, 2020.	82
FIGURA 28: INTERSEÇÃO ENTRE AS RUA GEN. OSÓRIO X RUA DR. CASSIANO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	83
FIGURA 29: IMAGENS DA INTERSECÇÃO SELECIONADA. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	83
FIGURA 30: INTERSEÇÃO ENTRE AS RUAS GEN. OSÓRIO X RUA MARECHAL FLORIANO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	84
FIGURA 31: IMAGENS DA INTERSECÇÃO SELECIONADA. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	85
FIGURA 32: INTERSEÇÃO ENTRE AS RUAS GEN. OSÓRIO X RUA LOBO DA COSTA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	85
FIGURA 33: IMAGENS DA INTERSECÇÃO ENTRE AS RUAS GEN. OSÓRIO X RUA LOBO DA COSTA. FONTE: ACERVO NAURB, 2019.	86
FIGURA 34: LEVANTAMENTO FÍSICO – VERIFICAÇÃO DO PROJETO E EXECUÇÃO E AFERIÇÕES DAS MEDIDAS REALIZADAS NO LOCAL. FONTE: AUTORA, 2020.	91
FIGURA 35: RESULTADO DO LEVANTAMENTO FÍSICO E USO DO SOLO REALIZADO E TRANSFERIDO PARA O MEIO DIGITAL EM ESCALA GRÁFICA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	92
FIGURA 36: TABELA DE ATRIBUTOS.	93
FIGURA 37: CRONOLOGIA DAS BANDEIRAS ADOTADAS NO ESTADO/RS. FONTE: DISPONÍVEL EM DISTANCIAMENTOCONTROLADO.RS.GOV.BR, MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	102
FIGURA 38: LINHA DO TEMPO DA APLICAÇÃO DOS MÉTODOS E TÉCNICAS, ATUALIZAÇÃO DOS DECRETOS COM AS MEDIDAS DE PREVENÇÃO E EVOLUÇÃO DOS CASOS DE COVID-19 EM PELOTAS/RS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	103
FIGURA 39: ORIGEM DOS DESLOCAMENTOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	119
FIGURA 40: MATRIZ RESULTANTE DOS ATRIBUTOS ANALISADOS NOS CRUZAMENTOS ESTUDADOS. FONTE: DA AUTORA, 2020.	121
FIGURA 41: MAPA SÍNTESE COM IDENTIFICAÇÃO DA VIA E TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	122

FIGURA 42: IMAGENS DA SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL NAS TRAVESSIAS. FONTE: DA AUTORA, 2020.	125
FIGURA 43: IMAGENS DAS CALÇADAS EXISTENTES E DESTAQUE ÀS EXTENSÕES EXECUTADAS NA REQUALIFICAÇÃO DA VIA. FONTE: DA AUTORA, 2020.	126
FIGURA 44: ÁREA DE EXTENSÃO DAS CALÇADAS COM AS DIMENSÕES SEGUNDO ESTABELECIDO NA CARTILHA DE CALÇADAS PELOTAS (2014) E FOTOS DA RUA DR. CASSIANO. FONTE: CARTILHA DE CALÇADAS PELOTAS (2014) MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	129
FIGURA 45: DIMENSÕES MÍNIMAS DAS RAMPAS DE PEDESTRES RECOMENDADAS. FONTE: BASEADO NA CARTILHA DE CALÇADAS PELOTAS (2014) MODIFICADA PELA AUTORA, 2020.	130
FIGURA 46: DIMENSÕES EXISTENTES DAS RAMPAS DE PEDESTRES NAS TRAVESSIAS DA RUA LOBO DA COSTA E MARECHAL FLORIANO, OBTIDAS <i>IN LOCO</i> ATRAVÉS DO LEVANTAMENTO FÍSICO E CAMINHADA-TESTE. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	131
FIGURA 47: DETALHE DO REBAIXAMENTO DAS CALÇADAS NO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO E ILUSTRAÇÃO DA RAMPA. FONTE: PROJETO DISPONIBILIZADO PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS E NBR 9050 (2015) FIGURA MODIFICADA PELA AUTORA, 2020.	131
FIGURA 48: DIMENSÕES EXISTENTES DAS RAMPAS DE PEDESTRES NAS TRAVESSIAS DA AVENIDA BENTO GONÇALVES, OBTIDAS <i>IN LOCO</i> ATRAVÉS DO LEVANTAMENTO FÍSICO E CAMINHADA-TESTE. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	132
FIGURA 49: DIMENSÕES EXISTENTES DAS RAMPAS DE PEDESTRES NAS TRAVESSIAS DA RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO E DR. CASSIANO, OBTIDAS <i>IN LOCO</i> ATRAVÉS DO LEVANTAMENTO FÍSICO E CAMINHADA-TESTE. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	133
FIGURA 50: ESQUEMA DA SINALIZAÇÃO TÁTIL DE ALERTA AUSENTE NAS RAMPAS. FONTE: NBR 16537/2016 MODIFICADO PELA AUTORA, 2020.	134
FIGURA 51: PISO TÁTIL DE ALERTA (A) E PISO TÁTIL DIRECIONAL (B). FONTE: NBR 16537/2016.	135
FIGURA 52: SINALIZAÇÃO TÁTIL DE ALERTA NA TRAVESSIA DA RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO E MARECHAL FLORIANO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	136
FIGURA 53: VISIBILIDADE DO SEMÁFORO PARA PEDESTRES PREJUDICADA DEVIDO A ORIENTAÇÃO SOLAR EM ALGUNS PERÍODOS DO ANO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	138
FIGURA 54: ESQUEMA DE FLUXOS NA RUA LOBO DA COSTA, CIRCULAÇÃO DOS MODAIS E FOTOS DA INTERSECÇÃO DA RUA LOBO DA COSTA COM A GENERAL OSÓRIO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	145
FIGURA 55: ESQUEMA DE FLUXOS NA RUA MARECHAL FLORIANO E CIRCULAÇÃO DOS MODAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	149
FIGURA 56: ESQUEMA DE FLUXOS NA RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO E CIRCULAÇÃO DOS MODAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	156
FIGURA 57: EXEMPLOS DE MODO DE CRUZAR A RUA PREDOMINANTE NOS CRUZAMENTOS OBSERVADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2021.	160
FIGURA 58: ESQUEMA DE FLUXO REFERENTE AO RELATO DO PEDESTRE E CIRCULAÇÃO DOS MODAIS. FONTE: ELABORADO PELA, 2020.	163

FIGURA 59: ESQUEMA DE FLUXOS E CIRCULAÇÃO DE RISCO DOS MODAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	167
FIGURA 60: ESQUEMA DE FLUXO REFERENTE AO RELATO DO PEDESTRE E CIRCULAÇÃO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	171
FIGURA 61: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS REFERENTE À RUA GENERAL OSÓRIO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	180
FIGURA 62: TIPOS DE SEMÁFOROS INSTALADOS NAS TRAVESSIAS DA RUA GENERAL OSÓRIO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	181
FIGURA 63: FOTOS DOS SEMÁFOROS PARA PEDESTRES NA RUA ESTUDADA. FONTE: HTTP://WWW.SINALDETRANSITO.COM.BR/NORMAS/MANUAL_DE_SINALIZACAO_SEMAFORICA_DENATR AN.PDF	182
FIGURA 64: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS RUA LOBO DA COSTA, ENTREVISTA REALIZADA NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	188
FIGURA 65: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS RUA MARECHAL FLORIANO, ENTREVISTA REALIZADA NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	190
FIGURA 66: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS RUA AVENIDA BENTO GONÇALVES, ENTREVISTA REALIZADA NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	194
FIGURA 67: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS RUA DR. CASSIANO, ENTREVISTA REALIZADA NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	196
FIGURA 68: NUVEM DE PALAVRAS - POEMA DOS DESEJOS RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO, ENTREVISTA REALIZADA NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	199
FIGURA 69: FOTOS DO CANTEIRO INSERIDOS NA RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	201

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: NÚMERO DE ACIDENTE COM DANOS MATERIAIS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2019.	68
TABELA 2: AMOSTRA DOS PARTICIPANTES ENTREVISTADOS EM CADA UM DOS CRUZAMENTOS ESTUDADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	105
TABELA 3: AMOSTRA DOS PARTICIPANTES EM CADA TÉCNICA DE COLETA DE DADOS NAS TRAVESSIAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	106
TABELA 4: AMOSTRA TOTAL DE PARTICIPANTES EM CADA TÉCNICA DE COLETA DE DADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	106
TABELA 5: SÍNTESE DAS DATAS DE APLICAÇÃO DOS MÉTODOS E TÉCNICAS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	107
TABELA 6: SÍNTESE DA METODOLOGIA DO ESTUDO, DOS OBJETIVOS E COMO FORAM ALCANÇADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	110
TABELA 7: FREQUÊNCIA DE IDADE DOS ENTREVISTADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	113
TABELA 8: PREDOMINÂNCIA DO USO DO SOLO NA ÁREA DOS CRUZAMENTOS ESTUDADOS. FONTE: DA AUTORA, 2020.	123
TABELA 9: PREDOMINÂNCIA DO USO DO SOLO NO ENTORNO IMEDIATO DOS CRUZAMENTOS – VER APÊNDICE A. FONTE: DA AUTORA, 2020.	123
TABELA 10: LARGURA DAS CALÇADAS SEM EXTENSÃO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	127
TABELA 11: LARGURA TOTAL DAS CALÇADAS COM A EXTENSÃO. FONTE: DA AUTORA, 2020.	128
TABELA 12: SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA PRESENTE NOS CRUZAMENTOS ESTUDADOS DA RUA GENERAL OSÓRIO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	183
TABELA 13: TEMPO DOS SEMÁFOROS NOS CRUZAMENTOS DA RUA GENERAL OSÓRIO E VELOCIDADE ESTABELECIDADA (PLANMOB, 2019) NAS RUAS DAS INTERSECÇÕES. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	184

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: PERCENTUAL DO GÊNERO DOS PARTICIPANTES EM CADA TIPO DE MÉTODO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.....	112
GRÁFICO 2: NÍVEL DE ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	114
GRÁFICO 3: FREQUÊNCIA COM QUE OS INDIVÍDUOS SE DESLOCAM NA VIA. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	116
GRÁFICO 4: PERÍODO DE DESLOCAMENTO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	116
GRÁFICO 5: PERÍODO DE DESLOCAMENTO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	117
GRÁFICO 6: DESTINOS MAIS MENCIONADOS NO DESLOCAMENTO. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	118
GRÁFICO 7: MEIO DE LOCOMOÇÃO MAIS UTILIZADO PELOS ENTREVISTADOS. FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2020.	119

LISTA DE SIGLAS

APO – Avaliação Pós - Ocupação

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MUB - Mapa Urbano Básico

OMS - Organização Mundial da Saúde

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PNMUS - Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável

PMUSPel - Política de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas

UK - Reino Unido

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre

Sumário

1 INTRODUÇÃO.....	19
1.1 IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA	24
1.2 OBJETIVOS	28
1.3 OBJETO DE ESTUDO	29
1.4 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	32
2 REFERENCIAL TEÓRICO	33
2.1 PEDESTRE	33
2.1.1 Idosos.....	33
2.1.2 Aumento da População Idosa.....	34
2.1.3 Processo de envelhecimento e algumas limitações da idade	37
2.2 SISTEMA VIÁRIO	41
2.2.1 Configuração das travessias	46
2.3 CRUZAMENTOS	50
2.3.1 Comportamento dos pedestres em cruzamentos.....	52
2.3.2 Tipos de Comportamento.....	54
2.3.3 Percepção de risco.....	56
2.3.4 Fatores de risco	58
2.3.5 Variáveis selecionadas para o estudo	61
3 OBJETO DE ESTUDO.....	65
3.1 Seleção do objeto do estudo de caso	65
3.1.1 Breve histórico da evolução urbana de Pelotas	68
3.2 RUA GENERAL OSÓRIO	71
3.2.1 Breve histórico.....	71
3.2.2 Caracterização e delimitação da área de estudo	72
3.2.3 Requalificação urbana	74
3.2.4 Travessias Analisadas	79
4 METODOLOGIA	87
4.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	87
4.2 MÉTODOS E TÉCNICAS DE COLETA DE DADOS	89
4.2.1 Levantamento Bibliográfico	89
4.2.2 Levantamento Documental.....	90
4.2.3 Levantamento de Campo - Físico	90
4.2.4 Atributos Qualitativos das Travessias Urbanas (IQT)	92
4.2.5 Caminhada-teste	93
4.2.6 Registro fotográfico	94
4.2.7 Levantamento de Campo - Avaliativo	94
4.2.7.1 Observação Comportamental.....	96
4.2.7.2 Entrevistas	99
4.2.7.3 Contextualização da Pandemia de Covid - 19 no Estado e em Pelotas durante a aplicação das entrevistas	101
4.2.7.4 Poema dos Desejos.....	103
4.3 SELEÇÃO DAS AMOSTRAS DE INDIVÍDUOS	104

4.4	COLETA DOS DADOS	106
4.5	MÉTODO DE ANÁLISE DE DADOS	108
4.6	SÍNTESE DO PROCESSO METODOLÓGICO	109
5	RESULTADOS E DISCUSSÕES	111
5.1	INTRODUÇÃO	111
5.1.1	Perfil da Amostra dos entrevistados e familiaridade com a Rua General Osório	111
5.1.1.1	Caracterização dos participantes da pesquisa.....	111
5.2	INDICADORES DOS ATRIBUTOS QUALITATIVOS VERIFICADOS NOS CRUZAMENTOS.....	120
5.2.1	VARIÁVEIS QUE INFLUENCIAM NA TRAVESSIA.....	120
5.2.1.1	Sentido da via	122
5.2.1.2	Uso misto do Solo	122
5.2.1.3	Fluxo de Pedestres.....	124
5.2.1.4	Baixo Fluxo de Veículos	124
5.2.1.5	Sinalização Vertical e Horizontal.....	125
5.2.1.6	Semáforo.....	126
5.2.1.7	Calçada Ampla	126
5.2.1.8	Rampas de Acessibilidade.....	129
5.2.1.9	Acessibilidade Plena e Pisos Regularizados	134
5.2.1.10	Mobiliário Urbano.....	137
5.2.1.11	Visibilidade.....	137
5.2.1.12	Iluminação Pública.....	139
5.3	PERCEÇÃO DE RISCO DO PEDESTRE IDOSO AO CRUZAR A VIA REESTRUTURADA.....	140
5.3.1	Travessias.....	142
5.3.2	Rua Lobo da Costa	143
5.3.3	Rua Marechal Floriano.....	147
5.3.4	Rua Dr. Cassiano	151
5.3.5	Avenida Bento Gonçalves.....	153
5.3.6	Rua Barão de Azevedo Machado.....	155
5.4	TIPOS DE COMPORTAMENTO DOS PEDESTRES NOS CRUZAMENTOS.....	158
5.4.1	Referente ao local selecionado para atravessar a rua	159
5.4.2	Referente à ação para sinalizar a intenção de atravessar a rua.	161
5.4.3	Referente a influência de cruzar junto com outras pessoas ou esperar	163
5.4.4	Referente ao momento oportuno para o pedestre realizar o cruzamento	164
5.4.5	Referente à circulação de veículos no momento da travessia.....	165
5.4.6	Referente à ação de correr para completar o cruzamento.....	166
5.4.7	Rua Lobo da Costa	168

5.4.7.1	Local selecionado para realizar a travessia - Onde você atravessa?	168
5.4.7.2	Sinalização com intenção de atravessar a rua - Você sinaliza?	169
5.4.8	Rua Marechal Floriano.....	170
5.4.8.1	Onde você atravessa?.....	170
5.4.8.2	Você sinaliza?.....	172
5.4.8.3	A travessa junto com outras pessoas ou espera?	172
5.4.8.4	Você espera a vez do pedestre?.....	172
5.4.8.5	Correr para chegar até o outro lado da rua?.....	173
5.4.9	Avenida Bento Gonçalves.....	173
5.4.9.1	Onde você atravessa?.....	173
5.4.9.2	Você sinaliza?.....	174
5.4.9.3	A travessa junto com outras pessoas ou espera?	174
5.4.9.4	Você espera a vez do pedestre?.....	174
5.4.10	Rua Dr. Cassiano	175
5.4.10.1	Onde você atravessa?.....	175
5.4.10.2	Você espera a vez do pedestre?.....	175
5.4.11	Rua Barão de Azevedo Machado.....	176
5.4.11.1	Onde você atravessa?.....	176
5.4.11.2	Você sinaliza?.....	177
5.4.11.3	A travessa junto com outras pessoas ou espera?	177
5.4.11.4	Você espera a vez do pedestre?.....	177
5.5	ELEMENTOS QUE IMPACTAM NA TRAVESSIA	178
5.5.1	Rua Lobo da Costa	187
5.5.2	Rua Marechal Floriano.....	190
5.5.3	Avenida Bento Gonçalves.....	193
5.5.4	Rua Dr. Cassiano	195
5.5.5	Rua Barão de Azevedo Machado.....	198
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	203
6.1	Problema de pesquisa, objetivos e métodos.	203
6.1.1	Conclusões relacionadas aos atributos qualitativos verificados nos cruzamentos	205
6.1.2	Conclusões relacionadas à percepção de risco do idoso sobre os cruzamentos estudados.	208
6.1.3	Conclusões relacionadas aos padrões de comportamentos observados e relatados pelos caminhantes sexagenários.....	211
6.1.4	Conclusões sobre as variáveis, a partir da perspectiva do idoso, que interferem ao atravessar os cruzamentos.	214

6.2 SUGESTÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES	218
7 REFERÊNCIAS:	219
APÊNDICE A - LEVANTAMENTO FÍSICO DA RUA GENERAL OSÓRIO E DAS INTERSECÇÕES ESTUDADAS	227
APÊNDICE B - MAPA COMPORTAMENTAL DAS INTERSECÇÕES ESTUDADAS.....	228
APÊNDICE C - TABELA COM OS DADOS DAS ENTREVISTAS.....	229
APÊNDICE D – MODELO DAS ENTREVISTAS POR TELEFONE (1 E 2), IN LOCO E TERMO DE CONSENTIMENTO.....	230
APÊNDICE E – USO DO SOLO NA EXTENSÃO DA VIA	232
APÊNDICE F – TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS	233

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho trata da percepção e do comportamento de risco em travessias urbanas, a partir da dinâmica do movimento realizado neste espaço, pelo pedestre idoso. A escolha da temática parte da importância do caminhante no contexto urbano e da infraestrutura destinada ao seu deslocamento, em especial, os cruzamentos.

A pesquisa parte de um recorte sobre a temática da caminhabilidade com foco nos cruzamentos, áreas sensíveis aos pedestres pelo risco que ficam expostos no encontro com outros modos de circulação. Serão abordados atributos de diversas categorias como segurança viária, acessibilidade plena, infraestrutura, segurança pública entre outros, que compõem a dimensão da experiência de mover-se pelas ruas e influenciam no ato de atravessar.

Torna-se necessário, em um estudo sobre a circulação de pedestres, compreender a relação entre os atributos e o comportamento. As maneiras de caminhar ocorrem de forma diferente no decorrer de um percurso e para serem entendidas, requerem uma compreensão das ligações e conexões da malha urbana (TEIXEIRA, 2018).

Segundo Butcher (ICW, 2006) “Caminhar é a primeira coisa que um bebê quer fazer e a última coisa que um idoso deseja renunciar”. Para Gros (2009), o ato de caminhar é considerado uma brincadeira infantil e é definido por ele como colocar um pé na frente do outro e assim sucessivamente. Essa ação é própria do ser humano e consiste em uma forma simples de circulação. Andar a pé possui um papel relevante na sociedade e é considerada uma forma de circulação essencial ao cotidiano das pessoas (VASCONCELLOS, 2012).

Segundo Litman (2004), Gehl (2013), Mueller et al. (2015) e Speck (2017) são inúmeras as contribuições da mobilidade ativa à população e às cidades. A qualidade do espaço para andar pode promover ruas mais atrativas e seguras, com o aumento da qualidade ambiental, sustentabilidade, saúde e vitalidade.

Diversos estudos como o de Litman (2004), OMS (2005) e Speck (2017) comprovam as vantagens da caminhada diária para a saúde dos indivíduos. O crescimento desta atividade física é utilizado como estratégia pela saúde pública, para promover um estilo de vida e envelhecimento saudável e ativo (OMS, 2005). Locomover-se a pé proporciona interação, estimula a autonomia e o sentido de comunidade (LITMAN, 2004; JACOBS, 2011)

particularmente entre os pós-sexagenários, que devido às restrições motoras podem sofrer com o isolamento social (OMS, 2005).

Além disso, caminhar é a maneira mais natural de se movimentar (VASCONCELLOS, 2012), a forma mais limpa e que causa menos impacto no ambiente. O sistema verde de transporte não produz poluição sonora e não propagam poluentes no ar, fatores importantes para a criação de cidades sustentáveis, estimuladas pelo crescimento da mobilidade urbana ativa, composta por caminhar e pedalar (LITMAN, 2004; GEHL, 2013).

No entanto, apesar de todos os benefícios expostos, as cidades historicamente apresentam descaso com as pessoas, pois andar a pé é considerado uma atividade de status social inferior em relação aos transportes motorizados. Mesmo sendo de baixo custo, os agentes do poder público acreditam, na maioria dos casos, que os indivíduos podem locomover-se em qualquer circunstância, não sendo necessário priorizar investimento nas áreas exclusivas para caminhar (LITMAN, 2004; MASCARÓ, 2005; VASCONCELLOS, 2012). Com a inserção de meios de transportes motorizados, houve a necessidade de separar os modais, sendo o maior espaço e a prioridade entregue para os meios de circulação motorizados e os pedestres, continuaram no estreito espaço entre edificações e vias (JACOBS, 2011; GEHL, 2013; MALATESTA, 2017).

Atualmente o ambiente urbano apresenta baixa qualidade ambiental, aglomeração, violência no trânsito, poluição do ar, ruído excessivo, entre outros fatores que geram inúmeros tipos de estresses ambientais e transtornos. A política rodoviária predominante e o uso do transporte particular motorizado são elementos que impactam negativamente a saúde e a vida das pessoas. O uso individual de automóveis gera altos níveis de estresse, reduz a prática de exercícios físicos, diminui o contato social, além de manter os motoristas isolados por tempo indeterminado em congestionamentos (RISSEL, 2009; VASCONCELLOS, 2012).

Os altos níveis de engarrafamento no trânsito das cidades provocam interações sociais negativas. Os estresses causados nessas circunstâncias podem influenciar o bem-estar de outra pessoa em outro ambiente, a partir do contato com indivíduos que ficaram incomodados com a espera no trânsito (EVANS e COHEN, 2004). Estudos demonstram que a exposição ao ruído intenso causa desânimo e interfere nos índices de produtividade pessoal, assim como o estresse relacionado ao tráfego, que se torna cada vez mais relevante do

ponto de vista psicológico e social, porque os tempos de deslocamento estão aumentando (RISSEL, 2009).

Historicamente, os planejadores das cidades já identificavam a importância do pedestre na morfologia urbana, como por exemplo, nas cidades romanas. De modo mais recente, o novo urbanismo reforçou que a necessidade de utilizar os automóveis precisava ser reduzida, para isso o acesso e as viagens para outras áreas seriam baseados na conectividade entre os modos de circulação (CNU, 1996).

Além disso, a conectividade com outros modais para beneficiar os pedestres não é planejada com a mesma prioridade, condições de continuidade e de fluidez que as estabelecidas para o tráfego de veículos. Na prática, o planejamento de transporte que determina aspectos referentes ao sistema viário como travessias, calçadas, vias, terminais, veículos de transporte público, entre outros, privilegia a continuidade e os percursos extensos, o que beneficia a circulação de veículos motorizados e produzem várias interrupções nos deslocamentos dos pedestres e ciclistas, o que atrapalha suas viagens, aumenta o atraso e diminui a segurança (FARIA, PORTUGAL e BRAGA, 2000; VASCONCELLOS, 2012).

De acordo com um estudo realizado por Gehl (2007), 52% do tempo de uma caminhada são gastos nos semáforos, nos intervalos de espera para realizar as travessias. As rotas para a mobilidade ativa, realizada por meios de transporte não motorizados, se configuram por serem interrompidas constantemente pela rede veicular. Estratégias e intervenções urbanas que beneficiam o planejamento de percursos para caminhadas e bicicletas que se sobreponham a prioridade estabelecida para o transporte motorizado, estão sendo implementadas em algumas cidades baseadas em conceitos como ruas completas (NACTO, 2016) urbanismo tático (LYDON e GARCIA, 2015), *traffic calm* (LOCKWOOD, 1997) entre outros, com a intenção de estabelecer uma convivência harmônica, segura e com qualidade para as pessoas (VASCONCELLOS, 2012).

Apesar da desatenção referente à mobilidade ativa e a infraestrutura disponibilizada para os caminhantes, os Dados do Sistema de Informação de Mobilidade Urbana (SIMOB) publicado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2018) demonstraram que a população de cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes em 2016, realiza cerca de 26 bilhões de viagens a pé por ano. Esse modo de locomoção apresenta uma expressiva

participação no sistema de mobilidade e ainda é um dos mais utilizado, sendo 41% das viagens realizadas.

A cidade de Pelotas é um município da região sul que se situa no estado do Rio Grande do Sul, no extremo sul do Brasil. Encontra-se às margens do Canal São Gonçalo, que conecta os lagos dos Patos à Mirim. A área do território do município é de aproximadamente 1.610,084 km², conforme o Censo realizado em 2010, 93% da população total reside na zona urbana. Conforme o III Plano Diretor de Pelotas (2008) a área urbana é formada por sete Regiões Administrativas: Centro, Areal, Três Vendas, Fragata, Laranjal, São Gonçalo e Barragem.

De acordo com a pesquisa Origem-Destino realizada pela Prefeitura Municipal de Pelotas, em Outubro de 2018, 27% das viagens diárias são realizadas a pé e cerca de 24% de ônibus e 5% de bicicleta. A integração entre os modos de deslocamento ativos (caminhada e bicicleta) e o sistema de transporte coletivo, que se conecta ao deslocamento a pé, somam 57% e os carros e as motocicletas somam aproximadamente 42%, sendo menos da metade (PELOTAS, 2019).

Ainda assim, a rede viária de Pelotas possui 941,6 km, sendo 57,15 % pavimentada e 42,85% sem pavimentação. Porém a infraestrutura destinada à locomoção dos pedestres, as calçadas, detém 1.708 km de extensão total, mas somente 31% possui calçamento e 68% não apresentam pavimentação, apesar de ser o segundo modo de circulação mais utilizado pela população (PELOTAS, 2019).

Segundo pesquisadores como Sutti e Paiva (2017) proporcionar boas condições de calçadas para o deslocamento a pé não soluciona o problema das viagens realizadas pelos passantes, pois o maior número de acidentes com vítimas fatais ocorre nas travessias, causados recorrentemente pelo fato de o pedestre não ser prioridade no sistema de deslocamento. Estes elementos são importantes e também críticos no sistema de transporte, pois os usuários que se deslocam ficam expostos e suscetíveis a acidentes e divergências no trânsito. Além disso, ocorrem na intersecção de duas ou mais vias, a reunião de diversos usuários com comportamentos e necessidades diferentes, movidos por realizarem o percurso mais rápido e pela condição básica de manter o instinto de sobrevivência (MALATESTA, 2018; NACTO-GDCI, 2016).

Em ambientes, os quais as caminhadas não são determinadas como prioridade, os pedestres tendem a infringir as regras de trânsito. A ausência de um sistema que favoreça o deslocamento ativo ocasiona que os passantes tomem diferentes iniciativas para lidar com um ambiente dominado pelo tráfego, onde normalmente as soluções encontradas são perigosas e de alto risco (GEHL, 2007).

Cabe salientar a relevância do ato de cruzar as ruas frequentemente, de forma fácil e tranquila, para proporcionar aos indivíduos conforto e segurança, e à cidade qualidade funcional e vitalidade (GEHL, 2007).

Conforme já mencionado, a prioridade estabelecida para favorecer a circulação de veículos, prejudica as pessoas que se deslocam a pé, as quais enfrentam dificuldades e situações de perigo ao andarem na cidade. Alguns indivíduos como crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida, não possuem condições de acompanhar o ritmo de deslocamento estabelecido nas ruas, e por vezes, não se sentem encorajados a realizar viagens a pé (GEHL, 2007).

Outro aspecto relevante é o crescimento da proporção de idosos na população e o maior tempo de vida dos indivíduos que provoca novos desafios ao cenário brasileiro em diferentes esferas, incluindo o da mobilidade urbana. A população passou por um processo de envelhecimento significativo nas últimas décadas, como no caso do Brasil que em 2018 o número de idosos era composto por mais de 28 milhões de pessoas, o que corresponde a 13% da população, segundo a Projeção da População do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) esse percentual pode duplicar nas próximas décadas (IBGE, 2018).

Sendo assim torna-se importante abordar os fatores apresentados e analisar as particularidades presentes no modo de realizar as travessias, identificar quais os aspectos que compõem os cruzamentos e como são percebidos e avaliados pelas pessoas idosas que circulam nesses locais. Seria interessante buscar meios de viabilizar cruzamentos seguros com conforto e qualidade, que proporcionem um deslocamento agradável e tranquilo, com a intenção de minimizar acidentes e fatalidades para construir uma cidade mais amigável ao pedestre idoso.

Este trabalho situa-se na área de estudo de ambiente e comportamento e utiliza-se de métodos e técnicas da Avaliação Pós-Ocupação (APO). A pesquisa é realizada a partir de

um estudo de caso sobre cruzamentos em uma rua requalificada, localizada no centro da cidade de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil, conforme exposto no item 1.3 deste capítulo.

1.1 IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída em 2012 pela Lei Federal nº 12.587, tem como princípios a “acessibilidade universal, a segurança nos deslocamentos das pessoas” e a igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. Em suas diretrizes destaca a importância e a necessidade de priorizar o modo não motorizado de deslocamento, a integração entre os diferentes tipos de modais e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no território municipal (BRASIL, 2012).

O Plano de Mobilidade Urbana, instrumento obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes, tem como propósito colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes definidos pela PNMU. O Decreto 6.209, de 19 de setembro de 2019, instituiu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas (PlanMob), que pretende promover, desenvolver e assegurar a integração dos diferentes modos de deslocamento, mas também determinar prioridades entre eles e minimizar os danos causados pelo favorecimento de alguns meios de locomoção (PELOTAS, 2019).

O documento Envelhecimento Ativo da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2005) estimula os órgãos governamentais a incentivar, através de programas e iniciativas, os idosos a praticarem atividades físicas e andarem pela cidade, salientando ainda a necessidade de se ofertar um ambiente apropriado para tais atividades. Diante disso, o Guia Global Cidade Amiga do Idoso (OMS, 2008) propõe mobilizar as cidades para que se tornem mais amigáveis aos pós-sexagenários e possibilitem um envelhecimento ativo com qualidade de vida (OMS, 2008).

O Guia Global Cidade Amiga do Idoso (OMS, 2008) e alguns autores (LUNARO, 2006; SANT’ANNA, 2006; FREIRE et al., 2013; NAVARRO et al., 2014) destacam de forma negativa as calçadas em más condições físicas, obstáculos, travessias longas e inseguras e o desrespeito das faixas de segurança pelos motoristas como fatores que tornam difícil o deslocamento com segurança e autonomia pelos idosos. Esses relatos vão de encontro ao indicado pela OMS (2008) que enfatiza que a qualidade e as condições de deslocamento

proporcionados deveriam ser prioridade, em especial em relação a acessibilidade, as condições de calçadas, segurança e cruzamentos nas ruas das cidades. De acordo com Jacobs (2011), Vasconcellos (2012), Gehl (2013), Malatesta (2018) e outros pesquisadores, as cidades moldaram sua configuração aos automóveis, priorizando os motoristas em detrimento do modo de deslocamento a pé. Nesse contexto exposto é relevante buscar soluções centralizadas no pedestre para uma mobilidade com qualidade, conforto, segurança e uma boa caminhabilidade.

Sendo assim, devido à importância do espaço destinado ao deslocamento do pedestre, a problemática da pesquisa coloca em discussão os riscos e comportamentos adotados nos cruzamentos, após o processo de renovação urbana nos trechos selecionados como estudo de caso, como ponto de partida para abordar alternativas seguras e adequadas. As calçadas e travessias são o palco da vida urbana: se encontram os amigos, os vizinhos sociabilizam e o caminhar tranquilo de um passeio. Nesse sentido, complementando os estudos sobre desenho urbano, surgiu a necessidade de compreender a percepção de risco em situações potencialmente perigosas que podem contribuir para um atropelamento e o comportamento de risco adotado pelos passantes pós-sexagenários ao transitarem pelas vias públicas estudadas. Além disso, ao pesquisar o comportamento ao cruzar as vias carroçáveis, buscam-se alternativas seguras para o deslocamento livre de perigo dos idosos.

Em uma entrevista realizada, em 2019 por uma emissora de televisão, o diretor presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC), Fabio Berwanger Juliano, destacou a importância de observar o comportamento dos idosos para identificar o tipo de caminhada, a redução de alguns sentidos que prejudicam as travessias, as formas que os indivíduos podem assumir, ora sendo motoristas, passageiros e/ou pedestres e o respeito necessário, entre os vários meios de transportes, para proporcionar cidades seguras (JULIANO, 2019), reforçando a pertinência do estudo proposto.

Esse estudo é relevante na medida em que colabora para compreender a realidade que o idoso enfrenta em seus percursos pelas ruas e avenidas da cidade, analisar a caminhabilidade em diferentes pontos, assim como a diferença do tratamento ao pedestre no centro em comparação com os cruzamentos mais periféricos, os aspectos que identificam como satisfatórios ou não e como observam as mudanças nesses espaços. Assim

possibilitará apontar caminhos para inserção de recursos em futuras obras de vias públicas, através de estratégias que levam em consideração os comportamentos e as percepções do pedestre idoso. Dessa forma, será possível colaborar para consolidação de uma cidade segura e com qualidade, permitindo que o espaço urbano possa ser utilizado com condições de segurança e conforto, sendo pensada também para os idosos.

Com a finalidade de colaborar com estudos da área e promover cruzamentos seguros para uma cidade mais amiga do idoso, que priorize o pedestre e suas necessidades, além de minimizar acidentes e fatalidades. O problema de pesquisa consiste em entender como os cruzamentos, apesar de requalificados, influenciam nas atitudes de deslocamento arriscadas do usuário idoso e o seu entendimento sobre os riscos assumidos no ato de atravessar as ruas e avenidas.

Cabe salientar que existem algumas pesquisas como a de Ariotti (2006), realizada no centro de Porto Alegre, região sul do país, a qual estuda o comportamento de caminhantes em travessias com semáforos, através do desenvolvimento de um modelo conceitual que busca compreender as preferências e os hábitos de pedestres ao realizarem os cruzamentos. Com o conhecimento obtido, a autora identificou os parâmetros que interferem na decisão dos pedestres, conforme o local e o momento de travessia por meio de filmagens e entrevistas realizadas em campo. O trabalho de Barbosa (2010) buscou testar uma metodologia para analisar as variáveis relacionadas com o comportamento e a percepção dos pedestres que cruzam a via fora da faixa de segurança, para isso foram realizados questionários nas ruas de Maceió. Torquato (2011) também procurou aprimorar o entendimento sobre o comportamento e a percepção de risco com questionários aplicados em pedestres que se colocaram em situação de perigo, e por fim, Margon (2016) identificou o perfil e o comportamento dos passantes durante o cruzamento da via, realizado na faixa de segurança, através de questionários.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007, era composto por políticas públicas estabelecidas para o período de quatro anos, que compreendiam todo país, com o objetivo de retomar o planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura em diversos âmbitos que auxiliasse no desenvolvimento acelerado e sustentável. Em 2011, ocorreu a segunda etapa do programa (PAC 2) com maiores investimentos e parceria entre os estados e municípios, em segmentos como transporte,

energia, saúde, cultura, área social e habitação, com o objetivo de executar mais obras estruturantes para melhorar a qualidade de vida da população nas cidades (GOVERNO FEDERAL, 2018).

Entre as seis áreas contempladas, no eixo do PAC Mobilidade Urbana foi lançado o PAC Mobilidade Médias Cidades, em 2012, com o objetivo de buscar soluções e melhorias na mobilidade para cidades com população entre 250 e 750 mil habitantes, nesse programa foram investidos aproximadamente 7 bilhões de reais, onde a cidade de Pelotas recebeu recursos e foram realizadas obras para a implementação de corredores de ônibus, ciclovias e qualificação de espaços urbanos para pedestres (GOVERNO FEDERAL, 2018).

Entre outros programas, o município também foi contemplado pelo PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, que apresentou um valor de 5 bilhões de reais e buscou, através da pavimentação de vias públicas urbanas, proporcionar bem-estar, conforto, limpeza, mais segurança, entre outros fatores para os cidadãos. Os sistemas de drenagem e de calçadas, também foram realizados e contribuíram para promover acessibilidade e melhores condições de circulação nas cidades, em Pelotas foram realizadas obras de Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, com investimento previsto de 12 milhões e Qualificação de vias estruturantes do Transporte Coletivo com cerca de 35 milhões de reais (GOVERNO FEDERAL, 2018).

Diante dos significativos investimentos realizados e do grande número de vias que foram contempladas pelos editais dos anos de 2015 e 2016, além da importância que estas possuem na mobilidade da cidade, tornou-se relevante realizar o estudo em uma rua onde foi realizado um processo de reestruturação. Além disso, nos trabalhos (Ariotti, 2006; Barbosa, 2010; Torquato, 2011; Margon, 2016) analisados que abordavam o comportamento e/ou a percepção de riscos, não foram identificadas abordagens realizadas em vias e travessias que passaram por um processo de requalificação. Cabe ainda destacar, que os projetos também são executados para o melhor deslocamento dos passantes, mas sem direcionar para a perspectiva da segurança do pedestre idoso, mesmo com a execução de uma nova estruturação.

Mostra-se, logo o exposto que o problema ainda é pertinente ao estudar cruzamentos que foram recentemente requalificados sobre a perspectiva do pedestre idoso, pelo fato de ser uma parcela da população que se mostra ativa, sofre com o processo de

envelhecimento, vive mais tempo mais tempo e continua usufruindo o espaço. Dessa forma, existe uma lacuna no conhecimento referente à percepção e o comportamento dos idosos em relação à infraestrutura física dos espaços públicos (calçadas e travessias) em trechos viários requalificados, em cidades de médio porte como Pelotas. A partir disso e da identificação do problema de pesquisa, apresentam-se como pergunta de pesquisa:

Diante da requalificação das vias, como os idosos percebem e se comportam frente aos riscos eminentes das travessias?

Diante da pergunta de pesquisa principal, surgem questionamentos secundários como: Qual o comportamento do pedestre no momento da travessia? Existem conflitos nas travessias? Qual a percepção, a partir da perspectiva dos caminhantes, ao cruzar as vias urbanas e as travessias selecionadas?

1.2 OBJETIVOS

A pesquisa tem como objetivo geral identificar o comportamento e a percepção de risco do pedestre idoso nas travessias urbanas de uma via reestruturada dentro do Programa PAC Pavimentação pelo edital de 2015, na cidade de Pelotas, selecionadas pela localização e pela função que desempenham na configuração da malha urbana central.

Como objetivos específicos dessa investigação, pretende-se:

- I. Estabelecer atributos qualitativos verificados nos cruzamentos que influenciam especificamente a travessia;
- II. Averiguar a percepção de risco do pedestre idoso ao cruzar as travessias que foram reestruturadas;
- III. Identificar os tipos de comportamento dos pedestres nos cruzamentos;
- IV. Identificar os elementos físico-espaciais e os atributos ambientais que interferem ou impactam no momento da travessia;

1.3 OBJETO DE ESTUDO

Para atender aos objetivos propostos, o trabalho será realizado através de um estudo de caso no município de Pelotas no estado do Rio Grande do Sul, no Brasil, distante 261 quilômetros da capital Porto Alegre (localização exposta na figura 1)

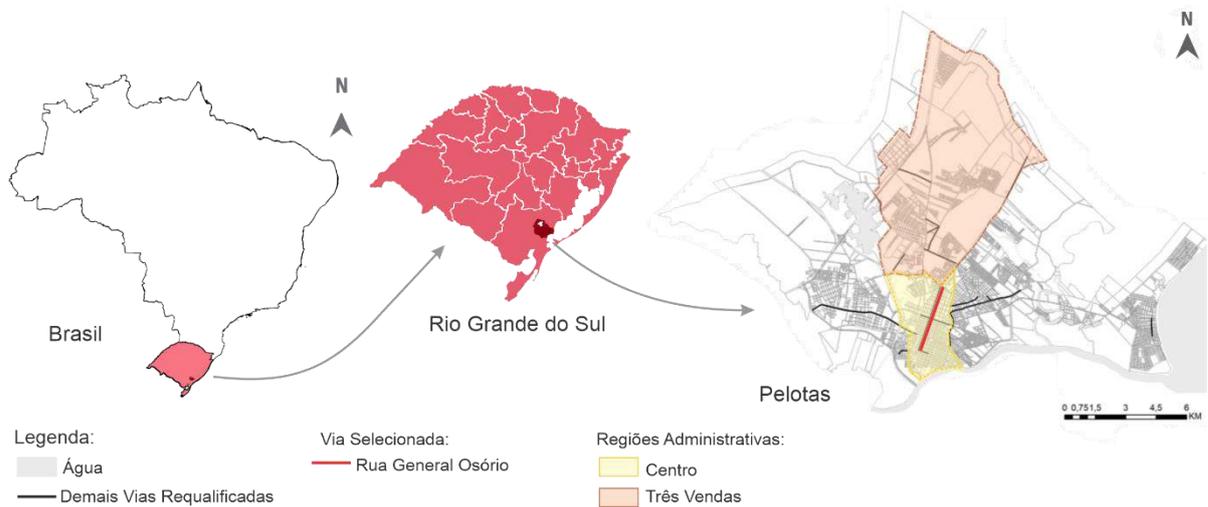


Figura 1: Localização do Município de Pelotas e das vias requalificadas que integram os estudos de caso. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Os dados apresentados pelo IBGE mostram que entre os anos de 2012 e 2017 houve um aumento da população idosa em todo Brasil, e o Estado do Rio Grande do Sul é o segundo do país com maior proporção de habitantes acima de 60 anos, alcançando 18,6% (IBGE, 2018).

A cidade de Pelotas, considerada de porte médio, possui 1.609 km² de área total e 328 mil habitantes, conforme o último censo realizado, em 2010 e foi a terceira mais populosa do Estado. Cerca de 93% de sua população reside na zona urbana do município (IBGE, 2010), área em que o trabalho será desenvolvido, mais precisamente em recortes estratégicos da malha viária, em cruzamentos da via requalificada localizada na área central, a Rua General Osório.

A cidade é selecionada entre outras estudadas pela pesquisa “Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”, a qual é financiada com os recursos da

Newton Fund e ESRC (Economic and Social Research Council) entre o Reino Unido e Brasil¹, que tem como objetivo explorar o envelhecimento em diversos contextos urbanos, sociais e culturais. Para o estudo foram escolhidas as cidades de Brasília e Belo Horizonte, entre elas, sendo que Pelotas é a que possui o maior percentual de população idosa, aproximadamente 15% da população total (PLACEAGE, 2019).

Trechos da malha viária de Pelotas passaram por uma reestruturação, destinados a melhorias nas condições de circulação que ocorreu através dos recursos dos Programas de Aceleração do Crescimento (PAC) – Pavimentação e Mobilidade Urbana em 2015 e 2016. Os projetos, em algumas vias estratégicas, foram constituídos pela implementação de recapeamento asfáltico, concretagem do corredor exclusivo para transporte coletivo, requalificação dos canteiros, ciclovias, sinalização viária horizontal e vertical, drenagem, paisagismo, mobiliário urbano, rampas, sinalização para acessibilidade, rede de esgoto e iluminação pública, adequação das calçadas e a criação de áreas destinadas exclusivamente para os pedestres com inserção de mobiliário urbano (PELOTAS, 2018).

Para esse estudo foram utilizados o mapa de concentração de idosos por setores censitários, elaborados pelos pesquisadores Sinval Cantarelli Xavier e Anelize Milano Cardoso, gerados para a pesquisa Place Age que foram utilizados como base para seleção da via estudada. Parte do estudo internacional desenvolveu-se em Pelotas nos bairros Centro, Fragata e Navegantes definidos pela estratificação de renda e concentração de idosos.

A Rua General Osório (Figura 2), foi selecionada para o estudo, por localizar-se no bairro Centro, em uma região com grande concentração de população idosa da cidade de Pelotas, por apresentar uso do solo diverso e intensa circulação de pedestres e veículos. Outros aspectos relevantes na escolha, além de ser importante para o sistema de circulação e conexão das áreas da cidade, não foram encontrados até o momento estudos relacionados com a percepção e o comportamento de risco do pedestre idoso na rua e em travessias que foram requalificadas em Pelotas. As vias que receberam a nova estruturação foram identificadas na figura 3 a seguir, assim como a selecionada (em vermelho) por apresentar relevância na hierarquia do sistema viário, conforme o III Plano Diretor de Pelotas, ter significativa concentração de idosos ao longo de sua extensão.

¹ A pesquisa *“Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”* foi coordenada pelo Dr. Ryan Woolrych (UK) e Dra. Adriana Portella (BR), que estudou o processo de envelhecimento do idoso ativo em sua comunidade.



Figura 2: (a) (b) (c) Imagens da via objeto de estudo. Fonte: Acervo da autora, 2019.

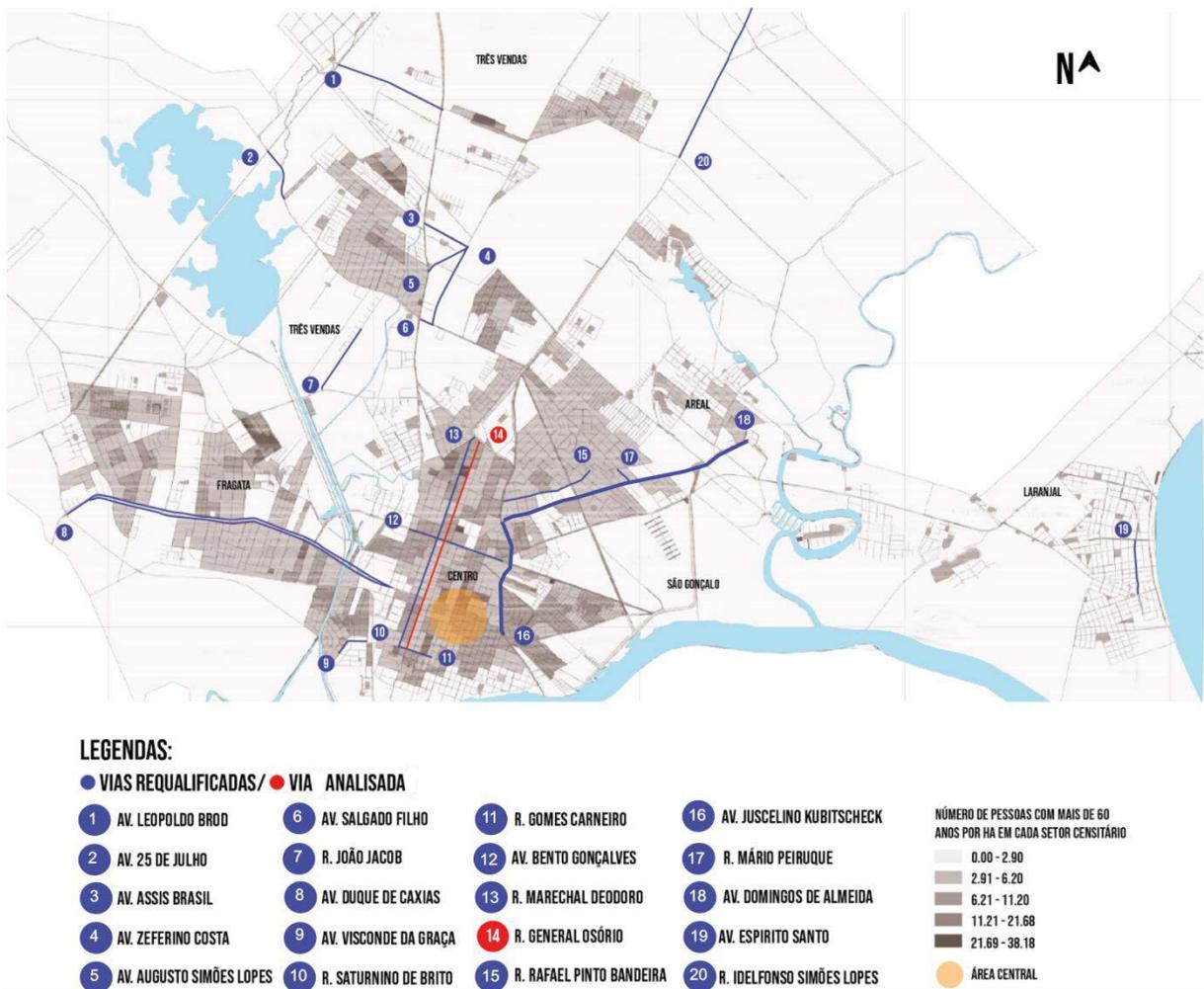


Figura 3: Mapa da localização dos trechos reestruturados e destaque para rua selecionada como objeto de estudo. Fonte: Adaptado por Karolina Tuche. Original disponível em <http://placeage.org/uploads/maps/Pelotas-Distribuicao_socio_economica.pdf>. Acesso em jan. 2019.

A partir da escolha da Rua General Osório foram analisados diferentes tipos de cruzamentos, que contém particularidades e importância no sistema viário do município e foram selecionados como objeto de estudo da pesquisa, por comporem parte do percurso

de deslocamento a pé, sendo também considerados segmentos importantes no sistema de circulação nas cidades, além de pontos de encontros sensíveis e de conflito entre os diferentes modais. Foram selecionadas 5 travessias urbanas com diferentes graus de conectividade e também configurações geométricas, graus de complexidade e tipologias. A escolha das amostras ocorreu através de diversos fatores que integram um deslocamento a pé seguro e agradável, com a existência de sinalização semafórica, faixa de pedestres, acessibilidade, intensidade de fluxo dos modais, hierarquia viária entre outros aspectos. As travessias serão apresentadas detalhadamente no capítulo correspondente.

1.4 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O presente trabalho é composto em 6 capítulos.

Capítulo 1 - Introduz a pesquisa com a contextualização do estudo, a apresentação do tema e a justificativa. Além disso, apresenta a pergunta de pesquisa, o objetivo geral e específicos e o objeto estudo de caso.

Capítulo 2 - Apresenta a fundamentação teórica da pesquisa e a revisão da literatura relacionada com as variáveis associadas ao problema de pesquisa. Foram abordados temas como o envelhecimento da população e as restrições decorrentes desse processo, a importância do modo de deslocamento a pé, a relevância das travessias urbanas no sistema de circulação das cidades e a percepção e comportamento de risco dos pedestres.

Capítulo 3 - Expõe detalhadamente os aspectos relevantes das áreas e objetos de estudo para o trabalho, a via selecionada e as travessias urbanas.

Capítulo 4 - Aborda a metodologia utilizada nesta investigação, os métodos de coleta e análise de dados, a seleção da amostra e o relato sobre o trabalho de campo.

Capítulo 5 – Apresenta os resultados obtidos associados aos objetivos do estudo.

Capítulo 6 – Expõem as conclusões da pesquisa e as considerações finais. Também são revistos os principais resultados e a colaboração desse estudo para futuras investigações.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 PEDESTRE

2.1.1 Idosos

Conforme definido pela OMS (2005, 2008), os idosos, são todos os indivíduos com idade igual ou superior a 60 anos que vivem em países em desenvolvimento. Já nos países desenvolvidos, corresponde a todos com idade igual ou superior a 65 anos. Essa diferença, relacionada com o lugar onde vivem as pessoas, ocorre devido à qualidade de vida.

Com a intenção de melhorar a qualidade de vida dos idosos ao longo dos anos, a Organização Mundial da Saúde (OMS) adotou o conceito de “Envelhecimento Ativo” considerado um processo composto por diversos aspectos que possibilitam o acesso às oportunidades de saúde, participação e segurança. O envelhecimento ativo destaca a independência, permitindo que as pessoas reconheçam o seu potencial físico, social e mental, participem da sociedade conforme as suas especificidades e também proporcionar proteção, segurança e cuidados adequados às pessoas idosas (OMS, 2005).

Em 2002, na Segunda Assembleia Mundial sobre o Envelhecimento, foi realizado um plano de ação internacional, o qual organizou recomendações para serem realizadas com o intuito de promover a saúde e o bem-estar na velhice. Entre os objetivos, consta o desenvolvimento de políticas para prevenir os problemas de saúde entre pessoas idosas e incentivá-los a terem vida ativa e saudável que incluam atividades físicas (OMS, 2005).

Os espaços de circulação adequados podem proporcionar um envelhecimento ativo, pois a qualidade de vida durante esse processo está diretamente conectada com o nível de locomoção. Os deslocamentos realizados pelos pedestres anciãos são fundamentais para manter independência, saúde física e mental, apesar dos aspectos do ambiente urbano ser um empecilho e causar insegurança, conseqüentemente restringindo a prática da caminhada pelos idosos (OMS, 2005; LUNARO, 2006).

Portanto, é de extrema importância identificar as necessidades da população idosa e desenvolver melhorias que atendam às demandas do idoso, permitindo que eles adquiram o

sentimento de autonomia e segurança (TOMASINI, 2005; LUNARO, 2006; OMS, 2008; NAVARRO, 2014). Diante do aumento expressivo dessa parcela da população, identificar a dinâmica do crescimento, as características dos idosos e as demandas, torna-se fundamental às cidades, disponibilizar ambientes adequados e proporcionar um envelhecimento digno e ativo. No tópico a seguir serão abordados alguns aspectos do aumento da população idosa no mundo, no Brasil e no Estado do Rio Grande do Sul, assim como na cidade de Pelotas.

2.1.2 Aumento da População Idosa

Conforme os dados apresentados por algumas instituições nacionais e internacionais (IBGE, OMS, ONU) que demonstram o panorama do envelhecimento da população mundial, o crescimento da proporção de idosos é resultado, além de outros fatores, da queda na fertilidade e das melhorias na qualidade de vida, avanço da ciência, medicina e acesso a esses recursos.

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU) dois terços da população mundial de idosos vivem em regiões em desenvolvimento, onde há um crescimento veloz e constante dessa parcela da população. Estima-se que em 2050, cerca de 8 em 10 idosos viverão nestas regiões, o que exige dos governos competentes políticas públicas e ações planejadas em várias áreas para atender às demandas dessa faixa etária (OMS, 2008; ONU, 2017; MONTECLARO, 2014).

O cenário para a população idosa no Brasil é de crescimento rápido e acelerado (OMS, 2008) nas próximas décadas. A estrutura da pirâmide etária brasileira vem continuamente passando por significativas alterações em seu formato, semelhante a tendência mundial. O progressivo declínio nas taxas de fecundidade associado a diminuição do nível de mortalidade, provocou o envelhecimento gradativo da população e mudanças na forma da pirâmide etária, com o estreitamento da base, que ocorre pela baixa fecundidade (menos jovens e crianças) e pelo alargamento do corpo (mais adultos) e topo (idosos) decorrente da redução nos níveis de mortalidade (IBGE, 2018).

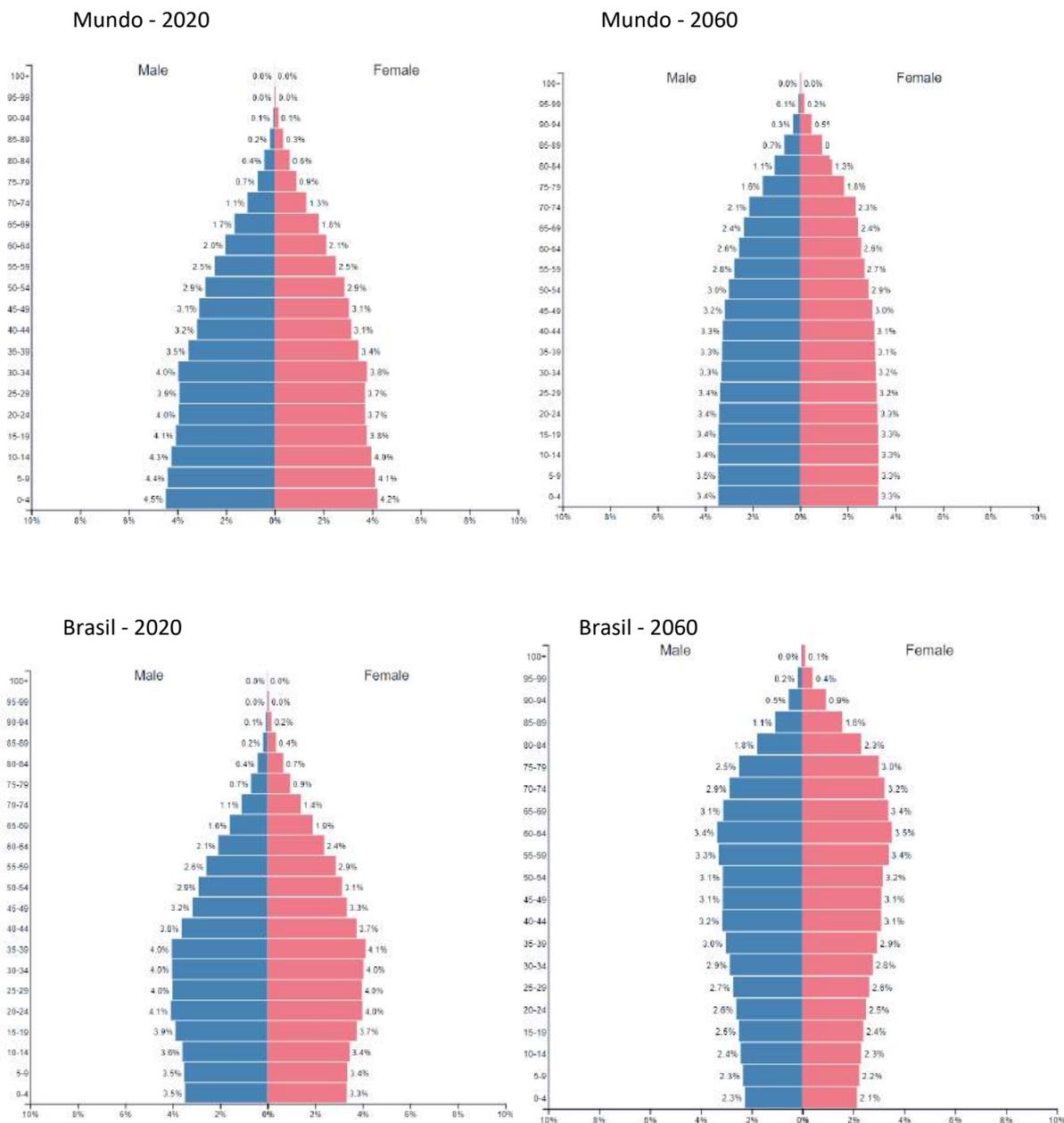


Figura 4: Pirâmide etária da população mundial e do Brasil em 2020 e as projeções para 2060.

Fonte: <https://www.populationpyramid.net/> modificado pela autora, 2021.

O baixo índice de mortalidade possibilitou o aumento do número de indivíduos entre 60 e 80 anos em todos os estados do país. Estima-se que para o ano de 2060 um quarto da população, ou seja, 25,5% do total de habitantes chegarão aos 60 anos ou mais o que corresponderá aproximadamente a 58,2 milhões de idosos (IBGE, 2018). Também é previsto para o ano de 2060 uma população de 228 milhões de habitantes com esperança de vida de 81 anos, superando os nascidos em 2017, que podem chegar em média, aos 76 anos de vida

(Segundo as Tábuas Completas de Mortalidade, IBGE, 2018). O Rio Grande do Sul (RS) apresenta uma das quatro maiores expectativas de vida, em 2017, superando a média nacional com 78 anos (IBGE, 2018).

Constatou-se uma ampliação no número de idosos ao longo do tempo no Estado do RS, os dados do censo de 2010 mostraram que as pessoas com mais de 60 anos representavam 13% da população total, assim como os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD), de 2016, onde o Estado era o segundo do país com maior proporção de habitantes acima de 60 anos, alcançando 17% da população (IBGE, 2010; IBGE, 2018). Conforme os indicadores em 2030, o RS pode chegar a 11 milhões de habitantes e apresentar 24% de indivíduos pós-sexagenários. Em 2060, a estimativa é de aproximadamente 10 milhões de pessoas no RS, sendo 29% da população total idosa (IBGE, 2018; FEE, 2018).

Paralelamente com esse processo de envelhecimento populacional, ocorre o aumento significativo da população urbana mundial, cerca de 54,82% da população global, no ano de 2017 vivia em áreas urbanizadas, sendo 8,69% apresentava indivíduos com 65 anos ou mais, no Brasil 86% da população total vivem em áreas urbanas. As projeções sobre esse aspecto também são de crescimento significativo e as estimativas da ONU são que até 2050 cerca de 92% da população brasileira viva em cidades (ONU, 2019).

No ano de 2010 foi constatado que no Estado do Rio Grande do Sul cerca de 85% da população residia em área urbana, no município de Pelotas esse número representava 93,3% da população total residente na cidade (IBGE, 2010).

Após os dados e as projeções expostas, mostra-se evidente o cuidado necessário que a gestão pública e os outros órgãos devem ter com a nova realidade populacional nas cidades, frente ao despreparo que alguns países em desenvolvimento se encontram. Assim torna-se indispensável realizar ações estratégicas que vão além das áreas saúde, habitação, educação e que possam contribuir na vida do idoso, para terem o direito de um envelhecimento ativo e com qualidade de vida garantida.

2.1.3 Processo de envelhecimento e algumas limitações da idade

O processo de envelhecimento ocorre naturalmente e provoca diferentes necessidades que surgem de várias maneiras, à luz de um processo dinâmico, natural e progressivo de cada ser humano. As inúmeras modificações morfológicas, bioquímicas e fisiológicas refletem no uso dos espaços públicos e na interação com outras pessoas. A compreensão dessas mudanças que provocam diversas necessidades espaciais nos idosos auxilia na elaboração de projetos para ambientes adequados, que atendam as limitações e as capacidades dos usuários (DORNELES, 2006; CUNHA e COSTA, 2014). Conforme CUNHA E COSTA (2014), para adaptar e criar ambientes que ofereçam acesso a todas as pessoas, utilizam-se os princípios do Desenho Universal para viabilizar os deslocamentos com segurança, autonomia e conforto. De acordo com HUNT (1991), as necessidades adquiridas através do processo de envelhecimento estão interligadas com os componentes da acessibilidade e dividem-se em necessidades físicas, informativas e sociais.

As necessidades físicas são decorrentes das modificações e do desgaste que ocorrem nos sistemas músculo esquelético, cardiovascular, pulmonar e sensorial dos idosos. Relacionadas com a saúde física, com a segurança e com o conforto dos usuários no ambiente, essas necessidades são postas como prioridade ao se elaborar e executar projetos de espaços públicos. Assim, os espaços projetados para satisfazer as necessidades físicas, a capacidade de pertencimento do lugar, autoestima e a saúde dos idosos ou pessoas que apresentem alguma restrição devem ser basicamente livres de obstáculos e de fácil manutenção, para evitar acidentes (DORNELES, 2006).

As restrições físicas causadas pelo processo de envelhecimento geram novas e diversas necessidades para desenvolver atividades nos espaços públicos (COSTA E CUNHA, 2014). Elas causam modificações na forma de caminhar conforme a evolução da idade, como a redução da marcha de caminhada, da altura e do comprimento do passo, problemas de equilíbrio ocasionados pela diminuição nos movimentos dos braços e força nos músculos, os quais são importantes, pois ajudam a manter a estabilidade e movimentação. Os idosos reconhecem o perigo de quedas provocado pela redução na estabilidade e no maior tempo de deslocamento. Diante disso, os pedestres idosos se locomovem de forma lenta e cuidadosa no caminhar, o que dificulta a iniciativa da ação, sendo um dos pontos mais críticos no ambiente de circulação das cidades (WILLIAMS, 2002; SANT'ANNA, 2006;

PFUTZENREUTER, 2014). Além dos problemas advindos da idade que dificultam a locomoção dos idosos, as ruas das cidades apresentam calçadas desniveladas, pisos quebrados, degraus, mobiliário urbano inserido de forma inadequada entre outras questões que prejudicam e ameaçam a segurança dos indivíduos (OMS, 2008; NAVARRO et al, 2015).

A velocidade média do pedestre estabelecida pelos padrões nacionais e internacionais é de 1,2m/s, com base em manuais de engenharia de tráfego (NACTO-GDCI, 2016). A velocidade de locomoção adotada para os pós-sexagenários, segundo os autores Duim, Lebrão e Antunes (2017) é de 0,7m/s, o que provoca um deslocamento mais lento, em travessias longas e comprometem o caminhar com segurança e autonomia. A velocidade de deslocamento e o tempo dos idosos para realizar as travessias, não são contemplados pelo intervalo semafórico destinado aos pedestres, esses fatores são reivindicados recorrentemente (OMS, 2008). Um estudo realizado na cidade de São Paulo constatou que a grande maioria dos passantes com idade avançada não consegue completar a travessia em sua própria velocidade de caminhada (DUIM, LEBRÃO e ANTUNES, 2017), o que evidencia que o tempo para realizar a travessia, não contempla o pedestre idoso sendo agravado pela limitação da idade.

Segundo Sant'Anna (2006), conforme passam os anos o período de ação tende a aumentar, é um dos pontos mais críticos de indivíduos com mais de 60 anos no ambiente de circulação das cidades. Um intervalo de tempo prolongado é benéfico em situações como atravessar as ruas. O tempo de reação varia de acordo com complexidade da tarefa solicitada, quanto mais complexa, mais tempo os indivíduos precisam para pensar antes de realizar a conduta escolhida, sendo assim um intervalo de tempo maior para os pedestres idosos facilitaria o deslocamento.

Outra barreira identificada é a ausência de travessias no mesmo no nível da calçada, o que faz com que o pedestre circule acima ou abaixo do nível da via, se deparando com elementos como meio-fio e rampas inadequadas, que causam dificuldades de circular nas ruas (MALATESTA, 2018). As más condições das calçadas com pisos quebrados, irregulares e com obstruções também acabam se tornando um obstáculo para o deslocamento dos idosos, cadeirantes e dos que utilizam andadores (OMS, 2008).

A configuração das ruas com sentido binário ou com canteiros centrais colocam os idosos em situação desconfortável, pois com o passar dos anos sofrem com rigidez no

pescoço e aumento no tempo de ação, afetando o movimento de olhar para os lados e tomar a iniciativa de cruzar (SANT'ANNA, 2006).

Sant'anna (2006) aponta que, diante das inadequações presentes e a sensação de não conseguirem observar todos os acontecimentos do trânsito e entorno, ocorre a falta de confiança relacionada com as restrições. A compreensão de alguns acontecimentos ao redor faz parte das necessidades referentes à informação e orientação, ocasionadas pelas alterações psicocognitivas e visuais, que se relacionam ao modo de como a informação sobre o meio-ambiente é processada. Os elementos utilizados nesses projetos urbanísticos têm como objetivo amenizar as dificuldades encontradas e buscam facilitar a compreensão dos espaços, que abrangem os aspectos de deslocamento e uso, os quais possibilitam o acesso e a utilização dos espaços e seus equipamentos por todos os cidadãos. Sendo assim, o objetivo é projetar espaços que sejam de fácil entendimento com cores, contraste, boa iluminação e que estimulem todos os sentidos (DORNELES, 2006).

Aparecendo como outra restrição física, o desgaste do sistema visual se dá a partir da diminuição da capacidade de enxergar os objetos nitidamente, como identificar elementos em movimento (CUNHA e COSTA, 2014), por exemplo, um veículo que se aproxima. Várias são as limitações que os idosos apresentam, como visão opaca e menor tolerância à luminosidade e percepção de cor. O campo visual, a visão periférica e assimilar acontecimentos rápidos, também sofrem alterações com o avanço da longevidade (CUNHA e COSTA, 2014; SANT'ANNA, 2006).

Pedestres e condutores compreendem grande parte dos acontecimentos pela visão central e periférica. Essa redução predispõe ao risco, pois a diminuição da visão altera o equilíbrio e o deslocamento em situações complexas de trânsito (CUNHA e COSTA, 2014; SANT'ANNA, 2006), como a percepção equivocada da distância e da velocidade em que o carro se aproxima e o erro na compreensão do tempo disponível para realizar a travessia tranquilamente, provoca a possibilidade de tomar-se uma iniciativa de risco. Sant'anna (2006) ressalta que a dificuldade de determinar a aceleração do veículo é um dos principais problemas quando os pedestres idosos cruzam a rua.

Diante da dificuldade de determinar a velocidade de deslocamento e aproximação dos veículos, por vezes, os transeuntes idosos colocam-se em situação de perigo, pois

atravessam a rua sem uma boa precisão sobre a distância que os outros modais se encontram o que gera conflito entre eles nas travessias.

As restrições no sistema auditivo provocam a redução auditiva e dificulta a propagação do som. Em indivíduos com 60 anos ou mais, pode ocorrer, no canal auditivo, à concentração de cera o que provoca a redução auditiva e dificulta a propagação do som. O alto nível de ruído atrapalha na compreensão de sinais sonoros, dificulta reconhecer pelo som a aproximação dos carros e escutar conversas em locais muito barulhentos (SANT'ANNA, 2006; DORNELES, 2006; CUNHA e COSTA, 2014), configurando-se como um agravante à situação de risco, principalmente em vias mais movimentadas e barulhentas.

Além dos aspectos apresentados, segundo o autor Hunt (1991) as necessidades sociais estão relacionadas com o controle da privacidade e com a interação social. Essas demandas exigem que os projetos sejam familiares e amigáveis (não hostis) aos idosos, visando desenvolver o senso de lugar, comunidade e as relações cordiais com os vizinhos. Entender a dinâmica do envelhecimento e as questões referentes, auxiliam no desenvolvimento de espaços adequados e ambientes mais receptivos, o que possibilita aos idosos realizarem uma conexão com a comunidade, se sentirem pertencentes ao lugar e criarem vínculos com pessoas próximas.

Cabe destacar, que mesmo com algumas privações e cuidados necessários que ocorrem devido ao envelhecimento, é benéfico e vantajoso para os idosos vivenciarem as ruas, bairros, parques, os espaços da cidade, porque na sociedade atual, a velhice representa a última etapa na linha cronológica da vida (TÓTORA, 2016). Por esse motivo nota-se a importância da participação social e dos indivíduos se manterem ativos, pois é a partir do cotidiano e das relações interpessoais que os idosos ficam cientes de seus papéis e compreendem que ainda são capazes de contribuir para a sociedade. Associada a essa importante participação também está o grau de mobilidade dos indivíduos, pois locomover-se permite acesso à família, aos amigos e à comunidade, fator fundamental para manter autonomia e saúde, além de garantir um envelhecimento ativo (OMS, 2008).

Após expostas as restrições e a importância da locomoção para vitalidade dos idosos, justifica-se compreender o conjunto dos fatores que englobam o processo de envelhecimento e não apenas abordá-los isoladamente, pois assim torna-se viável

proporcionar um ambiente satisfatório, acessível com autonomia e com a participação dos pós-sexagenários.

2.2 SISTEMA VIÁRIO

Lynch (1999, pág. 58) define via como “canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente”, além disso, constata que são elementos relevantes, presentes recorrentemente na imagem da cidade dos indivíduos, pois observam e compreendem a cidade à medida que nela se deslocam, assim organizam e relacionam os outros elementos no decorrer das vias.

O sistema viário articula e estrutura a mobilidade, nele ocorrem os inúmeros deslocamentos diários que movimentam o espaço onde circulam veículos e pessoas. As vias comportam as faixas de rolamento, os estacionamentos, infraestrutura para bicicletas, as calçadas, os canteiros, entre outros elementos (figura 5) que conectam os diferentes tipos de usos, a extensão e as condições dos espaços de circulação (BRASIL, 2008; LYNCH, 1999). Desenvolver uma rede viária e espaços públicos de alta qualidade contribui e proporciona diversos benefícios aos moradores e às cidades (NACTO, 2016).

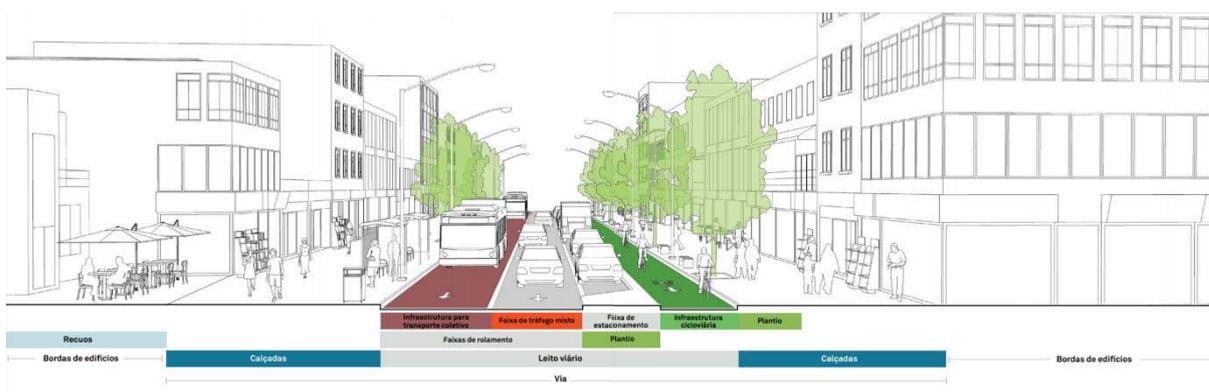


Figura 5: Elementos que compõem a via. Fonte: NACTO, 2016 (pág. 4 e 5).

As vias públicas podem ser classificadas conforme Moretti (1997), segundo o objetivo de garantir as funções principais e o bom funcionamento do sistema viário.

As vias de pedestres apresentam como função o acesso dos caminhantes às edificações, ao lazer, convívio social e não preveem acesso de automóveis (MORETTI, 1997). Os usuários destas ruas apresentam diversas habilidades e diferentes faixas etárias, que sentam, caminham, fazem pausas e desfrutam das ruas urbanas. Estas devem ser acessíveis a todos e principalmente aos mais vulneráveis, com espaços seguros para o deslocamento, calçadas contínuas e sem obstrução, com diversidade visual, entre outros elementos para proporcionar uma vivência de rua agradável (NACTO, 2016).

Nas vias mistas admite-se circulação de veículos para acessar as edificações, já nas vias locais além do deslocamento de pedestres ocorre, também, a circulação de veículos em baixa velocidade, com faixa de rolamento estreita e conformação geométrica. As vias coletoras apresentam maior volume de veículos e velocidade de circulação, nessas ruas o projeto geométrico deve atenuar os conflitos existentes entre os diferentes meios de locomoção, conforme Moretti (1997) a velocidade deve ser de até 40km/h.

Independente da classificação adotada, as ruas e cruzamentos devem proporcionar uma circulação segura e administrar as interações entre os modais (NACTO, 2016). Conforme (NACTO, 2016) a categorização das ruas em arteriais, coletoras e locais é equivocada, pois considera apenas um usuário, sendo que existem diversas variáveis a serem analisadas, o que pode gerar negligência e limitações aos cidadãos (MORETTI, 1999; NACTO, 2016). As ruas multimodais contemplam as várias opções de mobilidade, sua capacidade é aumentada pela distribuição equilibrada dos espaços, além das inúmeras contribuições que tornam as cidades mais eficientes, com mais pessoas nas ruas, maior conectividade e acessibilidade entre os modais e os outros elementos (NACTO, 2016).

Além disso, as ruas podem oferecer uma rede com vias interligadas, permeáveis, acessíveis, confortáveis para os passantes, seguras e significativas. Essa trama que beneficia o deslocamento a pé também prioriza uma variedade de espaços que estimulam essa prática, com estratégias como calçadas continuadas sem bloqueios no percurso, quadras pequenas com frequentes cruzamentos no mesmo nível das calçadas que possibilitam uma circulação segura e apropriada. Somado a esses aspectos os recuos das edificações permeáveis projetados na escala humana também beneficiam os transeuntes, pois proporciona uma experiência de caminhada interessante e aprazível (NACTO, 2016).

Conforme Malatesta (2018), o principal elemento base para Rede de Mobilidade a Pé são as calçadas, essa estrutura desempenha um papel importante no cotidiano das cidades, pois conduz a circulação e o acesso dos passantes estimulando que as pessoas a caminhem pelas ruas e ativa o espaço público socialmente e economicamente (NACTO, 2016).

Os passeios públicos são formados por espaço com faixas livres e acesso universal que possibilita inúmeras atividades e funções, conforme o Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016). Segundo a definição do Código Brasileiro de Trânsito (CTB, 1997) os conceitos de calçada e passeio são distintos. As calçadas compõem “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.” (CTB, 1997, p.100) e o passeio é considerado “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.” (CTB, 1997, p.104) (destacado na figura 6).

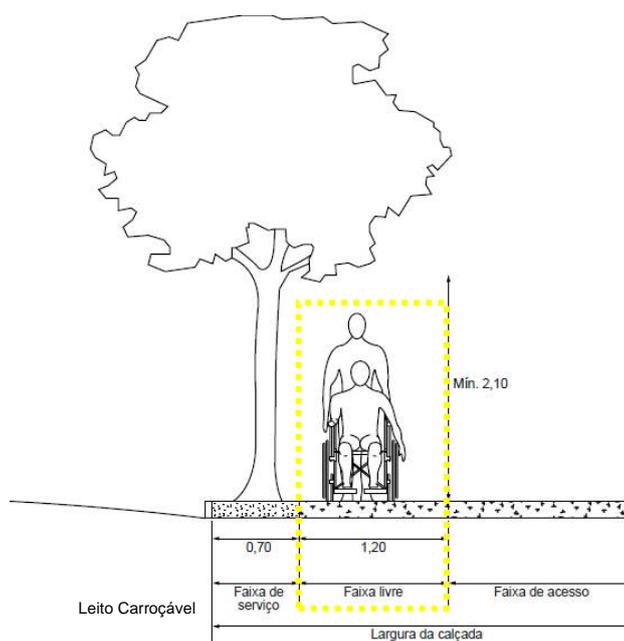


Figura 6: Faixas de uso que compõem a calçada com destaque para área denominada passeio e as dimensões mínimas. Fonte: NBR 9050 (2020) figura modificada pela autora, 2020.

Conforme a NBR 9050 (2020), as faixas que compõem a calçada possuem uma função específica e sugestão de medida mínima. A faixa de serviço, entre o meio fio e a faixa livre é onde são dispostos os bancos, paraciclos, os canteiros com vegetação, instalações de transporte coletivo, os postes de iluminação, sinalização, entre outros elementos como

jardins de chuva, etc. Recomenda-se que essa parte da calçada tenha largura mínima de 0,70 m.

A faixa livre, também denominada de faixa livre de circulação ou passeio (destacado na figura 6) é destinada exclusivamente ao trajeto de pedestres. O espaço para circulação deve ser livre de obstáculo, adequado e seguro para o deslocamento a pé, ter inclinação transversal de até 3 %, possuir continuidade entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre (NBR 9050, 2020). O Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016) recomenda que a faixa livre, em ruas com ambientes residências devam ter largura de aproximadamente 1,8m e 2,4m e em centros urbanos ou áreas com intenso volume de pedestres tenham 2,4m a 4,5m de largura.

A faixa de acesso ocorre em calçadas com largura superior a 2,00m e corresponde ao espaço de transição entre a área pública e o lote (NBR 9050, 2020), recorrentemente é utilizada como extensão das edificações, para acomodar rampas de acesso aos lotes, mesas, cadeiras de bares e restaurantes, vasos de plantas e placas comerciais (NACTO, 2016; MALATESTA, 2018; NBR 9050, 2020).

As calçadas irregulares e com obstruções dificultam o percurso do pedestre, por esse e outros motivos, o espaço destinado ao deslocamento e as faixas de pedestres devem ter uma faixa livre e continua para serem úteis aos transeuntes. A infraestrutura destinada a este modo de deslocamento ativo forma uma rede de conexões e encurta caminhos, assim proporciona diferentes rotas para alcançar os destinos mais recorrentes dos caminhantes. A largura e a hierarquia dessa malha devem corresponder ao contexto para que comportem os diversos ritmos de deslocamento (NACTO, 2016).

Os caminhantes utilizam as menores superfícies simultaneamente, fazem uso de todos os seus sentidos e são os usuários mais vulneráveis, por isso são indicados recursos que priorizam a rede de pedestres (NACTO, 2016). O dimensionamento da superfície deve comportar a distância pessoal dos indivíduos que se deslocam pela calçada no mesmo momento, conforme mencionado por Malatesta (2018) os indivíduos preservam uma faixa, inconscientemente, de aproximadamente 0,90m de largura (conforme a figura 7) para realizar uma caminhada. O espaço entre pedestres apontado por Malatesta (2018) é denominado por Hall (1986) como distância íntima de modo afastado, com 15 a 40

centímetros, o autor relata que os indivíduos sentem-se incomodados quando outros avançam essa esfera íntima, como esbarrar ou colidir com outros passantes.



Figura 7: Esquema de distanciamento de circulação a pé bidirecional. Fonte: Malatesta (2018, pág. 57) modificado pela autora, 2020.

O Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016) orienta que em áreas centrais, as calçadas e faixas livres sejam amplas para possibilitar que os indivíduos caminhem por esse espaço, tanto em pares como em grupo confortavelmente, passando uns pelos outros, e que abrigue um volume elevado de pedestres em horários de pico. Sugere também, que estes espaços proporcionem segurança para todos em diferentes momentos do dia e que ao longo dos percursos, os elementos como a iluminação das calçadas, declives acessíveis, ausência de barreiras e a dimensão das áreas destinadas aos passantes, entre outros, colaboram para a segurança dos pedestres (NACTO, 2016).

Para os adultos mais velhos, a maioria das ruas não apresenta condições necessárias para um deslocamento seguro. O perigo maior está no pouco tempo disponível para os pedestres com idade avançada realizarem o cruzamento, nas rampas que não possuem um bom estado de conservação e nas marcações quando estão gastas, o que dificulta visualizar e identificar a sinalização. Esses e outros aspectos causam uma porcentagem elevada de mortes no trânsito desta parcela da população (NACTO, 2016).

Para proporcionar ruas seguras aos pedestres idosos, o Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016) recomenda a execução de ilhas de refúgios, extensão do meio fio para reduzir as distâncias entre travessias, reparar o campo de visualização na faixa de pedestres e impedir o estacionamento de veículos a uma distância de 6m das faixas de segurança para

umentar o campo de visão e evitar que dificulte ou bloqueie a visibilidade dos caminhantes (NACTO, 2016).

2.2.1 Configuração das travessias

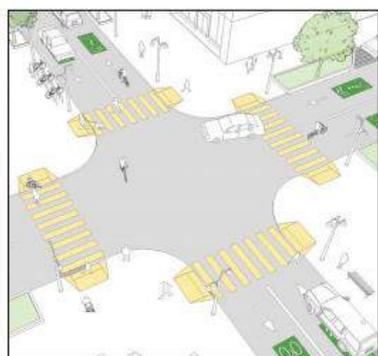
Malatesta (2018) expõe que a Rede da Mobilidade a Pé é composta pelos percursos realizados nas calçadas e articulados entre si, quando cruzam a rede veicular, pelas travessias. Segundo o NACTO (2016), esses cruzamentos são identificados como os pontos mais críticos de uma rede, pois neles os pedestres são expostos a altos riscos, fatalidades e tensões. Com o objetivo de minimizar esse perigo é necessário que o desenho da rua forneça travessias visíveis, claras, curtas e diretas. Para proporcionar cruzamentos seguros são indicadas estratégias e ferramentas para aumentar a segurança dos passantes como a extensão de meio-fio e zonas de refúgio para diminuir o deslocamento e disponibilizar áreas protegidas para os pedestres aguardarem para atravessar, também é recomendada a demarcação dessas áreas e, quando possível, serem elevadas, para maior segurança (figuras 8 e 9) (NACTO, 2016).

O desenho das faixas tem o potencial de moldar o comportamento dos passantes e também guiá-los pelos trajetos mais seguros (NACTO, 2016), assim inúmeras recomendações e medidas podem ser implementadas para estimular e favorecer a caminhada nas ruas.

Para possibilitar a circulação de cadeiras de rodas, as cidades instalaram rampas, as quais as dimensões eram estabelecidas para comportar a largura da cadeira de rodas. Uma tendência recorrente é o alargamento das faixas e das rampas (figura 8) destinadas para pessoas com alguma deficiência acompanharem as faixas de pedestres e comportar todos os indivíduos com o objetivo de melhorar o deslocamento entre esquinas (NACTO, 2016). Outro recurso utilizado para destacar o percurso do pedestre são faixas emborrachadas, antiderrapantes e de cor vermelha no encontro do meio fio com a rampa. A troca de material de acabamento nas faixas de pedestres também indica que a ordem de prioridade no deslocamento é dos indivíduos que transitam a pé, a colocação de placas de sinalização especiais em travessias, quando não existe a necessidade de instalação de semáforos, também alertam e reforçam essa medida (MASCARÓ, 2005).

A elevação e extensão do nível da calçada através da rua (figura 8 – Travessias elevadas) indica que a preferência da continuidade de percurso é do caminhante, esse recurso auxilia a moderar o tráfego, beneficia a acessibilidade e aumenta o campo de visão dos passantes e motoristas (MASCARÓ, 2005; NACTO, 2016). A implementação deste recurso auxilia no deslocamento dos idosos, pois a elevação da faixa torna o percurso contínuo e evita quedas ao subir e descer as calçadas para atravessar. A ampla visibilidade dos veículos em deslocamento e a moderação do tráfego também beneficiam o caminhar do pedestre idoso, essas soluções proporcionam segurança e provocam comportamentos prudentes dos participantes do sistema de circulação.

Tipos de travessias



Volume de pedestres	Baixo a alto
Com semáforo	Sim
Em cruzamento	Sim
Meio de quadra	Não
Velocidade veicular	Qualquer velocidade
Volume veicular	Baixo a alto

Travessias convencionais



Volume de pedestres	Alto
Com semáforo	Sim
Em cruzamento	Sim
Meio de quadra	Não
Velocidade veicular	Qualquer velocidade
Volume veicular	Médio a alto

Travessias diagonais



Volume de pedestres	Médio a alto
Com semáforo	Não
Em cruzamento	Sim
Meio de quadra	Sim
Velocidade veicular	Abaixo de 30 km/h
Volume veicular	Médio a alto

Travessias elevadas

Figura 8: Exemplos de travessias. Fonte: NACTO, 2016 (pág. 86).

Para proporcionar um percurso seguro e convidativo para os transeuntes, recomenda-se que as travessias convencionais (figura 8 – Travessias convencionais) apresentem algumas características para atingir esse objetivo, como serem alinhadas com as faixas livres de caminhada, não serem deslocadas, representadas com listras estreitas e recuadas das travessias, pois estes são aspectos que se tornam adversos para os pedestres e resultam em cruzamentos mais longos. Sendo assim, para enquadrar a pessoa que realiza a

travessia da rua dentro do campo de visão do motorista o cruzamento deve ser o mais compacto possível para facilitar a visualização de ambos modais (NACTO, 2016).

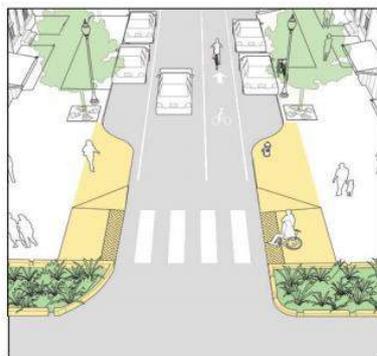
Uma das estratégias utilizadas em cruzamentos com intenso fluxo de pessoas, com a intenção de evitar e minimizar conflitos entre os pedestres e os veículos em conversões, são as travessias diagonais (figura 8 – Travessias diagonais), que devem ser bem planejadas e coordenadas, caso contrário podem gerar longos períodos de espera para os modais ativos e motorizados. Para obter maior segurança nessa opção de travessia, o Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016), recomenda reduzir o tempo de espera dos pedestres e projetar espaços suficientes para comportar agrupamentos com grande quantidade de pessoas nas esquinas e nas calçadas.

As extensões das calçadas (figura 9) aumentam o espaço das esperas, além de estreitarem a dimensão física da via e visualmente também. O projeto permite diferentes dimensões, diminui as distâncias entre esquinas, consequentemente das travessias, aumenta a área para os pedestres e possibilita a inserção de mobiliário urbano nesses espaços, assim como abrigos de transporte coletivo, vegetação, entre outros (NACTO, 2016).

Extensões de calçadas



Alinhamento das esquinas



Avanços



Remoção da faixa de conversão

Figura 9: Exemplos de extensões nas calçadas. Fonte: NACTO, 2016 (pág. 89).

Nos prolongamentos das calçadas ocorre a concentração e dispersão de pessoas que aguardam para realizar a travessia, o fluxo a pé apresenta maior flexibilidade na ocupação dos espaços, sendo assim apresenta agilidade em formar o denominado pelotão nas esquinas. A interrupção frequente no fluxo de pedestre por semáforos pode ocasionar essas

aglomerações devido ao tempo de espera ou intensa circulação de veículos que não fornecem preferência ao passante (MALATESTA, 2018).

O alinhamento das esquinas (figura 9 – Alinhamento das esquinas) aumenta as calçadas com a extensão de suas quinas e com o raio o mais fechado, para diminuir a velocidade de conversão e exposição dos pedestres, assim aumenta a área para o pedestre e possibilita um percurso direto, pois melhora o alinhamento das rampas com o deslocamento dos pedestres, conseqüentemente a acessibilidade. Essa medida também beneficia a visibilidade de caminhantes e motoristas, amplia o espaço de espera e diminui a distância entre esquinas (NACTO, 2016).

Outro recurso utilizado é a extensão das calçadas sobre o estacionamento (figura 9 – Avanços), o Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO, 2016; WRI, 2017), recomenda a instalação dos avanços sempre que houver estacionamento junto ao meio-fio, devem apresentar aproximadamente a mesma largura da faixa de pedestres e estender-se até a faixa de contenção com sinalização para área de velocidade reduzida. Os avanços melhoram a visibilidade dos pedestres para observarem os veículos que se aproximam e guardam para realizar a travessia em uma área adicional de espera onde também podem ser inseridos mobiliários urbanos (NACTO, 2016).

Com a alteração da faixa de conversão (figura 9 – Remoção da faixa de conversão) para extensão da área destinada aos passantes, ocorre o aumento das condições de visualização dos diferentes modos de circulação o que reduz o risco de colisão e a exposição ao risco dos pedestres (NACTO, 2016).

Cabe salientar que existem diversos tipos de travessias, as desalinhadas com canteiro central, com estreitamento, com moderação de tráfego, entre outras, assim como diferentes formas de intervenções nas faixas de pedestres que também possuem o intuito de proporcionar maior segurança aos componentes do sistema de circulação. Algumas estratégias para melhorar os deslocamentos são as ilhas de refúgio, ponta no canteiro central e passagem em nível, chicanas, portais. A implementação desses recursos pode ser realizada em conjunto e com materiais temporários (NACTO, 2016; WRI, 2017).

2.3 CRUZAMENTOS

Conforme Lynch (1999) os cruzamentos ou as interseções de duas ou mais vias são locais estratégicos e relevantes para os indivíduos, que transitam na cidade. Apontadas como elementos fundamentais do sistema de circulação, as travessias de pedestres (SISIOPIKU e AKIN, 2003) atendem as necessidades dos diversos usuários. As interseções são consideradas pontos focais e caóticos da rede veicular, por concentrar as atividades, tomadas de decisões e ao impor que “todos os usuários se enfrentem, gerenciem e manobrem em torno uns dos outros” (NÉSPOLI, 2012; NACTO, 2016 p. 335). Apesar disso, os cruzamentos têm uma importante função na configuração da legibilidade da cidade, na segurança e eficiência da malha viária (NACTO, 2016).

As travessias situadas nas interseções das vias também são apontadas por Néspoli (2012) como os lugares mais confusos da malha viária, pela alta concentração de indivíduos e automóveis em torno de um único foco. Em função disso, o autor destaca que estes deveriam ser os pontos mais simples e de fácil compreensão, para que todos os modais entendam a dinâmica do lugar e consigam agir respeitando as sinalizações e normas que regem esse espaço.

Rozestraten (1986), Da Matta (2010) e Vasconcelos (2012) constataam que os modais desejam realizar os trajetos em segurança, mas simultaneamente cada um com seu objetivo, ou seja, os carros, ônibus e bicicletas desejam ter fluxo contínuo, já os pedestres precisam que ocorra a interrupção da circulação para cruzar a rua com segurança e os comerciantes, que os clientes tenham fácil acesso ao seu estabelecimento.

Rozestraten (1986) identifica o trânsito no Brasil como um problema social e destaca que a situação é mais profunda do que aparenta. Os interesses de cada meio de locomoção são distintos, sendo assim, fica evidente a disputa pelo espaço, a falta de sensibilidade, paciência e cordialidade entre os modos de deslocamento no sistema viário (ROZESTRATEN, 1986; DA MATTA, 2010; VASCONCELOS, 2012).

Com o objetivo de minimizar os conflitos de preferência de passagem, foram adotadas estratégias de controle e legislações que organizam a rede de circulação, composta pela configuração do espaço e sinalização (DENTRAN, 1979; NÉSPOLI, 2012; VASCONCELOS, 2012).

Em seu trabalho Néspoli (2012) identificou a ocorrência de 52 configurações diferentes de sinalização para passantes em travessias, sendo que para condutores, foram apontadas somente 11 situações. Segundo o autor, os motoristas compreendem facilmente o ambiente de travessia e comprova que estas áreas são desfavoráveis e confusas para os pedestres.

Os cruzamentos, como comentado anteriormente, possuem diversas configurações, dimensões e tipos. Conforme a classificação da via de interseção, adotam estratégias de regulamentação de fluxos diferentes. As vias locais, por vezes não apresentam necessidade de uso do controle semafórico, a grande maioria dos casos é solucionada com a regra de conduta de quem chegar primeiro, passa. Já no caso das ruas com fluxo intenso, como as coletoras e arteriais, onde ocorrem frequentemente divergências e embates na circulação, são utilizados outros recursos e sinalização semafórica (DENTRAN, 1979; NESPOLI, 2012; VASCONCELOS, 2012; NACTO, 2016).

O espaço físico dos cruzamentos é normalmente composto por duas vias que se cruzam, esquinas e calçadas. Neste ambiente viário, os pedestres possuem grande flexibilidade com inúmeras opções de escolha na forma de realizar a ação de cruzar a rua. A decisão de eleger onde cruzar e em que momento são motivadas pelas condições do entorno, e os fatores que influenciam são: o local de escolha, a situação que escolhem atravessar e as características do fluxo viário (ARIOTTI, 2006).

Outros aspectos importantes que colaboram com a escolha do local para cruzar a rua são as relações, entre a vontade do pedestre de percorrer o menor trecho, em menos tempo e reduzir sua exposição ao risco de acidentes (ARIOTTI, 2006; GEHL, 2013; MALATESTA, 2018). O uso adequado do cruzamento pelo pedestre configura a conformidade de travessia, caracterizada pelo comportamento que os passantes adotam a cruzar a rua (ROUPHAIL, 1984; ARIOTTI, 2006).

Baseada na Teoria do Conflito formulada por Hyde em 1978, Soto (2000) relata que o simples fato de cruzar a rua pode acontecer de três formas, o pedestre pode realizar a travessia em segurança, sair da calçada e atingir o outro lado da rua, ou que ocorra uma situação de conflito, ou ainda sofra algum acidente como o atropelamento.

2.3.1 Comportamento dos pedestres em cruzamentos

Diante das três formas exposta por Soto (2000), existem inúmeras possibilidades de cruzar a rua (MARGON, 2016; MALATESTA, 2018). No entanto, o Código Brasileiro de Trânsito (CTB, 1997) estabelece orientações de como o pedestre deve proceder. Algumas das precauções, que constam no Art. 69º (CTB, 1997), devem ser adotadas como observar “a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas de pedestres a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele [...]”.

A autora Malatesta (2018), a partir de observações da circulação, relata a ocorrência de formas concentradas e dispersas de cruzar a rua, mas conforme os incisos do artigo 69º do CTB (1997) quando “não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo”, “nas interseções [...], onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada [...]”, “não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos” e “uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade”.

Conforme reforça a análise de Malatesta (2018), o artigo e incisos apresentados anteriormente, são contraditórios a outros existentes no Código de Trânsito Brasileiro (1997) que estabelecem a preferência do pedestre em diferentes circunstâncias, como estabelecido no artigo 38º que recomenda que antes de entrar em uma rua o condutor deverá observar e ceder a passagem aos usuários da mobilidade ativa e respeitar as normas de preferência de passagem. No artigo 70º é estabelecida a prioridade do caminhante para completar o cruzamento, em caso de alteração na sinalização semafórica, consta que: “Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem [...]. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.”

Os cruzamentos centralizados são realizados em torno de um polo atrator ou próximos a ele. O elemento de interesse pode ser um mobiliário urbano como abrigo de ônibus ou edificações com uso relevante e com grande circulação de pedestres. A faixa de segurança deve ser instalada com o objetivo de proporcionar ligação e garantir o acesso

seguro ao elemento. As travessias dispersas são aquelas realizadas ao longo da via, sem um ponto de interesse, nesses casos é mais complicado identificar o local para instalar a faixa de segurança de pedestre (MALATESTA, 2018).

Soto (2000), observou o comportamento de idosos na cidade de Valência ao cruzar a rua, a partir de variáveis pessoais e do contexto como posição de espera na calçada, atenção antes e depois de realizar o cruzamento, distração durante a travessia, entre outros e obtiveram as trajetórias dos locais onde os pedestres cruzaram a rua, sendo identificadas oito possibilidades. Os diferentes modos considerados no estudo são denominados: dentro perpendicular; dentro diagonal correta em vias com dois sentidos de fluxo; dentro diagonal incorreta em vias bidirecionais; dentro/fora; fora dentro; fora-dentro-fora; fora perpendicular e fora diagonal, os trajetos realizados em cada modalidade de percurso são apresentados de forma esquemática na figura 10.

Modo de cruzar:

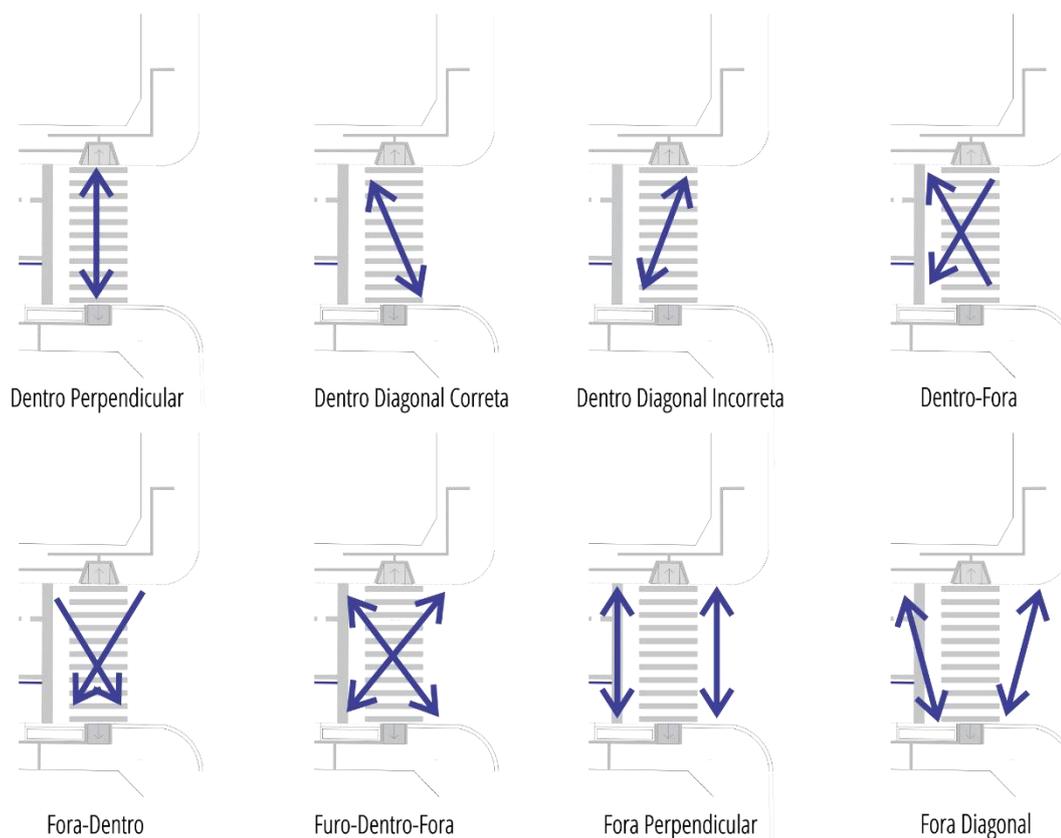


Figura 10: Modo de cruzar a rua segundo Soto (2000). Fonte: Modificado pela autora, 2020.

Outro lugar de cruzamento recorrente são as áreas de influência de travessia, conceito baseado em que faixa de segurança tenha um espaço que provoca a aproximação

dos caminhantes. Esta área, também é definida como a distância que o indivíduo que se desloca a pé está disposto a percorrer para utilizar a travessia. A região altera-se conforme as características de cada via, como largura, número de pistas, velocidade, uso do solo, regulador semafórico, entre outros (MALATESTA, 2018).

2.3.2 Tipos de Comportamento

A ação de atravessar a rua é complexa e envolve várias habilidades cognitivas, perceptivas e físicas. Antes de iniciar a travessia os caminhantes devem observar e compreender as informações do entorno, como a sinalização, fluxo de veículos, volume e velocidade, identificar a margem segura para atravessar, tomar a decisão de cruzar a rua, adaptar as ações conforme a demanda do ambiente para assim alcançar o outro lado da rua. Todas essas condutas, ações e decisão, tornam-se automáticas ao longo do tempo, sendo dada pouca atenção e consciência à realização desta (TORQUATO e BIANCHI, 2015).

Referente às formas de realizar a travessia, o conceito de conformidade em travessias semaforizadas é dividido em conformidade espacial, referente ao lugar onde o pedestre atravessa e conformidade temporal, associada ao instante em que o passante inicia a travessia (ARIOTTI, 2006).

Para compreender as ações dos pedestres, em função do local e momento, Ariotti (2006) realiza um estudo com o objetivo de verificar o comportamento com base na conformidade espacial e temporal nas travessias semaforizadas de Porto Alegre/RS e também identificar os aspectos que induzem ações e percepções dos pedestres.

Sisiopiku e Akin (2003), em seu trabalho realizado nos Estados Unidos, através de observações do comportamento em cruzamentos, classificaram com base na conformidade espacial, os pedestres em prudentes e imprudentes. No primeiro caso, os prudentes, são os indivíduos que realizam o cruzamento nos locais adequados, e os imprudentes, os que cruzam a rua fora da travessia.

A conformidade temporal é relacionada com o instante em que o caminhante inicia a travessia. Em função desse conceito, Liu et al., (2000), classificam os pedestres em duas categorias: obedientes e oportunistas. Os indivíduos que aguardam o sinal verde para começar o deslocamento são considerados obedientes, já os oportunistas, infringem as

normas e cruzam a rua durante o ciclo semafórico vermelho, se houver espaço entre os veículos. Para Margon (2016) a ação inadequada de infringir as normas ocorre por fatores como ausência de policiamento, alto tráfego de veículos nas vias e comportamento dos outros pedestres, o que provoca a intitulação de “pedestre influenciado”.

A autora Margon (2016) analisou, por meio de observações registradas em vídeo, o comportamento dos pedestres, conforme os parâmetros de conformidade de travessia em faixas não semaforizadas e classificou em categorias. Cabe salientar, que a conformidade espacial é a requisito necessário para a verificação da conformidade temporal, e esta é necessária para a conformidade com o sistema de trânsito. A conformidade de travessia é composta pelas seguintes categorias: espacial, que relaciona à forma de aproximação do caminhante a área da travessia, pela temporal, que trata da velocidade de caminhada durante a travessia e por fim a conformidade com o sistema de trânsito, que investiga o nível de consciência do pedestre em relação ao seu entendimento, à sua atuação quando realiza o cruzamento (MARGON, 2016).

As categorias de comportamentos consistem em inseguro, hesitante, assertivo atento e distraído. O pedestre inseguro não interrompe o fluxo de veículos através da sinalização manual, ele aguarda um momento propício esperando um espaço no fluxo de veículos para atravessar a rua em segurança. Os caminhantes que hesitam interrompem o fluxo, mas mudam (aceleram e diminuem) a velocidade de caminhada, alterando o tempo de deslocamento na faixa (MARGON, 2016). Os assertivos também interrompem a circulação de veículos, mas realizam toda a travessia com uma velocidade de deslocamento constante. Entre os assertivos, foram identificadas duas variações nas condutas, o pedestre que realiza toda a travessia e simultaneamente acompanha o fluxo de veículos, com a intenção de obter um contato visual com os motoristas, e mantém a velocidade de caminhada, estes caminhantes são denominados por Margon (2016) como pedestre “assertivo atento”, pois tenta observar e compreender o redor, no qual vai executar uma ação. O outro comportamento identificado caracteriza o pedestre “assertivo distraído”, o qual começa a travessia e não observa a circulação de veículos, e por vezes reduz a velocidade de deslocamento durante o trajeto de cruzar a rua, para conversar ou utilizar equipamentos eletrônicos, como o celular.

A interação com o celular é outro comportamento recorrente, que gera distração capaz de impactar no comportamento da travessia, os pedestres cruzam a via de forma insegura, prestaram menos atenção à circulação e não observaram a aproximação de veículos antes de começar a travessia, colocando-se em situações arriscadas (NASAR et al, 2008).

A palavra risco é definida como probabilidade de perigo, com ameaça física para o homem e/ou para o meio ambiente (HOUAISS, 2009). Na esfera do trânsito, o risco pode ser mensurado pelo número de acidentes, pela gravidade, por modo ou pela distância percorrida por passageiro. A identificação e categorização podem ser realizadas a partir de grupos, usuários vulneráveis da rede viária, idades, renda, gênero, localização, tipologias de ruas, vias com intenso fluxo, alta velocidade que exijam atenção, entre outros aspectos. Em decorrência dos riscos existentes, busca-se desenvolver estratégias de segurança viária para minimizar e reduzir os perigos e acidentes, com a finalidade de garantir a qualidade dos deslocamentos aos passantes (WRI, 2019).

Além disso, outros fatores que aumentam os riscos e influenciam na segurança dos passantes estão relacionados às condições e a exposição com o fluxo de modais motorizados, como o ciclo de tempo dos semáforos, pisos inadequados, travessias mal dimensionadas, etc. Outros elementos que potencializam a insegurança, o perigo e prejudicam a qualidade do deslocamento são atrelados a infraestrutura do deslocamento como uso equivocado das calçadas, com carros e obstruções causadas também por equipamentos urbanos, entre outros. Ambos os fatores apresentam conexão entre si e impactam no bem-estar do deslocamento e na qualidade da caminhada, o que desestimula os passeios e afeta a segurança dos pedestres (ARIOTTI, 2006).

2.3.3 Percepção de risco

A percepção de risco é influenciada pelas experiências de risco e como as pessoas perceberam essas situações passadas, que envolvem aspectos cognitivos e emocionais. O primeiro refere-se ao entendimento de envolver-se em um acidente, já o componente emocional envolve sentimentos de insegurança, preocupação, entre outros (TORQUATO e BIANCHI, 2015). A percepção de risco ou de segurança reflete no comportamento e na escolha do modo de deslocamento (WRI, 2019).

Para obter o percentual ou nível de percepção de risco, são apontados alguns elementos que compõem os indicadores, como a segurança percebida do uso da bicicleta e da caminhada, se os indivíduos se sentem seguros atravessando a rua, se estão satisfeitos com as estruturas destinadas as pessoas que andam a pé, ciclistas e transporte público coletivo, a percepção dos pedestres sobre as ações e condutas dos motoristas de outros modais e o entendimento sobre as suas próprias ações e percepções. A comparação entre os tipos de comportamento real e percebido possibilita ter uma ideia da cultura local de mobilidade (WRI, 2019).

A percepção de risco sofre influência conforme as variáveis individuais, sociais e ambientais de cada pessoa, assim como pode alterar-se conforme o momento do dia, características do ambiente e o modo de deslocamento normalmente utilizado (TORQUATO e BIANCHI, 2015). Além disso, conforme os estudos de Sorensen e Mosslemi (2009) nem sempre os locais identificados como mais perigosos são necessariamente os que apresentam maior número de acidentes. Ao cruzar em uma faixa de pedestres comum com grande número de atropelamentos, grande parte dos passantes identificam que se sentem seguros, pois por identificarem ser seguro, atravessam a rua sem a devida atenção, sem tomar precauções de segurança (SORENSEN E MOSSLEMI, 2009).

Conforme Kohlsdorf (1996) as sensações são o primeiro contato com o ambiente, sendo esta base para a percepção. A autora indica que os indivíduos agem segundo as vivências obtidas no ambiente, sendo desconhecidas, as pessoas precisam identificá-los, e se já possuem alguma familiaridade e conhecimento o comportamento ocorre através da situação existente (KOHLSDORF, 1996).

No âmbito do trânsito, entende-se que a percepção adquirida pelo pedestre é parcial, pois se torna difícil compreender todos os fatos e movimentações que ocorrem simultaneamente nas ruas, sendo assim o caminhante direciona sua percepção para algumas ações que acontecem no mesmo tempo e local (BARBOSA, 2010). Conforme indica Barbosa (2010) o caminhante se atenta apenas para alguns elementos que direcionam suas atitudes: se ao cruzar a rua os pedestres olham somente a sinalização indicada pelo semáforo, como por exemplo, o sinal vermelho para os veículos que permite a passagem do pedestre, as outras verificações com relação à via e ao entorno são deixadas em segundo plano, pois a atenção está focada nas ações rápidas que os passantes precisam realizar para cruzar a rua.

A percepção de risco e o comportamento humano em cada situação variam conforme a posição que se encontra e por vezes, a mesma pessoa apresenta comportamentos e percepções diferentes quando se desloca a pé pelas ruas ou quando conduz um veículo (DA MATTA, 2010; BARBOSA, 2010). As soluções para estabelecer a segurança no trânsito e minimizar as percepções de risco são afetadas pelos conflitos existentes entre os diversos modais (BARBOSA, 2010), alguns dos fatores serão apresentados brevemente a seguir.

2.3.4 Fatores de risco

Entre os diversos fatores e elementos que provocam riscos aos participantes do sistema de circulação, a velocidade de deslocamento de modais motorizados está diretamente relacionada com os números de acidentes, com a gravidade e a sobrevivência do pedestre, por isso torna-se necessário gerenciar a velocidade (NACTO, 2016). Conforme NACTO (2016), o indicador mais relevante de segurança de uma rua é a velocidade dos veículos. Muitas fatalidades poderiam ser evitadas pois são causadas por comportamentos induzidos pelo desenho da rua, devido a isso, em alguns casos são estabelecidos conceitos como *traffic calming* e Áreas de 30, que consiste em redesenhar as vias para inibir velocidades acima de 30km/h, sendo este padrão é adotado para que o choque entre pedestre e veículos não resulte em mortes, conforme a Curva de Ashton (figura 11) (MALATESTA, 2018).

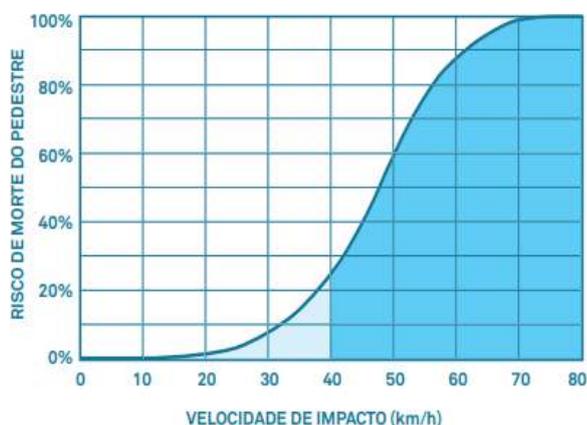


Figura 11: Curva de Ashton, elaborada em 1992. Fonte: NACTO, (2016, pág. 10).

Como mencionado anteriormente a Curva de Ashton (figura 11) relaciona a velocidade veicular à ocorrência de óbito, demonstra que, quanto maior a velocidade adotada, maior será a probabilidade de morte e menor à distância até atingir o pedestre (figura 12). A regulamentação da velocidade através de fatores como o desenho das ruas, controle dos cruzamentos e a fiscalização diminui a probabilidade de acontecerem acidentes com lesões graves ou fatais. Outras estratégias que também podem ser utilizadas são reduzir o risco de colisão e a exposição dos pedestres, diminuir a velocidade de circulação e desenhar ruas mais seguras aos usuários vulneráveis (OMS; 2008, NACTO, 2016).



Figura 12: Gráfico com as distâncias de parada mínimas, percepção, reação e tempo de frenagem. Fonte: NACTO (2016, pág. 10).

Através da administração da velocidade de circulação, torna-se viável apresentar condições seguras de caminhada e de cruzamento para passantes, além disso o controle beneficia aspectos relacionados com a saúde, pois as velocidades baixas e regulares de tráfego colaboram para diminuir a poluição sonora, do ar e o estresse dos indivíduos vulneráveis que se deslocam pelas ruas (NACTO-GDCI, 2016).

Segundo o exposto pelo Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO-GDCI, 2016) grande parte dos acidentes ocorrem em vias arteriais, pois geralmente essa configuração de rua possui vias largas que propiciam aceleração e não oferecem cruzamentos seguros. Nessa modalidade de rua os diferentes tipos de deslocamento ficam expostos ao risco pelas diversas velocidades adotadas pelos modais e também devido às calçadas não possuírem as

medidas estabelecidas pelas normas. A combinação de tráfego de alta velocidade e intenso volume, longas travessias e grandes distâncias entre faixas de pedestres tornam esses corredores fatais para usuários vulneráveis, sendo perigosas em sua concepção (NACTO-GDCI, 2016).

Assim como os elementos apresentados que proporcionam aos passantes situações de perigo, outras condições e desenho das ruas, potencializados pela velocidade de deslocamento dos veículos, são indicados como causas comuns de fatalidade. A inexistência de calçadas é identificada como uma ameaça, pois não acomoda os transeuntes em segurança, a ausência de proteção nas ruas é extremamente perigosa para idosos, pois esses caminhantes se locomovem lentamente e a falta de travessias acessíveis também são identificados como críticos aos pedestres, porque acidentes no meio da via são comuns quando o volume e a velocidade dos veículos são priorizados em detrimento do cruzamento seguro aos pedestres (NACTO-GDCI, 2016). O desenho de cruzamentos ineficientes também procria circunstâncias de ameaça, como a falta de visibilidade que resulta em deslocamentos deficientes com má avaliação das atitudes e ações dos outros modais e ainda, conforme o aumento da velocidade de deslocamento nas vias, o campo de visão do entorno do condutor diminui o que causa impacto na distância de parada e no risco de atingir o pedestre gerando uma fatalidade (figura 13).



Figura 13: Relação entre a distância de parada e o risco de fatalidade. Fonte: NACTO, (2016) modificado pela autora, 2020.

2.3.5 Variáveis selecionadas para o estudo

A investigação dos atributos das travessias realiza-se a partir do referencial teórico. Foram identificados 14 elementos que serão brevemente apresentados a seguir.

Os elementos selecionados compõem um conjunto que busca garantir uma abordagem que priorize o pedestre em seu trajeto. Os passantes se beneficiam de calçadas com extensão que disponibilizam espaços amplos e seguros para aguardar e atravessar a rua, sinalização que ordene e priorize a movimentação dos caminhantes, assim como calçadas que protejam os indivíduos de outros modais. Esses elementos também beneficiam o deslocamento a pé como os caminhos sem obstrução e contínuos, boa iluminação, variedade no uso do solo, presença de mobiliário urbano, sinalização orientada, entre outros, proporcionam uma experiência de caminhar pela rua agradável e segura (NACTO-GDCI, 2016).

Sentido único de fluxo (NACTO-GDCI, 2016): Nesse elemento será observada a direção de circulação dos modais motorizados na via. Identificará o sentido de deslocamento, único ou bidirecional e se a travessia está localizada em trecho de sentido único de fluxo de veículos.

Sinalização Horizontal: Sinalização horizontal, com faixa de pedestres identificada na via. Para que os deslocamentos ofereçam segurança e conforto, os órgãos governamentais organizam a direção das vias em função de sua largura e classificação, como local, arterial ou coletora e instalam a sinalização necessária para que circulação ocorra da melhor forma (VASCONCELLOS, 2012).

Faixas para travessias de pedestres são implementadas nos cruzamentos ou no meio das quadras, para determinar o local onde os pedestres devem cruzar, no qual sua passagem é sempre prioridade (BRASIL, 1997; VASCONCELLOS, 2012). Outro fator importante para identificar o local mais adequado para inserir as faixas, é observar as linhas de desejos deixadas pelos usuários da mobilidade ativa (NACTO-GDCI, 2016).

De acordo com NACTO-GDCI (2016), o espaçamento entre as faixas não deve exceder 80m ou 100m entre si e devem ser implementadas em todas as ruas que compõem o

cruzamento, pois assim proporcionam uma rede de caminhada conectada, segura e acessível.

Cabe ressaltar que estratégias isoladas como a implementação de travessias, às vezes não são eficientes, algumas características da via como velocidade, largura e dimensão podem precisar de outras soluções para tornar uma rua segura (NACTO-GDCI, 2016).

As faixas devem ser cuidadosamente dimensionadas para comportar o volume de indivíduos que aguardam nas esquinas para cruzar, em ambos os sentidos. Pelo acúmulo de pedestres que aguardam nas esquinas para realizar a travessia, a faixa de pedestre possui relação com o tempo de espera semaforizado e também com a ampla visibilidade do entorno (NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018).

Sinalização Vertical (VASCONCELLOS, 2012; NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018): Sinalização vertical, indicando a prioridade da travessia para o pedestre.

As placas de sinalização vertical apresentam diversos formatos e cores, cada um utilizado respectivamente com a intenção de apontar advertência, orientação e educação, além disso indicam obrigatoriedade ou proibição (VASCONCELLOS, 2012).

A sinalização viária orientativa, busca auxiliar o pedestre de forma clara e de fácil compreensão (NACTO-GDCI, 2016). Sinalizações verticais indicativas são de grande importância para nortear os usuários no percurso, e complementar os demais elementos sinalizadores, tornando o caminhar mais seguro e passando confiança aos usuários.

Conforme exposto por Malatesta (2018) esse tipo de sinalização só será eficiente quando houver a inserção do tema de trânsito nas escolas, para que haja educação e conhecimento sobre as normas que regem. Ainda assim ressalta que as placas de advertência para pedestres são relevantes, pois alertam para situações fora do comum.

Rampa (ABNT/NBR 9050, 2015; NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018): Rampa de acessibilidade, com inclinação e dimensionamento conforme a NBR 9050. Considerada como dispositivo auxiliar as travessias, esses elementos facilitam o acesso às calçadas. Os planos inclinados facilitam o acesso ao passeio de indivíduos com mobilidade reduzida ou com limitação temporária. As rampas são compostas por declive, patamar e abas laterais, podem ser inseridas nas esquinas e no meio das quadras e devem estar alinhadas perpendicularmente à faixa de pedestres (NACTO-GDCI, 2016).

Piso Acessibilidade Plena (ABNT/NBR 9050, 2015; NACTO-GDCI, 2016): Acessibilidade plena na travessia e calçada, com pisos de alerta e direcional.

Piso regularizado (ABNT/NBR 9050, 2015; NACTO-GDCI, 2016): Piso regularizado, antitrepicante e nivelado, sem obstruções verticais.

Iluminação Pública (NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018): Iluminação adequada para a segurança do pedestre na travessia. A iluminação no ambiente viário é de grande importância para a segurança do condutor e do pedestre (MALATESTA, 2018). Em locais de conflito como as travessias é necessário fornecer iluminação que contemple todos os modais com o objetivo de melhorar sua percepção de segurança e conforto (NACTO-GDCI, 2016).

Velocidade máxima na travessia (NACTO-GDCI, 2016): Velocidade da via no trecho da travessia corresponde a 30km/h, no máximo.

Travessia semaforizada (VASCONCELLOS, 2012; NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018; NÉSPOLI, 2012): Semáforo para pedestres na travessia, com aumento da segurança.

Os semáforos são implantados nas travessias, com o objetivo: de estabelecer um ambiente seguro para o deslocamento a pé, quando ocorre o intenso fluxo de pedestre; a necessidade constante de travessias; e velocidade superior a 30km/h (NACTO-GDCI, 2016). A sinalização semaforizada estabelece a prioridade de passagem na rua. O tempo destinado para essa circulação é calculado com base no volume de tráfego e largura o que define a capacidade da via (VASCONCELLOS, 2012).

Tempo de travessia no semáforo (NACTO-GDCI, 2016): Tempo semaforizado adequado para a travessia de usuários idosos e para diferentes grupos de usuários.

O tempo de espera na calçada para cruzar a via, pode desencadear travessias perigosas e um comportamento de risco. O longo período provoca impaciência e aumenta a probabilidade dos indivíduos atravessarem quando os veículos ainda estiverem em movimento, o que possibilita a colisão entre os diferentes modais (TIWARI et al., 2007).

Calçada movimentada (GEHL, 2013): Calçadas com movimentação de pessoas favorecem um percurso seguro e ativo.

Uso misto (GEHL, 2013): Uso do solo com funções mistas, reunindo moradia, comércio e serviços promovem maior movimentação de pessoas.

Fluxo baixo de veículos menores (GEHL, 2013; NACTO-GDCI, 2016): Baixo fluxo de veículos favorecem a travessia e percursos menores.

Visibilidade (GEHL, 2013; NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018): A visibilidade na travessia compreende a capacidade de visualização desobstruída do pedestre e dos veículos na travessia.

A ampla visão em travessias pode ser estabelecida através de medidas de segurança, como espaços de espera, para que os pedestres possam ver a circulação de veículos e automóveis e serem vistos pelos motoristas. A clareza visual da rua consiste no recuo do estacionamento na via ou no prolongamento da calçada, para todos os modais ficarem visíveis uns aos outros. As áreas de espera devem ser livres de obstruções e apresentar rebaixamento de guia e piso podotátil (NACTO-GDCI, 2016; MALATESTA, 2018).

Fluxo de pedestre (MALATESTA, 2018; ITDP, 2018): O cruzamento com calçada movimentada e intenso fluxo de pedestres circulando, pode ocasionar aglomeração excessiva em horários e locais específicos, além de desconforto ou riscos relativos à segurança. O deslocamento a pé pela rua pode ser considerado um elemento de vigilância e tende a atrair outras pessoas, o que resulta em um ciclo virtuoso de indivíduos utilizando a rua.

Após a apresentação dos aspectos considerados relevantes para composição do marco teórico serão expostos e descritos, no próximo capítulo, os fatores considerados na seleção da via e nos cruzamentos que compõem o objeto de estudo.

3 OBJETO DE ESTUDO

Neste capítulo serão apresentadas as vias selecionadas que compõem o estudo de caso, assim como um breve histórico dos eixos viários, sua formação na malha urbana e também a justificativa e as características que tornam as interseções locais de interesse para a prática metodológica. Exposto este conteúdo, apresenta-se como objeto de estudo a via requalificada na cidade de Pelotas, mais especificamente as travessias da Rua General Osório.

3.1 Seleção do objeto do estudo de caso

Com a intenção de alcançar os objetivos propostos, delimitou-se um estudo de caso que compreende uma via da cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, município selecionado como local de estudo por pertencer a pesquisa *“Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”* (Dr. Ryan Woolrych, UK e Dra. Adriana Portella, BR). A expressiva proporção de idosos, 15% da população total no Censo de 2010 também foi um fator relevante para a escolha (IBGE, 2010; PLACEAGE, 2018), assim como o fato de importantes vias da cidade terem sido reestruturadas por meio de grandes investimentos econômicos que alcançaram aproximadamente 105 milhões de reais entre os recursos federais e contrapartidas do município nos anos de 2015 e 2016.

As obras de reestruturação foram realizadas através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade Urbana e Pavimentação, em 2015 e 2016, com o intuito de gerar melhorias na mobilidade urbana, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias, otimizando as condições de circulação nas cidades para proporcionar conforto e condições satisfatórias de segurança, velocidade e economia no transporte mediante os avanços nas vias públicas. Os editais de reestruturação das vias compreendiam obras de recapeamento asfáltico, concretagem da faixa exclusiva para o transporte público coletivo, requalificação dos canteiros, arborização, paisagismo, calçadas com acessibilidade, ciclovias, paraciclos, sinalização viária, bancos, lixeiras, iluminação e implantação de abrigos para o transporte coletivo. Esses editais abrangem ainda infraestrutura complementar como a implantação de

sistemas de drenagem, rede de esgoto e a implementação de áreas destinadas exclusivamente para os pedestres com inserção de mobiliário urbano (PELOTAS, 2018).

Um dos investimentos mais altos efetuado pelo Município nos últimos anos tem o valor orçado em aproximadamente 18 milhões de reais que contempla a Rua General Osório e também as Ruas Marechal Deodoro e Gomes Carneiro (PELOTAS, 2018). Ainda assim, em vistas exploratórias ao local, realizadas pela pesquisadora, foi possível observar que apesar do investimento, a cidade ainda exibe fatores que prejudicam a locomoção dos pedestres nas ruas que foram recentemente reestruturadas devido a execução e manutenção precária, pavimentação inadequada, obstrução das calçadas, desníveis, empecilhos e alto fluxo de veículos ocasionando insegurança viária nos caminhantes, embora tenham sido aplicados grandes valores em melhorias.

O III Plano Diretor de Pelotas vigente, instituído pela Lei 5.502 de 11 de setembro de 2008, estabelece algumas diretrizes para minimizar os problemas de mobilidade (PELOTAS, 2018). Além deste recurso, recentemente ocorreram seminários temáticos, consultas públicas e outras ações que buscaram a participação da população na construção do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB) que visa um crescimento ordenado e sustentável da cidade. Entre as melhorias propostas estão planos específicos que serão executados priorizando a mobilidade ativa, o uso racional do transporte individual motorizado e a garantia da segurança no trânsito (PLANMOB, 2019).

As prioridades da mobilidade ativa, do transporte público e da integração entre os diferentes modais em detrimento dos veículos particulares, revelam que a cidade possui normativas coerentes e alinhadas com a legislação recomendada no país e na bibliografia internacional. Apesar disso, fica evidente, pelos problemas ainda recorrentes que essas diretrizes não foram fiscalizadas e implantadas devidamente pelo poder público municipal.

Conforme o breve panorama sobre a mobilidade na cidade de Pelotas, selecionou-se, para o desenvolvimento deste trabalho, vias que, além de terem sido recentemente reestruturadas, são articuladoras do sistema viário, do transporte público e que constituem importantes eixos de ligação entre as regiões administrativas da cidade, conforme estabelecido no III Plano Diretor de Pelotas.

A partir da pesquisa Origem-Destino realizada em 2018, verificou-se que o número de viagens efetuadas para a região administrativa, que abrange a via selecionada, corresponde a 34,84% para o Centro (PELOTAS, 2019).

A via eleita para o desenvolvimento do estudo de caso, Rua General Osório, apresenta alterações em sua dimensão, faixa de rolamento e calçadas, possui uma categoria relevante na hierarquia do sistema viário e acentuada concentração de idosos em sua extensão (idosos x ha em cada setor censitário).

A Rua General Osório faz parte do eixo que conecta as regiões administrativas no sentido Norte-Sul (Figura 14), é considerada importante ligação do transporte coletivo e possui número elevado de pedestres por ter grande concentração de comércios e serviços. Além de compor o traço histórico e estruturador da malha urbana, visto que é uma das primeiras vias que constituem a formação e desenvolvimento de Pelotas (Pelotas, 2008).



Figura 14: Mapa da localização da via objeto de estudo inserido na malha urbana da cidade. Fonte: Adaptado pela autora, 2021. Original disponível no III Plano Diretor de Pelotas (2008). Acesso em março 2020.

Colabora para a seleção os relevantes números de acidentes (Tabela 1) ocorridos no ano de 2017, no total foram 4.532, sendo 3.639 acidentes com danos materiais, 870 com feridos e 23 acidentes com mortes. Já no ano seguinte ocorreram 3.746 colisões entre veículos, 1.128 deles nas vias requalificadas: a Rua General Osório apresentou 12%, das colisões entre veículos, sendo a quarta colocada no ranking de número de acidentes (PELOTAS, 2019). Os outros tipos de acidentes do ano de 2018 não foram fornecidos pelos órgãos competentes.

Número de acidentes com danos materiais nas vias requalificadas			
Vias requalificadas/Ano		2017	2018
1º	Avenida Bento Gonçalves	256 (8%)	290 (9%)
2º	Avenida Fernando Osório	175 (5%)	158 (5%)
3º	Avenida Duque de Caxias	149 (5%)	136 (4%)
4º	Rua General Osório	114 (4%)	136 (4%)
5º	Rua Ferreira Vianna	111 (3%)	120 (4%)
Total de acidentes registrados em 64 vias		3.186	3.327

Tabela 1: Número de acidente com danos materiais. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Conforme mencionado no Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas (2018), os acidentes estão relacionados à densidade de trânsito e por isso ocorrem principalmente na região central e nas principais avenidas, sendo que os locais que apresentam grande incidência são os cruzamentos. Até o momento, não foram encontrados estudos relacionados à percepção e comportamento de risco nas intersecções das ruas reestruturadas da cidade.

A partir da definição da via foram selecionadas as travessias, áreas de interação entre os diferentes modos de deslocamento, que frequentemente são pontos críticos da rede viária e de risco para a segurança dos indivíduos que caminham. Por fim, cabe destacar que os cruzamentos selecionados, foco desta investigação serão apresentados detalhadamente nos itens 3.2.4 e 3.3.4 de cada via correspondente.

3.1.1 Breve histórico da evolução urbana de Pelotas

A fundação da cidade de Pelotas tem início a partir da construção das charqueadas que ao longo dos anos prosperaram e expandiram a indústria saladeira no território rio-

grandense. A produção do charque (carne salgada) e exportação possibilitou uma concentração de riqueza nas charqueadas localizadas nas margens do Canal São Gonçalo, Arroio Pelotas e Arroio Santa Bárbara (MAGALHÃES, 1993; SOARES, 2002).

A formação do núcleo urbano de Pelotas tem início em 1812, com a Freguesia São Francisco de Paula como era chamado o povoado que deu origem à cidade. A localização da Capela foi uma definição relevante para o desenvolvimento do primeiro loteamento, hoje entorno da Catedral São Francisco de Paula (ARRIADA, 1994; MAGALHÃES, 1993). A partir da implantação do local religioso surgiram as primeiras construções, o desenho das ruas, quadras, caminhos e vias (ARRIADA, 1994). Em 1815, foi concluída a planta (Figura 15) composta por 12 ruas longitudinais (norte - sul) as quais eram mais largas, devido ao escoamento das águas pluviais, 7 transversais (leste - oeste) e os limites da freguesia (ARRIADA, 1994; CRUZ, 1992; GUTIERREZ, 1999; MAGALHÃES, 1993; PARADEDA, 2003), onde pode ser observado que a Rua General Osório, objeto de estudo, já constava nos primeiros registros do tecido urbano.

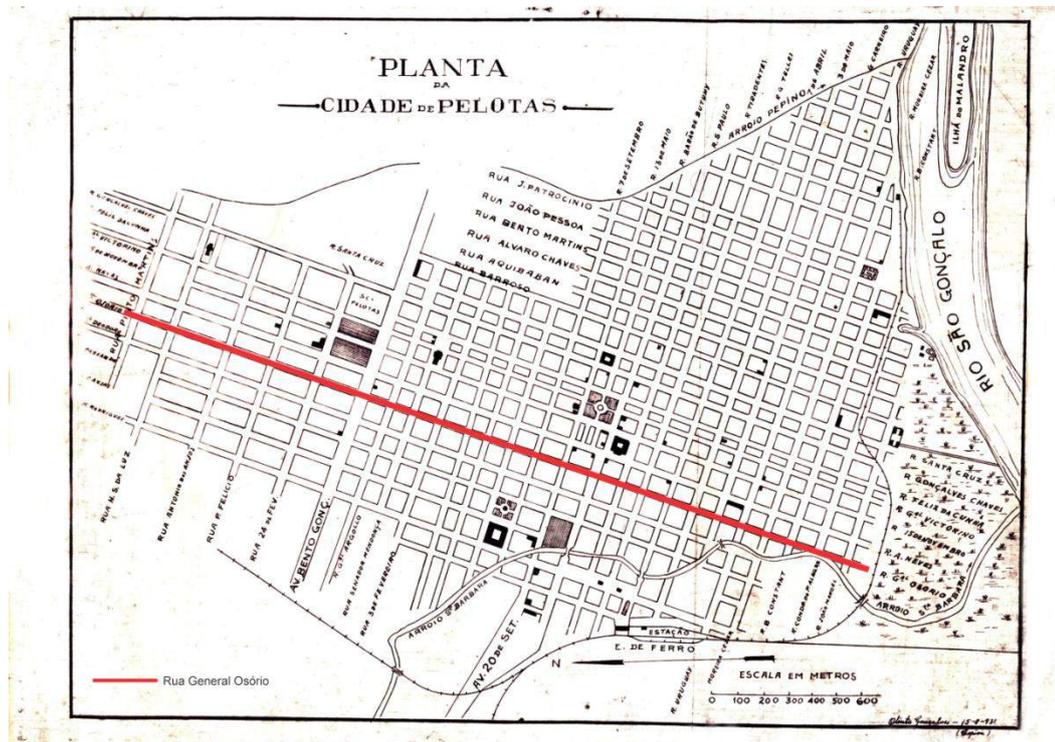


Figura 15: Planta de situação da Freguesia São Francisco de Paula, 1931. Fonte: NEAB/FAURB/UFPEL, modificado pela autora com destaque para a Rua General Osório.

O primeiro parcelamento do solo foi desenvolvido com traçado ortogonal semelhante a um tabuleiro, formato que se estendeu em 1830 por novas ruas transversais com a expansão da ocupação urbana em direção ao Canal de São Gonçalo, mantendo a

trama quadriculada quase regular. Nesse mesmo ano o povoado foi elevado para a categoria de vila, e em 1835, para cidade recebendo o nome de Pelotas (ARRIADA, 1994; MAGALHÃES, 1993).

Com o decorrer dos anos e com a ascensão populacional, ocorreram novas ampliações da malha urbana ultrapassando os limites centrais (Figura 16). Em 1858, a cidade avançou no sentido norte e, em 1870, cresceu em direção ao leste, formando o Bairro da Várzea (MAGALHÃES, 1993; PARADEDA, 2003; SOARES, 2002). O centro urbano, em 1888, já estava consolidado e exibiu fornecimento de água, vias e calçadas alinhadas e niveladas, bondes, praças e projeto de captação de esgoto (GUTIERREZ, 1999).

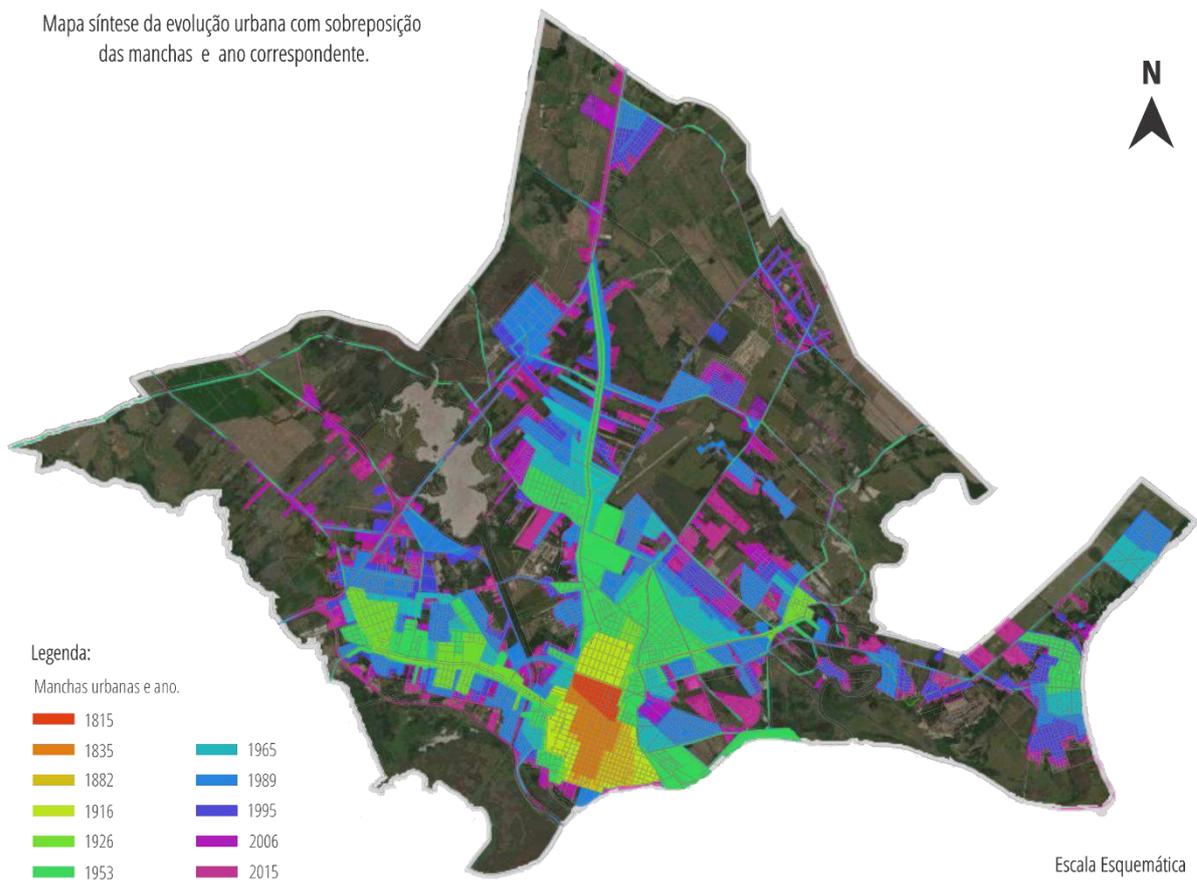


Figura 16: Mapa da evolução urbana com as regiões aproximadas e o ano correspondente. Fonte: <https://pmpel.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=93ce517da77d4acaa7449f8cea8dc49b>, modificado pela autora, 2021.

A Rua General Osório, foco do objeto de estudo deste trabalho, acompanha e se estende conforme a evolução urbana da cidade, o que a torna um elemento estruturador e

importante eixo viário que conecta diversas regiões da cidade. Após exposto o breve histórico sobre o desenvolvimento urbano de Pelotas e o surgimento da via que compõem a área de estudo, serão apresentadas às travessias urbanas.

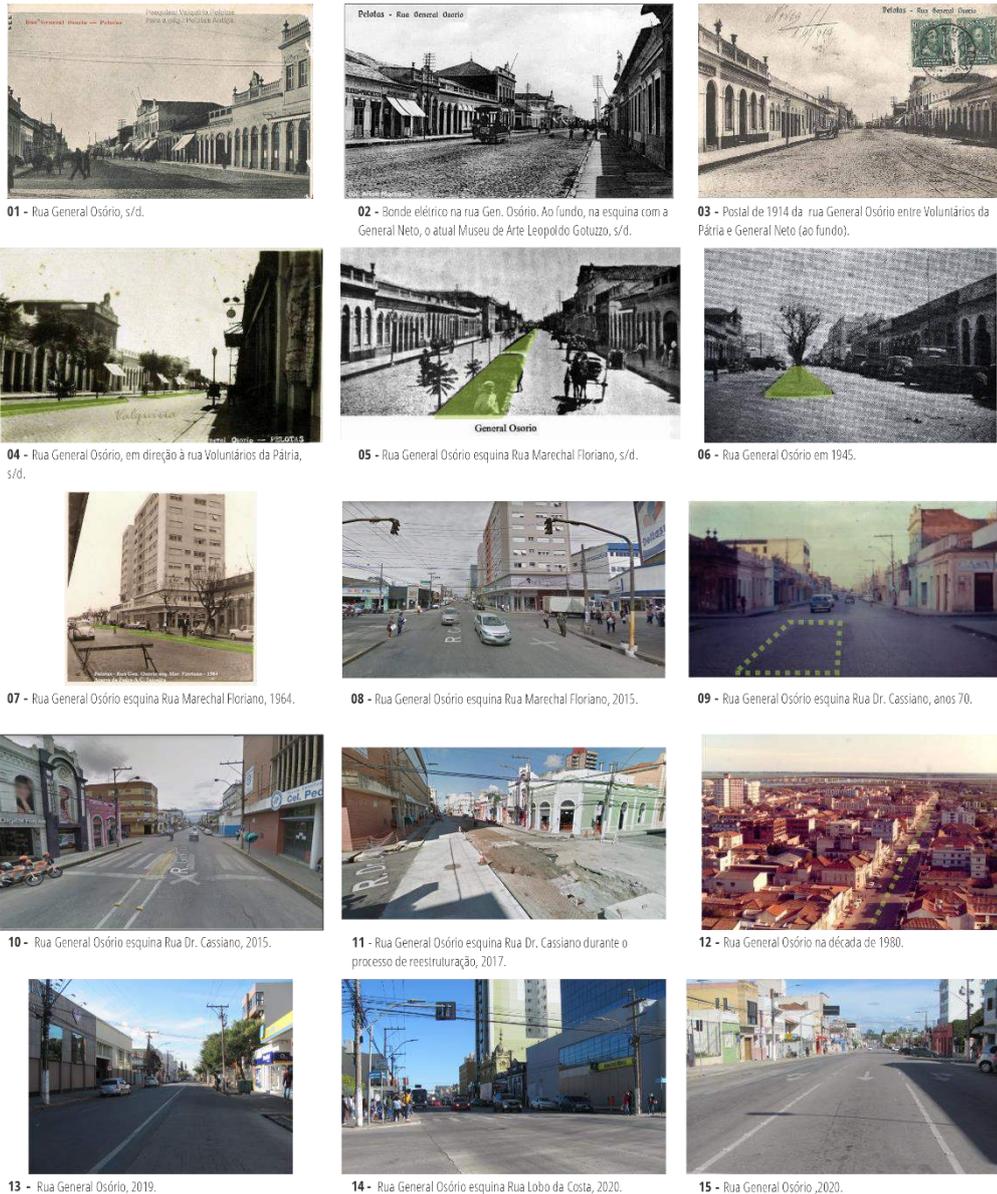
3.2 RUA GENERAL OSÓRIO

3.2.1 Breve histórico

Localizada paralelamente entre as Ruas Marechal Deodoro e Barão de Santa Tecla, a Rua General Osório já constava nos primeiros registros da malha urbana do povoado que deu origem a cidade de Pelotas.

Intitulada na primeira planta do povoado de Rua do Rogério, passou a ser chamada oficialmente de Rua Augusta, em 1815. Após a Guerra do Paraguai, com o patriotismo em evidência, tornou-se usual atribuir às ruas o nome de indivíduos que se destacavam na guerra para homenageá-los, por isso a rua foi nomeada Rua General Osório (MAGALHÃES, 1994).

A rua foi traçada nas terras do comandante-mor Antônio dos Anjos e exibia como elemento principal, sua amplitude. Iniciava anteriormente, no entroncamento com a Rua dos Coqueiros, hoje Rua General Neto com aproximadamente 22 metros, sentido binário e um canteiro central até alcançar a Rua do Passeio, atual Av. Bento Gonçalves, após ser modificada, passou a ter uma largura menor (figura 17) (MAGALHÃES, 1994).



Fonte: Imagens (01 ao 07, 09 e 12): https://www.google.com/search?q=pelotas+antiga+rua+general+osorio&rlz=1C1AVNA_enBRS82BR6Q2&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKLwj2K5D0gJwAhUzLkG1Hefu3XQ_AUoAnoECAAQBA&biw=1366&bih=578#imgrc=rmpcW3h4Ch-wM
 Fonte: Imagens (08, 10 e 11): <https://www.google.com/maps/@-31.7651116,-52.3422514,3a,44.8y,17.67h,87.25t/data=!3m1!1e1!3m5!1sCydX1L0o5deEmp38gPbgPgJ2e0!5s201503011000000!7!16384!8!8192>
 Fonte: Imagens (13, 14 e 15): Levantamento Fotográfico da autora 2019 e 2020.

Figura 17: Imagens da Rua General Osório ao longo do tempo. Imagens 04,05,06,07 e 08 modificadas pela autora, 2021.

3.2.2 Caracterização e delimitação da área de estudo

A Rua Gen. Osório é um eixo viário importante na cidade, com dimensão e características de via coletora, possui longa extensão, cerca de 4 mil metros que conectam as macros regiões, no sentido Norte-Sul, do Centro e das Três Vendas. De acordo com o PlanMob (PMUSPel, 2019) cerca de 8% das viagens centrais são realizadas entre essas regiões administrativas. (PELOTAS, 2019).



Figura 18: Mapa do sistema de mobilidade e hierarquia das vias. Fonte: Adaptado pela autora, 2021. Original disponível no III Plano Diretor de Pelotas (2008). Acesso em março 2020.

Além da importância que contém na rede de mobilidade, a Gen. Osório também apresenta relevância histórico-cultural, pois está diretamente vinculada à formação urbana de Pelotas. Por esse motivo, grande parte do comprimento longitudinal integra a Zona de Preservação do Patrimônio Cultural (ZPPC) (PELOTAS, 2008).

A classificação funcional das vias é baseada em algumas particularidades próprias, como a largura total, tipo de pavimentação, prioridade de fluxo contínuo, sinalização semafórica e conectividade, que determinam a hierarquia do sistema viário. Assim, as que apresentam melhor qualidade nesses quesitos são intituladas de Coletoras Preferenciais, como a Rua General Osório (figura 18) (PELOTAS, 2019).

Segundo o III Plano Diretor de Pelotas (2008), as coletoras interligam os bairros e auxiliam na circulação entre os outros tipos de vias, possuem o gabarito mínimo de 18,00m com pista de 10m de rolamento, passeios de 4,00m e permitem velocidade máxima de 40km/h, sendo este, o mesmo limite estabelecido para o sistema viário central,

independentemente das características que possuírem (BRASIL, 1997; PELOTAS, 2008, PELOTAS, 2019).

3.2.3 Requalificação urbana

No edital de requalificação de 2015 foram investidos 9 milhões de reais para renovação de 3.284,00m da Rua General Osório, a partir da Rua Gomes Carneiro até a Av. Dom Joaquim. As intervenções realizadas foram: a construção de um corredor exclusivo para ônibus, pavimentação asfáltica, inserção de abrigos nos pontos de ônibus, alargamento das calçadas, guarda corpo, itens de acessibilidade (rampas e pisos tátil), sinalização viária, iluminação pública, paisagismo e mobiliário urbano (figura 19). Em alguns trechos da via, foram executados espaços destinados exclusivamente para pedestres com vegetação, bancos e lixeiras.

O local de circulação dos pedestres varia de comprimento, dispõe de mobiliário urbano, é delimitado pela presença de gradis e possui diversos tipos de pisos.



Figura 19: (a) Extensão da Rua General Osório, delimitação do segmento requalificado e de estudo.
Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O uso do solo (Figura 20 e Apêndice E) muda gradativamente ao longo da via. No Trecho 01 os usos predominantes mudam gradativamente para misto, onde o comércio passa a ser cotidiano e apresentar com maior frequência padarias, açougues, restaurantes alternando com prédios residências e casas de uso misto (comércio e morada) até chegar na Av. Dom Joaquim. Ao avançar para o trecho 02 predominam os estabelecimentos de serviço

e comércio ocasional como lojas de roupas, calçados, farmácias, entre outros. A altura dos prédios residenciais, no trecho 2, se limita a 4 pavimentos e as casas, geralmente são térreas ou com 2 pavimentos. No trecho predominantemente comercial alguns prédios comerciais e residenciais se destacam pela altura.



Figura 20: (a) Uso do solo na extensão da Rua General Osório. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

A composição da Gen. Osório (figura 21) apresenta sentido único de circulação, faixa de rolamento dividida entre área exclusiva para transporte coletivo, estacionamento de automóveis em toda sua extensão de 45 ou 90 graus e faixa de tráfego que se altera de três (no trecho 01) para duas (no trecho 02), a partir da interseção da Avenida Bento Gonçalves.

Caracterizada como uma via coletora apresenta interseções com vias arteriais, coletoras e locais, cruzamentos para pedestres, em alguns pontos possui semáforos para veículos e pedestres, faixas de travessia e rebaixamento das guias e a ausência de arborização.

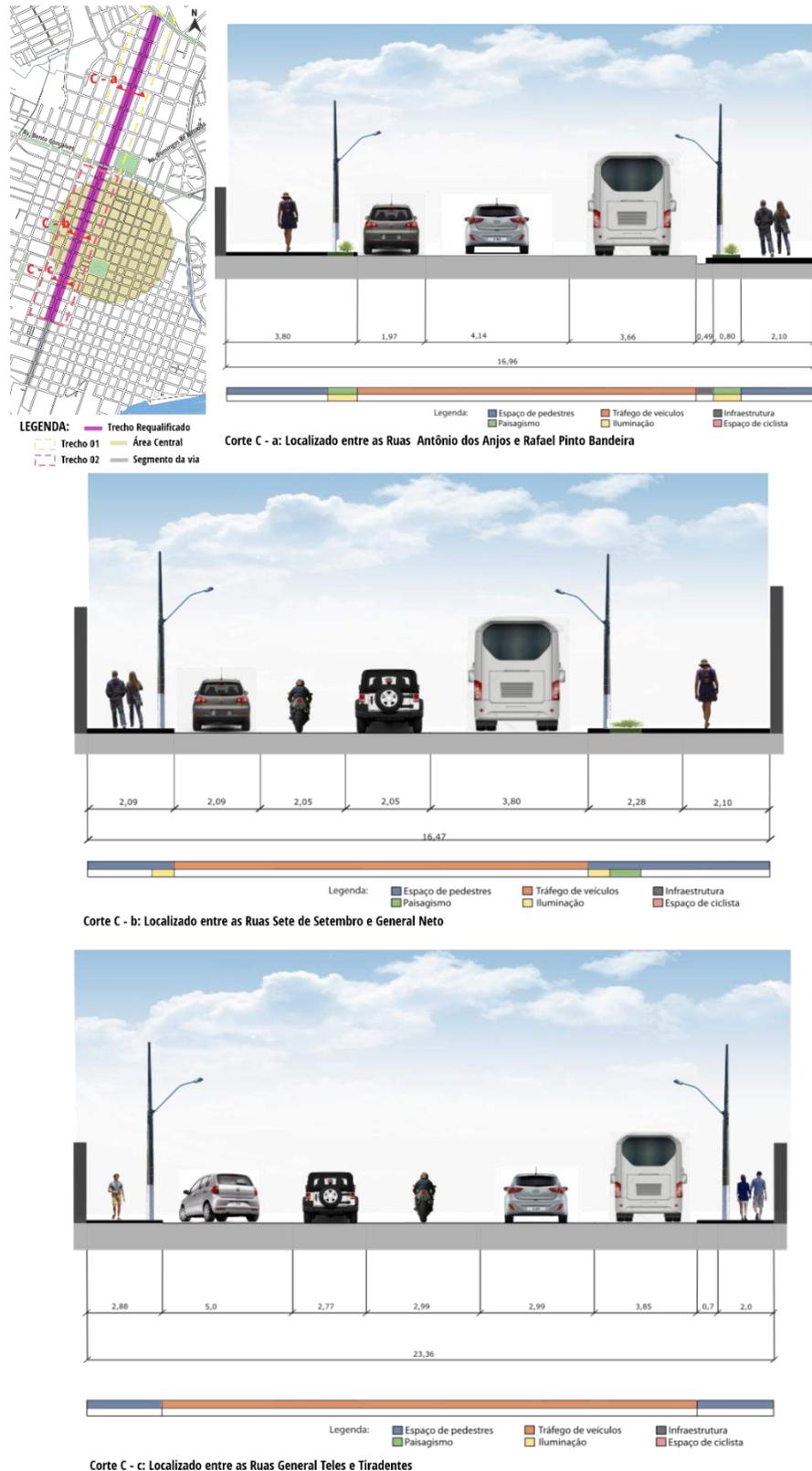


Figura 21: Cortes dos trechos requalificados selecionados para estudo. Fonte: Acervo NAURB, 2019.

Na extensão do recorte espacial ocorrem 22 intersecções de diferentes tipos de vias com a Rua Gen. Osório. Possui cruzamentos para pedestres com faixas de segurança, rampa nas calçadas, pisos táteis e regularização semafórica. As travessias são localizadas com aproximadamente a mesma distância em grande parte da rua. As dimensões das quadras no primeiro trecho, formado por 8 quadras, variam entre 138,29m e 243,90m com média predominante de 180,89m, o trecho 02 é composto por 14 quadras com medidas que se alteram entre 82,03m e 125,63m e com média de 102,26m, a modificação no trecho 01 para o trecho 02, provoca pouca irregularidade na distribuição das travessias.

3.2.4 Travessias Analisadas

Neste item serão exibidos os cruzamentos (figura 22) de forma esquemática (levantamento físico encontra-se no apêndice A) conforme encontrados no local e as especificidades de cada objeto selecionado para o estudo.

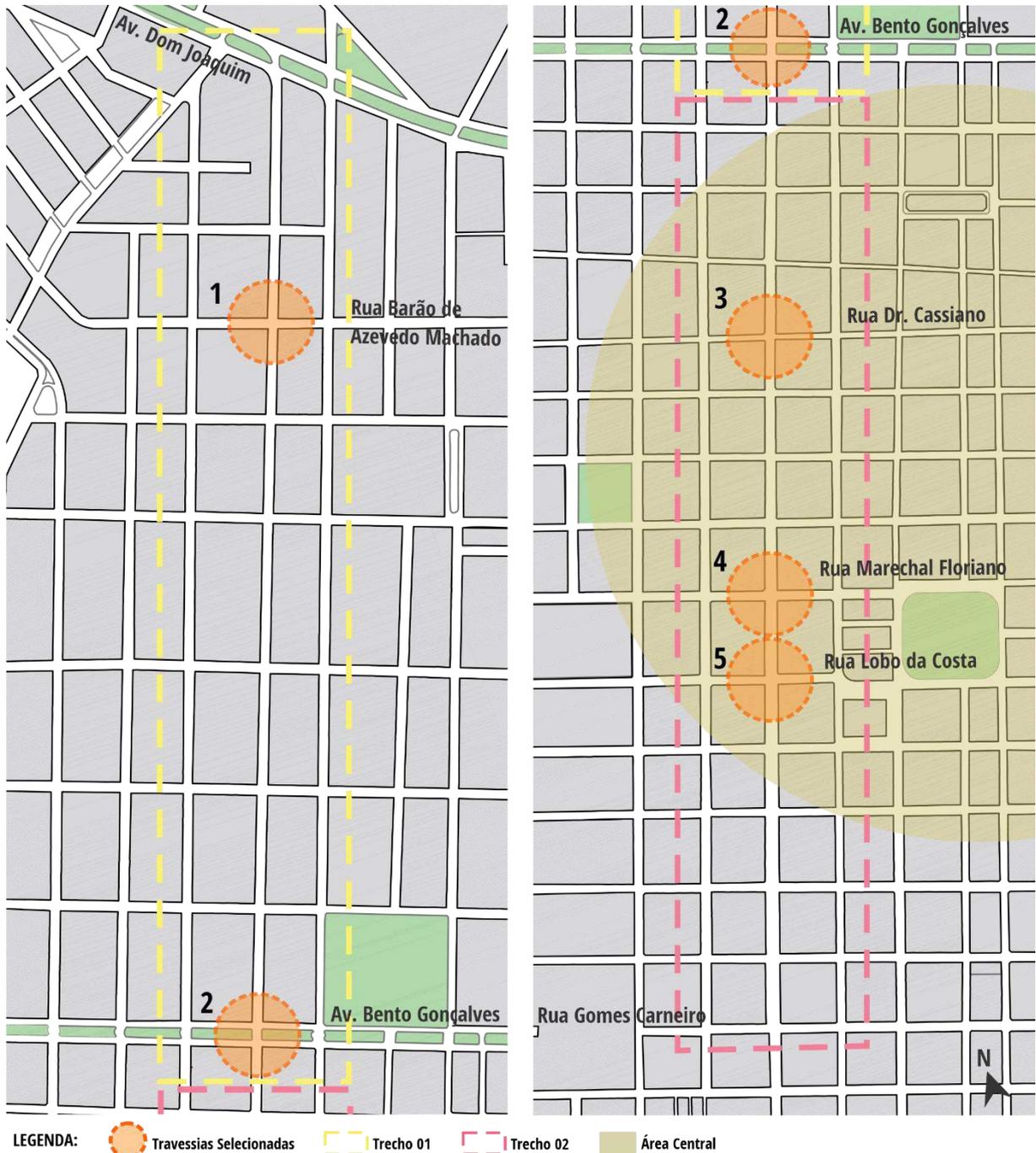


Figura 22: Delimitação dos trechos de estudo e localização das travessias selecionadas. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

TR1 – Rua Gen. Osório x Rua Barão de Azevedo Machado

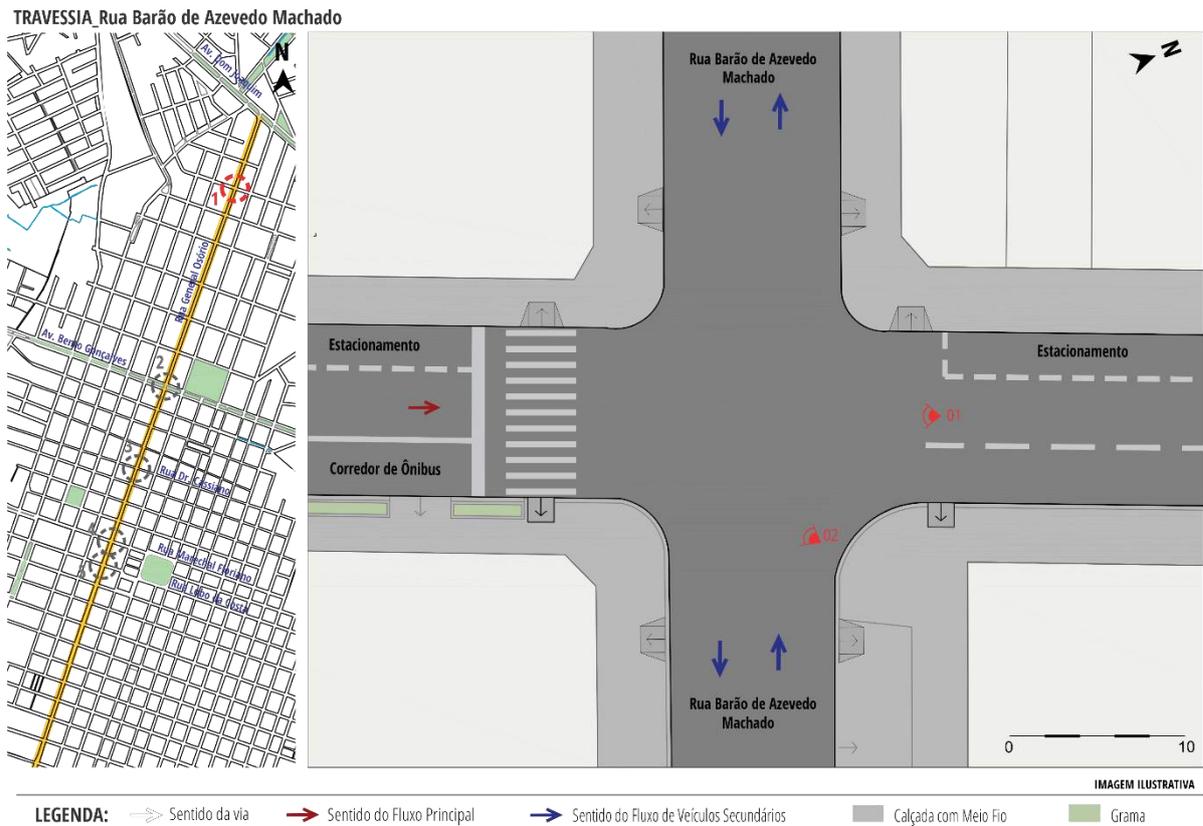


Figura 23: Interseção entre a Rua Gen. Osório x Rua Barão de Azevedo Machado. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

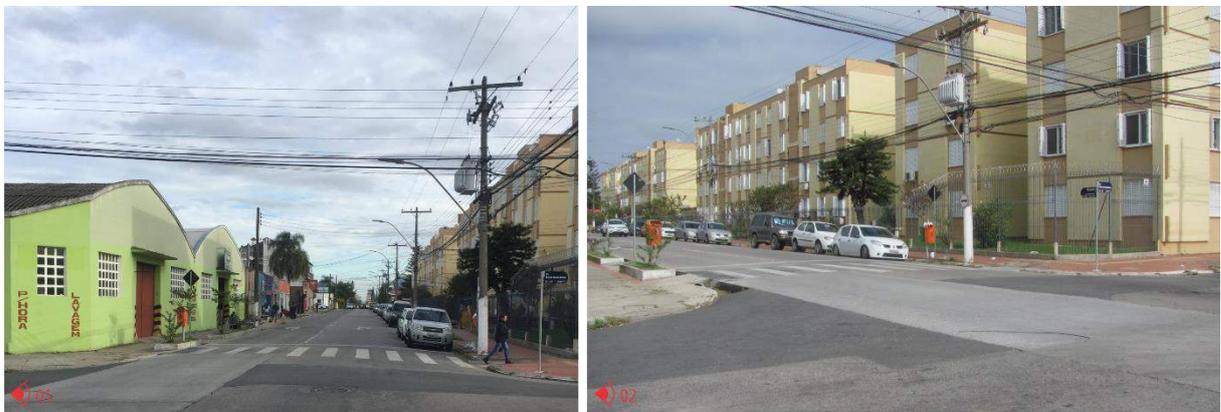


Figura 24: Imagens da interseção selecionada. Fonte: Acervo Naurb, 2019.

A Travessia 1 (figura 23 e 24) possui intenso fluxo de pedestre ocasionado pelo uso do solo diversificado entre edifícios residenciais, comércio e serviços. A interseção das ruas é composta pela Rua Gen. Osório e por uma via local, a Rua Barão de Azevedo Machado.

Segundo o PlanMob (2019) o encontro das vias apresenta um ponto de acidente recorrente. O cruzamento possui pouca arborização nas calçadas, espaço exclusivo para estacionamento de veículos e parada de ônibus.

TR2 - Rua Gen. Osório x Av. Bento Gonçalves

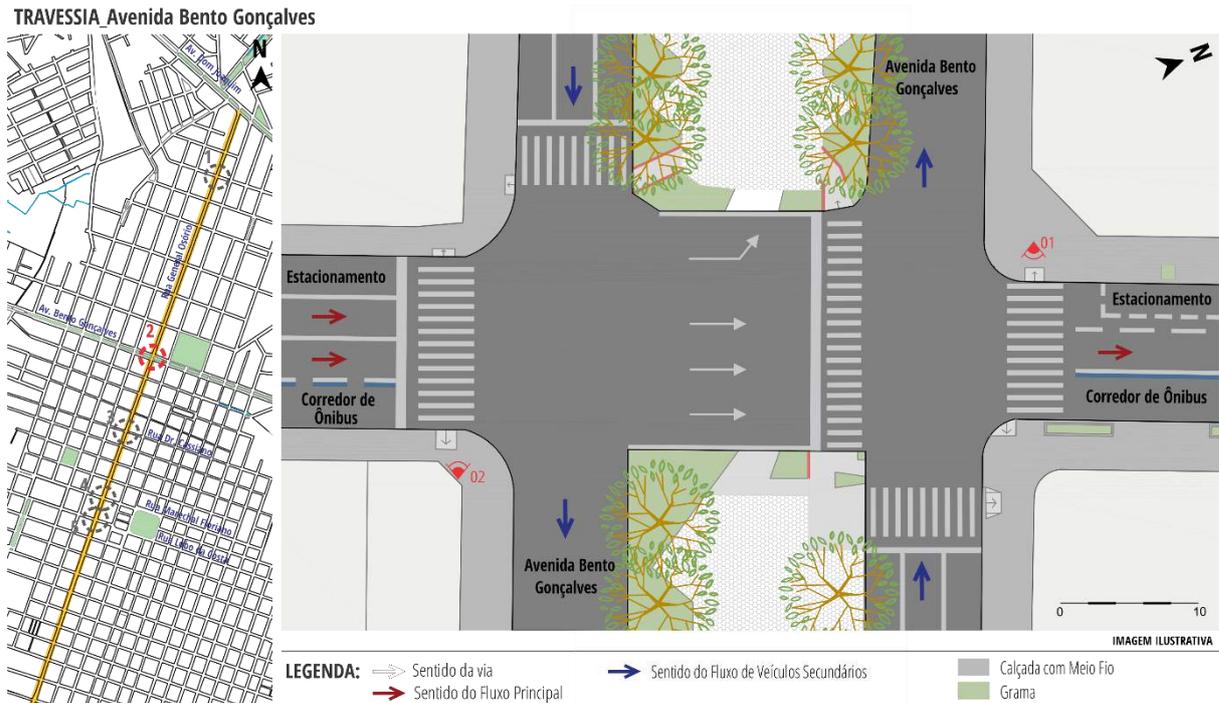


Figura 25: Interseção entre a Rua Gen. Osório x Av. Bento Gonçalves. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

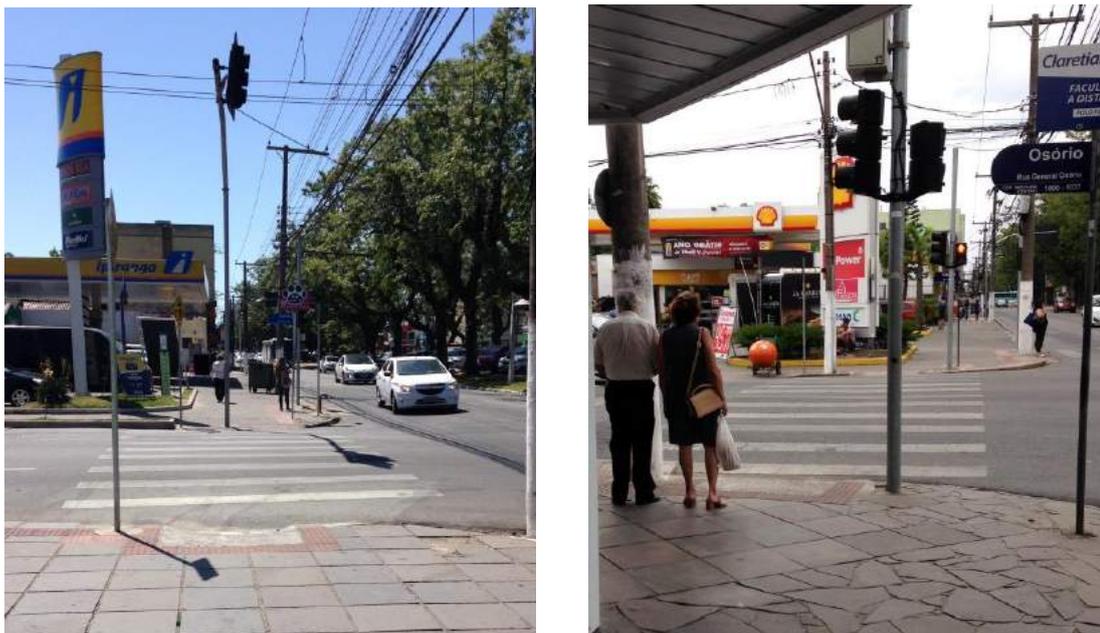


Figura 26: Imagens da intersecção selecionada. Fonte: Acervo Naurb, 2019.

O cruzamento entre a Rua Gen. Osório, via coletora, e a Av. Bento Gonçalves, via arterial, corresponde a Travessia 2 (Figura 25), selecionado pela importância que apresentam e por serem eixos de conexão na cidade. A interseção com a Av. apresenta uma peculiaridade, um canteiro central utilizado por veículos, pedestres, bicicletas, trailers móveis e pequenos quiosques (figura 26 e 27). A diversidade de usos ocasiona inúmeros problemas, dentre eles, aproximadamente 20 a 29 acidentes ao longo do último ano (PLANMOB, 2019).



Figura 27: Imagens do canteiro central da Avenida. Fonte: Acervo Naurb, 2020.

A intersecção possui intensa movimentação dos diferentes meios de locomoção, arborização nas calçadas, espaço exclusivo para estacionamento de veículos, abrigo e corredor destinado exclusivamente para o transporte público coletivo e mobiliário urbano.

TR3 - Rua Gen. Osório x Rua Dr. Cassiano

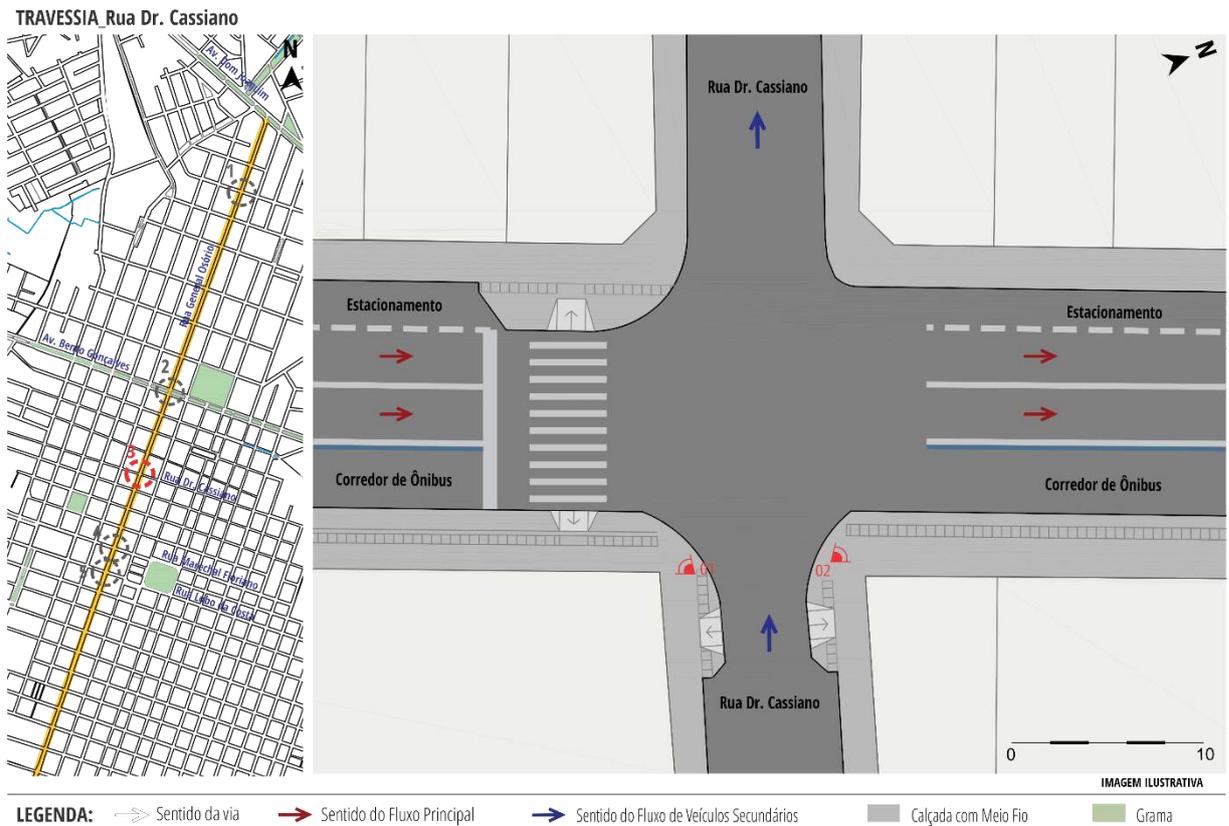


Figura 28: Interseção entre as Rua Gen. Osório x Rua Dr. Cassiano. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.



Figura 29: Imagens da interseção selecionada. Fonte: Acervo Naurb, 2019.

A Travessia 3 possui intenso fluxo de pedestre ocasionado pela presença de estabelecimentos comerciais situados no entorno. O cruzamento (Figura 28) é formado pela Rua Gen. Osório e por uma via local, a Rua Dr. Cassiano.

O PlanMob (2019) indica o local como ponto propício para acidentes, assim como o meio de quadra. O cruzamento apresenta espaço exclusivo para estacionamento de veículos, abrigo e corredor exclusivo para ônibus, gradil de proteção para direcionar os passantes e novos bancos, lixeiras e paraciclos (figura 29).

TR4 - Rua Gen. Osório x Rua Marechal Floriano

A Travessia 4 possui intensa movimentação de pedestre ocasionado pela presença de estabelecimentos comerciais, pontos de ônibus, entre outros elementos. A interseção (figura 30) é formada pela Rua Marechal Deodoro, classificada pelo III Plano Diretor de Pelotas (2008) como uma via local.

No PlanMob (2019) o cruzamento representa um ponto de acidente ocasionado pelos inúmeros conflitos. Não possui arborização nas calçadas, mas apresenta áreas destinadas ao descanso dos pedestres com bancos, lixeiras e mudas de árvores. Próximo às esquinas tem abrigos de ônibus e mobiliário urbano distribuídos nas calçadas (figura 31).



Figura 30: Interseção entre as Ruas Gen. Osório x Rua Marechal Floriano. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.



Figura 31: Imagens da intersecção selecionada. Fonte: Acervo Naurb, 2019.

TR5 - Rua Gen. Osório x Rua Lobo da Costa

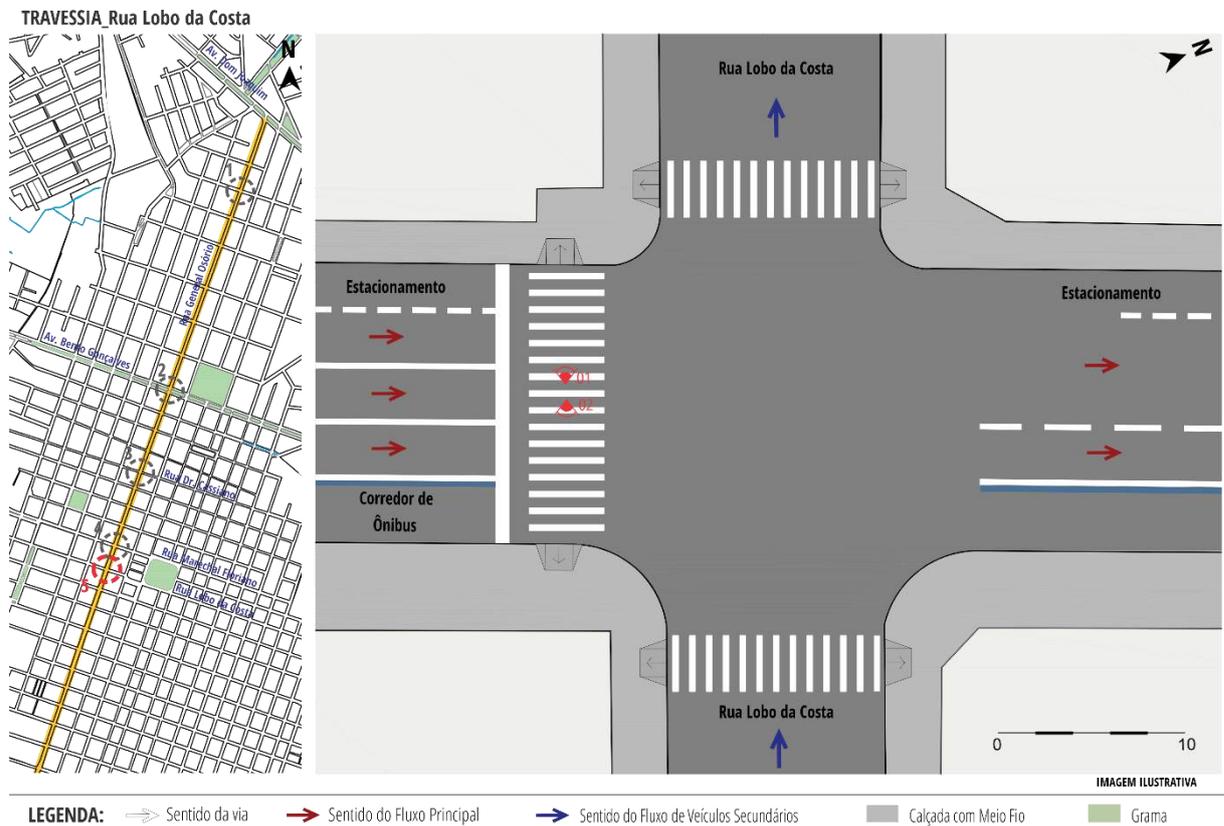


Figura 32: Intersecção entre as Ruas Gen. Osório x Rua Lobo da Costa. Fonte: Elaborado pela autora, 2019.



Figura 33: Imagens da intersecção entre as Ruas Gen. Osório x Rua Lobo da Costa. Fonte: Acervo Naurb, 2019.

Esta travessia, apresenta como característica principal uma constante movimentação de pessoas, por estarem localizadas na região central com grande oferta de comércios e serviços. A Travessia (figura 32) é selecionada por ser o encontro de duas vias arteriais de sentido único com travessia completa sem áreas de refúgios ou canteiros. Também auxiliou na seleção o fato de concentrar pontos de embarque e desembarque de várias linhas de transporte público coletivo e abrigos de ônibus, por esse e outros motivos há uma significativa quantidade de pessoas na área referente à travessia (figura 33).

4 METODOLOGIA

Neste capítulo serão apresentados e descritos os métodos e as técnicas empregadas, baseados na área de estudo de ambiente-comportamento, utilizados neste trabalho com a intenção de alcançar os objetivos desta pesquisa. Serão abordados os procedimentos, a forma de seleção das amostras e a análise dos dados.

4.1 ABORDAGEM METODOLÓGICA

Trata-se de uma pesquisa de natureza aplicada definida como exploratória em relação ao seu objetivo, a qual propõe uma proximidade maior com a problemática (GIL, 2002) dos idosos nas travessias das ruas, com abordagens qualitativas e quantitativas.

Lay, Reis (1995), Sommer e Sommer (2002) e Yin (2005) entendem que o estudo de caso possibilita um profundo conhecimento sobre os fenômenos atuais da realidade, além de identificar e propor alternativas para problemas existentes, sendo que este estudo, torna-se apropriado quando ocorre pouco domínio sobre os eventos. Ao adquirir ou manipular informações em diferentes escalas, torna-se viável utilizá-las para recomendações futuras de projetos semelhantes. Esta estratégia mostra-se adequada para esta pesquisa, pois busca alternativas de minimizar e reduzir problemas presentes nas travessias.

A alternativa metodológica utilizada para alcançar os objetivos estabelecidos, compreende o conjunto de métodos e técnicas da Avaliação Pós-Ocupação (APO). Essa estratégia é aplicada às investigações das relações ambiente - comportamento, com propósito de avaliar os ambientes construídos no decorrer de seu uso e verificar fatores negativos e positivos de projeto. A compreensão das necessidades e apreensões são realizadas, pela APO através da perspectiva do usuário e do avaliador técnico (LAY e REIS, 1995; VISCHER, 2002; ORNSTEIN et al., 2018).

Segundo Ornstein et al. (2018), as pesquisas de APO se concentram na maioria das vezes em estudos sobre creches, escolas, habitações e edifício institucionais, contudo, Ornstein e Roméro (1992, p.15), Lay e Reis (1995, p.3) afirmam que “qualquer ambiente construído, independentemente da complexidade e escala, pode ser avaliado” como

“infraestrutura urbana, cidade ou região.” Serra (1989) também reforça a pertinência do tema, a metodologia de APO pode ser aplicada a um contexto urbano podendo gerar relevantes dados em uma ampla escala urbana e regional.

De acordo com Ornstein, Bruna e Roméro (1995), Lay e Reis (2005) e Gunther (2015) as pesquisas da Psicologia Ambiental, da área de Ambiente-Comportamento exploram as ligações existentes entre as ações do indivíduo e as características físico-espaciais do ambiente. Ainda, conforme os autores citados acima, o estudo das relações possui a intenção de medir mutuamente como o ambiente atinge o comportamento humano e vice-versa, com a finalidade de produzir dados para propor ambientes adequados e satisfatórios para os indivíduos.

Baseado em Reis, Lay (1995) e Ornstein et al. (2018), nesta pesquisa optou-se por combinar alguns métodos, para amenizar os possíveis desvios presentes na aplicação de um único método, obtendo diferentes fontes de informações com a intenção de ampliar os conhecimentos nas relações pessoa-ambiente. Sobre a aplicação de um conjunto de métodos e técnicas como forma de possibilitar a validação dos resultados, autores como Lay e Reis (2005) e Sommer e Sommer (2002) salientam que esses conjuntos estabelecem a credibilidade da investigação e a confiabilidade, por possibilitarem que os resultados sejam replicados. Além disso, uma abordagem e metodologia que englobe diversas áreas do conhecimento e várias escalas, são necessárias para identificar o êxito e os benefícios implementados em cada projeto viário (NACTO-GDCI, 2016) de cada travessia.

A circulação dos veículos e a segurança dos motoristas são itens frequentemente utilizados para avaliar as ruas. No entanto, a função de mobilidade somente pode ser avaliada quando aspectos como a segurança e o deslocamento de todos os modais integrantes do sistema de circulação são considerados (NACTO-GDCI, 2016). Exposto isso, mostra-se relevante observar a movimentação de todos os componentes do trânsito, pois em estudos sobre mobilidade, não se deve analisar um modal isoladamente, em especial nas interseções das vias, lugar em que todos os meios de transporte se encontram (GUNTHER, 2015). Investigar a percepção e o comportamento do pedestre idoso, que compõem a mobilidade ativa nas vias selecionadas, também se torna necessário na avaliação das ruas, não só por esse fato, mas também por serem os componentes mais sensíveis e suscetíveis a

incidentes e ainda por acrescentar a perspectiva de outro modal integrante do sistema de mobilidade das cidades (NACTO-GDCI, 2016).

Torna-se pertinente, para esta pesquisa, verificar as exigências e os elementos que compõem o edital de requalificação das ruas, documento oficial de contratação pública para o projeto e a execução das vias selecionadas, assim como os fatores que influenciam na qualidade das viagens a pé, tanto no projeto das vias como nas travessias.

Registrar as transformações no uso e função do espaço, assim como medir as mudanças físicas e outros aspectos de um projeto de rua, são relevantes, pois permitem avaliar os impactos resultantes ao longo do tempo (NACTO-GDCI, 2016).

O Guia Global de Desenho de Ruas (2016) também destaca que “a avaliação de projetos concluídos orienta o desenho para ruas futuras e é, portanto, vital à construção de suporte público e político para mudanças” (NACTO-GDCI, 2016 p. 43), o que reforça a importância desta pesquisa que possui como objetivo propor recomendações para futuras melhorias nos cruzamentos.

4.2 MÉTODOS E TÉCNICAS DE COLETA DE DADOS

Os métodos e técnicas de coleta de dados foram selecionados para atender os objetivos do trabalho. Neste estudo, os procedimentos metodológicos de levantamento de dados adotados foram: Levantamento bibliográfico, Levantamento documental e Levantamento de campo. Para o Levantamento de campo foram utilizados os seguintes instrumentos de coleta de dados: Levantamento físico/medições, Levantamento fotográfico, Observações Comportamentais e Entrevista semi estruturada com idosos.

4.2.1 Levantamento Bibliográfico

A consulta bibliográfica foi realizada através de um levantamento de fontes nacionais e internacionais como artigos, livros, dissertações, guias, teses, leis entre outros documentos, que poderiam contribuir para este estudo sobre aspectos da: Psicologia Ambiental, Percepção, Gerontologia, Mobilidade Urbana, Segurança Viária, Deslocamento a pé, Desenho Urbano, Interseções urbanas, Percepção e Comportamento de Risco, além do

histórico e a formação das vias estudadas. A fundamentação teórica abordada no Capítulo 1 é determinante na escolha das variáveis selecionadas para o estudo.

4.2.2 Levantamento Documental

O levantamento documental foi realizado por meio de arquivos e desenhos técnicos disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Pelotas, referente a todas as vias reestruturadas do município, a partir dos editais públicos entre os anos de 2015 e 2016. Com a documentação cedida foi possível obter dados e informações relevantes para a pesquisa, como o orçamento disponibilizado para cada item, os projetos executivos das vias e as intervenções previstas.

A Prefeitura ainda forneceu alguns mapas do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e o Mapa Urbano Básico (MUB) do Município atualizado de Fevereiro de 2019, o que facilitou o desenvolvimento do material para o levantamento de campo apresentado a seguir.

4.2.3 Levantamento de Campo - Físico

Por meio da pesquisa de campo, busca-se obter informações *in loco* através de observações do espaço, medições, desenhos e anotações, registros fotográficos, identificação e avaliação dos elementos físicos que compõem as ruas e os cruzamentos urbanos.

De acordo com Ornstein (1992) as técnicas de observação e medição são de grande importância para os estudos de APO, pois não ocorre um controle efetivo de manutenção e execução. A autora também destaca que existem diversos ambientes construídos nas áreas urbanas, que colocam em risco os indivíduos por causa da má execução ou deficiência do projeto. Devido ao exposto, a utilização destes instrumentos para avaliação do desempenho do ambiente construído se faz relevante para a investigação.

Neste trabalho, na etapa de observação e levantamento físico, foram identificadas as distâncias e as dimensões das vias de tráfego de veículos, das calçadas, mobiliário urbano, canteiros e faixa destinada ao estacionamento de veículos, entre outros elementos que

constavam no edital de requalificação e que foram identificados no levantamento bibliográfico. Ainda nesta etapa foram elaborados os croquis com as seções das vias, detalhes e anotações pertinentes.

Nesse momento foram verificadas as informações existentes nos projetos de requalificação com o executado *in loco*, a observação dos aspectos físicos e do sistema de circulação dos modais (Figura 34).

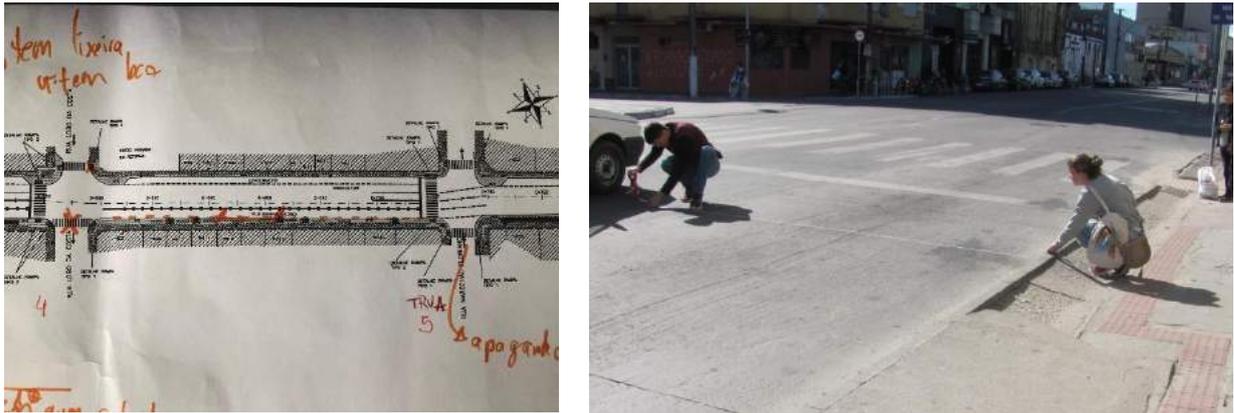


Figura 34: Levantamento Físico – Verificação do projeto e execução e aferições das medidas realizadas no local. Fonte: Autora, 2020.

Para realizar essa etapa foi necessário imprimir em folhas A3 o projeto de requalificação da rua, adquirido na fase de levantamento documental, relatada anteriormente no item 4.2.2.

A Rua General Osório, foi dividida em dois trechos devido a sua extensão, o primeiro segmento corresponde a Rua Dom Pedro II até a Avenida Bento Gonçalves e o segundo a partir da Av. Bento Gonçalves até a Av. Dom Joaquim. No mapa impresso e separado em trechos (I e II) foram destacadas as travessias selecionadas para o estudo e as seções verticais (cortes) da via. Com a prancheta, mapas, lápis, canetas coloridas, celular e máquina fotográfica, foram registrados, pela pesquisadora e alguns colaboradores do Núcleo de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo/NAURB, as alterações existentes na execução da obra em relação ao projeto, além disso, foram anotadas informações identificadas como pertinentes no momento da coleta de dados. Na etapa de levantamento físico foram percorridos três quilômetros (trecho I e II) em uma tarde, no mês de Agosto de 2019. As informações coletadas foram transferidas para o meio digital (figura 35) e originaram 05

mapas do cenário urbano dos cruzamentos (Apêndice A), estes mapas serviram como base de registro para o mapa comportamental.

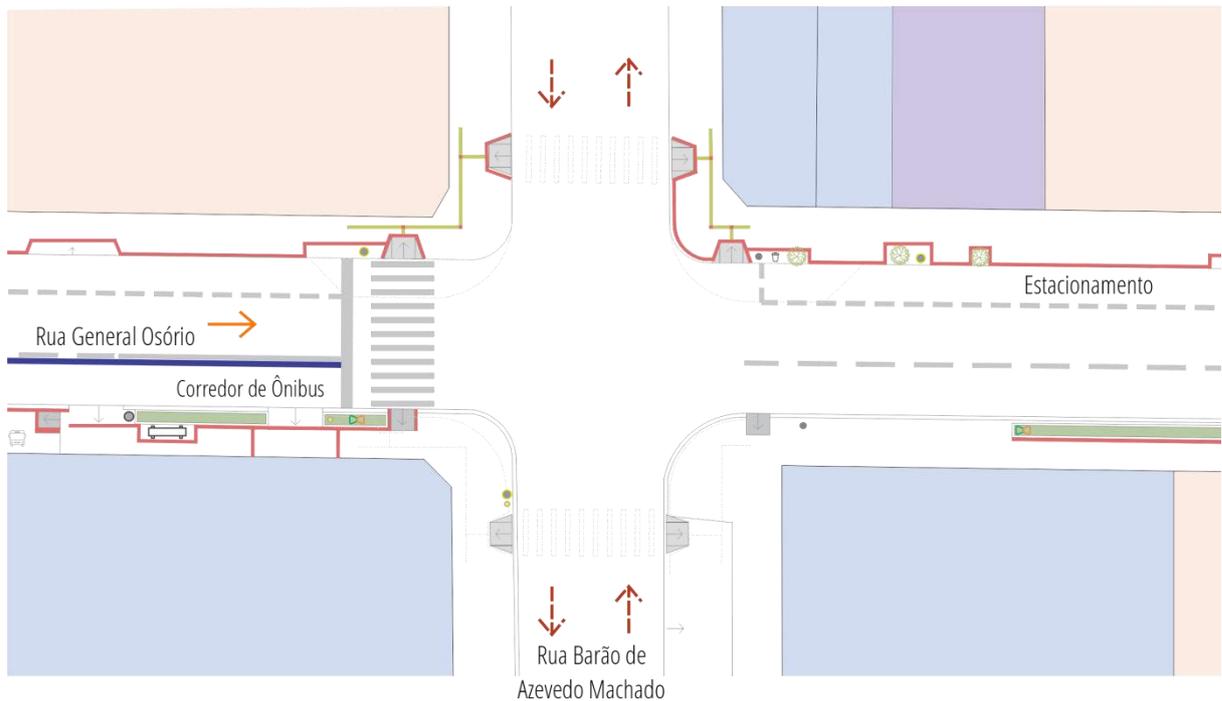


Figura 35: Resultado do levantamento físico e uso do solo realizado e transferido para o meio digital em escala gráfica. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

4.2.4 Atributos Qualitativos das Travessias Urbanas (IQT)

As análises qualitativas dos fatores destinados à mobilidade ativa são de grande importância, principalmente quando se trata de deslocamento a pé. Vários estudos estabelecem atributos para diferentes abordagens, neste trabalho, propõe-se indicar os com maior relevância para avaliação da qualidade da travessia de vias.

Cabe salientar que esta investigação aborda diferentes escalas, mas centraliza-se na escala da rua, especificamente no detalhe das travessias urbanas.

Para realizar a avaliação das interseções, buscou-se identificar e selecionar os atributos qualitativos específicos às travessias urbanas, a partir do referencial teórico e de critérios normativos, dimensionais ou funcionais de cruzamentos, acessibilidade, conforto ambiental, qualidade de vida, segurança do pedestre e outros considerados pertinentes ao tema para alcançar os objetivos propostos. Assim, torna-se viável a elaboração de um conjunto de indicadores, utilizados como método de análise, para verificar a qualidade das travessias pela perspectiva do pedestre.

Os atributos (figura 36) pré-estabelecidos foram testados e aprimorados, para que fosse prático e simples identificá-los. Foram separados em três categorias diferentes, mas interligadas: a via, a calçada e a travessia.



Figura 36: Tabela de Atributos.
Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

4.2.5 Caminhada-teste

A metodologia utilizada tem como base uma Caminhada-teste com avaliação dos elementos físicos das travessias, realizada pelo pesquisador, a partir dos critérios qualitativos e quantitativos pré-estabelecidos. A técnica consiste na avaliação das travessias com o intuito de obter um diagnóstico mais aprofundado, conforme Gehl (2018 p.34): “as caminhadas teste revelaram-se uma ferramenta política de peso nos esforços para criar melhores condições para o tráfego de pedestres”.

Assim, no trabalho de campo foram percorridos os trechos selecionados da via, com o mapeamento dos cruzamentos que conectam as ruas. O trabalho foi realizado juntamente com o levantamento físico, onde as variáveis referentes aos critérios qualitativos foram assinaladas para cada uma das travessias selecionadas como objeto de estudo. Foram estabelecidos três níveis qualitativos: Existente, Existente Parcial/Inadequado e Inexistente. Nos cruzamentos estudados eram marcados os elementos existentes, os parciais e/ou inadequados eram sinalizados, na planilha, com uma observação e os inexistentes não eram assinalados. Assim, foi possível obter uma matriz com os atributos selecionados, classificados a partir dos três níveis estabelecidos.

Apresenta-se a matriz como produto gráfico, com a síntese dos atributos de cada travessia, evidenciando as condições necessárias para um deslocamento agradável dos caminhantes e às condições de segurança do usuário nos cruzamentos. A partir das

informações adquiridas foi possível observar a ausência de elementos e inadequações presentes nas interseções, com base nestas observações, foram identificadas as travessias mais inseguras, conflitantes e os impactos negativos causados.

4.2.6 Registro fotográfico

Neste trabalho, foi utilizada a técnica de registro fotográfico para captar a realidade e armazenar o momento na etapa de observação do ambiente construído, o que possibilita rever o instante que foi registrado o elemento ou ação realizada no objeto de estudo. Por sua devida importância o levantamento fotográfico também será utilizado para complementar os outros métodos selecionados, segundo os autores Reis, Lay (1995), Gehl (2018) e Villa et al. (2018) as fotografias são recursos visuais significativos para a coleta e análise de informações, pois capturam os acontecimentos entre a vida e a forma urbana.

4.2.7 Levantamento de Campo - Avaliativo

Configuram-se como levantamento avaliativo aqueles que contam com a participação dos usuários. Nesta investigação, o levantamento avaliativo constitui-se de mapas comportamentais, entrevistas semi estruturadas e poema dos desejos.

Essa etapa do trabalho passou por algumas alterações devido à pandemia de COVID - 19. A partir do diagnóstico de um tipo de infecção respiratória em Wuhan, a China notificou a Organização Mundial da Saúde (OMS), em dezembro de 2019, sobre uma doença respiratória aguda grave, transmitida pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), denominada COVID-19. A disseminação do vírus se alastrou por diversos países da Ásia, que relataram casos da doença e alguns meses depois surgiram infectados na Europa e demais continentes, assim, no dia 30 de Janeiro, a OMS estabeleceu o maior nível de alerta e declarou que o surto da doença era uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional. Na América Latina, o primeiro caso da doença foi registrado na cidade de São Paulo, no Brasil, no dia 26 de fevereiro de 2020 (OPAS, 2020). As medidas para o enfrentamento da COVID-19 foram estabelecidas pelo Governo Federal no dia 6 de Fevereiro pela lei nº 13.979/2020 (BRASIL, 2020).

Em Março, devido ao aumento expressivo de casos e uma possível disseminação global, a COVID-19 foi caracterizada como uma pandemia, pela Organização Mundial de Saúde. As formas de contaminação e disseminação da doença ocorrem por meio de gotículas contaminadas, quando entram em contato com a mucosa do nariz, boca e olhos e são transmitidas por pessoas que se contaminam através do contato com outro infectado, que adquiriu o vírus fora do país ou por transmissão comunitária, entre a população local, indivíduo infectado que transmite a doença para outra pessoa (OPAS, 2020).

Com a intenção de barrar o avanço do contágio e reduzir a propagação da doença, foram adotadas diversas estratégias como a quarentena, reforço nos cuidados higiênicos das mãos e o uso de máscaras faciais, além do distanciamento social, o fechamento de escolas e universidades, a proibição de aglomerações, a restrição de viagens e transportes públicos, a conscientização da população para que permaneça em casa, até a completa proibição da circulação nas ruas, exceto para a compra de alimentos e medicamentos ou a busca de assistência à saúde. Essas ações foram implementadas de modo gradual e de maneira distinta em cada região, com maior ou menor intensidade de acordo com a necessidade prevista pelos órgãos competentes (OPAS, 2020).

O primeiro caso no Estado do Rio Grande do Sul foi identificado no dia 29 de Fevereiro. Em 19 de março, foi declarado Estado de Calamidade Pública em todo o território do Estado do Rio Grande do Sul, através do Decreto Estadual nº 55.128/2020 (RIO GRANDE DO SUL, 2020), que também estabeleceu medidas de prevenção e enfrentamento à epidemia de coronavírus. Na cidade de Pelotas o primeiro caso confirmado foi no dia 25 de Março, algumas medidas temporárias para combater a doença foram adotadas a partir do dia 17 de Março, através de decretos municipais, como o Decreto nº 6.249/2020 (PELOTAS, 2020a), que estabelecia ações de prevenção, controle e contenção de riscos, com o objetivo de minimizar os danos à saúde pública, a fim de evitar a disseminação da doença no município. Destacam-se algumas práticas que impactaram na circulação e no cotidiano das pessoas na cidade, como a suspensão das atividades escolares, universidades, de bares, centros comerciais, serviços, a limitação no tempo de funcionamento de lojas, o distanciamento mínimo de dois metros, a interdição de praias, praças, a redução no horário de circulação do transporte coletivo e a suspensão da tarifa gratuita para os idosos entre as 9hrs e 17hrs, entre outras.

Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS, 2020) os idosos compõem o grupo de risco, pois constituem uma parcela da população mais suscetível ou vulnerável à Covid-19, devido ao envelhecimento natural do sistema imunológico, o que diminui a capacidade de defesa do corpo para as infecções, tanto bacterianas como virais, além do acúmulo de outras doenças.

Sendo assim, fez-se necessário adaptar alguns métodos definidos anteriormente, para que o objetivo proposto fosse alcançado e que ocorresse o menor impacto nos resultados. Dentro dos limites de tempo deste trabalho e com receio de uma rápida propagação e que medidas mais restritivas fossem adotadas os métodos foram realizados em um curto período de tempo.

4.2.7.1 Observação Comportamental

A observação do comportamento tem como objetivo fornecer dados sobre as ações dos indivíduos em um determinado ambiente construído. Essas ações e movimentações, verificadas atenciosamente por pesquisadores, apontam soluções para conflitos existentes (ORNSTEIN, 1992; LAY e REIS, 1995).

No presente trabalho, o estudo comportamental foi realizado através do método chamado por Gehl (2018) de Traçado, simultaneamente com a observação dos vestígios e a técnica de Mapas Comportamentais (SOMMER E SOMMER, 2002; RHEINGANTZ et al., 2009) centrados no indivíduo, com o registro das linhas dos percursos realizados pelos pedestres no ato de atravessar a rua, pois como já expresso anteriormente, a investigação possui como foco o movimento, a dinâmica da travessia.

A técnica centralizada no indivíduo e o registro da movimentação foram realizados com a observação discreta do pesquisador, localizado em um ponto estratégico com boa visibilidade, para registrar os deslocamentos mais relevantes do local. A identificação dos indivíduos ocorreu segundo sua faixa etária. Os levantamentos se basearam em algumas características físicas e comportamentais dos observados, esse reconhecimento pode não ser preciso e haver uma margem de erro na identificação. O procedimento permitiu ilustrar o percurso dominante dos indivíduos, a direção, os fluxos, gêneros (masculino e feminino), se estavam sozinhos, em pares ou grupos, a quantidade de pessoas e seus comportamentos.

Também possibilitou identificar problemas no planejamento dos espaços, compreender o modo de utilização e como o ambiente interferiu no comportamento dos usuários ratificando o exposto pela literatura da área tal como Reis & Lay (1995), Sommer e Sommer (2002), Elali e Fernandes (2008), Rheingantz et al. (2009), Gehl (2018), Ono et al. (2018) e Guimarães (2018) entre outros.

Nos cruzamentos selecionados, os mapas comportamentais foram utilizados para registrar o tipo, a direção, o conjunto de ações e decisão dos pedestres pós-sexagenários ao atravessarem a rua, identificar e categorizá-las conforme o comportamento que apresentaram. Além disso, foi possível compreender, com os registros das linhas de movimentação, como a relação entre os modais e o ambiente construído interfere no deslocamento e comportamento dos indivíduos.

De acordo com as circunstâncias vivenciadas na cidade, devido à pandemia de COVID-19, a aplicação da técnica ocorreu durante uma semana em horários específicos considerados de maior circulação, com fluxo de veículos e com maior movimentação de pessoas, identificados em visitas exploratórias e pré-testes realizados durante o distanciamento social controlado. Os horários de aplicação do método foram selecionados em função do Decreto Municipal nº 6.267/2020 (PELOTAS, 2020b), que determinava novas medidas para o enfrentamento da pandemia como a reabertura e o horário de funcionamento de algumas atividades, inclusive as comerciais, das 10:00hrs até às 16:00hrs para reduzir a circulação de pessoas, evitar o contágio e propagação do vírus.

O método foi realizado no início de Maio de 2020, cada travessia foi observada em um dia da semana em dois períodos, no final da manhã das 11:00h ao 12:00h e no meio da tarde das 15:00h às 16:00h, com auxílio de uma ajudante treinada. Conforme as definições do método pelo autor RHEINGANTZ et al., (2009 p.37) “é recomendável utilizar uma menor quantidade de mapas que apresentem uma maior qualidade e profundidade nos dados”, sendo assim, a realização dos mapas comportamentais ocorreu durante uma única semana, devido ao desconhecimento e a possibilidade de serem adotadas medidas de maior restrição na circulação impossibilitando a aplicação da técnica, o que contribuiu para que os dados fossem coletados de maneira rápida e objetiva.

Nos mapas de cada travessia, elaborados a partir do levantamento documental (item 4.2.2) e físico (item 4.2.3), foram destinados espaços para anotar algumas informações

como: mês, o dia da semana, o horário de início e término e as condições climáticas. Foram registradas variações climáticas características do mês de maio com temperaturas entre e maior que 11°C e menores que 20°C.

As atitudes e condutas dos indivíduos alteram-se em frações de segundos, assim os apontamentos devem ser realizados de forma ágil (SOMMER e SOMMER, 2002). Nesse sentido para auxiliar no registro das informações observadas foi utilizada a técnica de *timelapse*, para garantir que os todos os transeuntes idosos que atravessaram a rua fossem registrados. A utilização deste artifício como complemento foi identificada como necessária em alguns pré-testes realizados, devido a grande circulação, em algumas travessias, e porque em alguns momentos diversos idosos atravessavam simultaneamente em pontos diferentes, o que dificultava o apontamento dos percursos pelo observador.

De acordo com Sommer e Sommer (2002), os registros produzidos por *timelapse* são pertinentes para investigar comportamentos sequenciais e capturar as interações complexas, mais difíceis de serem vistas e compreendidas durante o processo de observação, além de possibilitar que as análises sejam realizadas posteriormente pela capacidade de serem reproduzidas inúmeras vezes, permitindo que os detalhes e as relações sejam observados com exatidão. O material coletado pela sequência de imagens registra mudanças sutis no comportamento dos indivíduos como a direção da cabeça, pequenos acontecimentos de interação e alterações comportamentais, que viabilizaram a análise do comportamento, a codificação e a visualização do percurso em um ritmo mais lento.

Os dados obtidos nas 05 travessias totalizaram 10 mapas comportamentais (Apêndice B), cada um registrado no programa AutoCAD e Corel Draw e sobrepostos formando um mapa síntese de cada travessia.

A partir das aplicações dos mapas comportamentais foi observado que o público-alvo deste trabalho se encontrava nas ruas e que seria viável, com cautela e com as medidas de segurança indicadas pela OMS, realizar as entrevistas *in loco*, apresentadas a seguir juntamente com os critérios adotados para escolha dos participantes, o momento em que foram realizadas, o contexto existente e outros fatores.

4.2.7.2 Entrevistas

A entrevista caracteriza-se por uma conversa entre pesquisador e entrevistado com o propósito de obter avaliações e opiniões, através de perguntas e respostas (GIL, 2002).

Existem diversos instrumentos para avaliar a satisfação e a percepção dos indivíduos em relação ao ambiente construído. A entrevista possibilita coletar dados, além de proporcionar um conhecimento mais específico e minucioso, que por vezes, passam despercebidos e não são identificados por outros métodos (REIS e LAY, 1995; RHEINGANTZ et al., 2009; ONO et al. 2018). As entrevistas complementam e verificam as informações obtidas por outras ferramentas, sendo utilizada como estratégia de pesquisa (ORNSTEIN, BRUNA e ROMÉRO, 1995; ONO et al., 2018).

Conforme Sommer e Sommer (2002) as entrevistas são classificadas em: estruturada, semi estruturada e não estruturada. Neste trabalho foi utilizada a entrevista semi estruturada, que possui uma ordem de perguntas estabelecida pelo roteiro, mas que possibilita alterar a disposição das interrogações e considerar outros pontos pertinentes ao tema, que surgirem durante a entrevista. Esta modalidade de entrevista pode ser realizada em um curto período de tempo (REIS e LAY, 1995; SOMMER & SOMMER, 2002; RHEINGANTZ et al., 2009), pertinente nesse caso.

Durante a vigência do Decreto Municipal nº 6.252/2020 (PELOTAS, 2020c) foi ordenado o fechamento do comércio em geral no município, com exceção de estabelecimentos considerados de primeira necessidade como farmácias, postos de combustíveis, supermercados, açougues e estabelecimentos que comercializem produtos alimentícios. Também foi estabelecida a suspensão de todas as atividades presenciais e atendimento ao público, entre outras medidas, com a intenção de reduzir aglomerações de pessoas, em função da maior probabilidade de contágio pelo coronavírus, as entrevistas por telefone foram selecionadas como uma opção apropriada.

Embora com algumas desvantagens, a entrevista por telefone foi a abordagem viável naquele momento, e dessa forma foram efetuadas 10 entrevistas com idosos no dia 28/04, com 4 indivíduos no período da manhã e 6 no turno da tarde. Conforme exibido no boletim diário de coronavírus divulgado pela Prefeitura Municipal de Pelotas (2020d) nesta data

foram registrados 40 indivíduos com Covid-19, 50% confirmados, 35% recuperados, 10% isolados e 5% internados.

As entrevistas por telefone tornaram-se uma alternativa viável, mas apresentaram alguns problemas característicos, como identificar determinados momentos do dia, em que não ocorra a invasão de atividades pessoais ou o horário das refeições e também contornar a dificuldade dos participantes de atenderem chamadas de números desconhecidos (SOMMER & SOMMER, 2002; VITTORINO E ONO, 2013).

Durante o processo de transcrição notou-se que alguns itens não ficaram claros o suficiente, então a forma como eram efetuados os questionamentos foram alterados, e após a revisão um novo formato foi aplicado por telefone com mais 10 idosos.

Foram realizadas no total 20 entrevistas com respondentes que anteriormente colaboraram com a pesquisa *“Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”*, a partir desses contatos, foi organizada a seleção de voluntários que conheciam a rua estudada e vivenciavam o caminhar.

No dia 06 de Junho, a Prefeitura Municipal de Pelotas (2020d) informou em seu boletim diário o número de 327 indivíduos confirmados para o coronavírus, 204 recuperados, 106 isolados, 12 internados e 5 óbitos. Na mesma data foi estabelecido Estado de Calamidade Pública na cidade, através do Decreto Municipal nº 6.288/2020 (PELOTAS, 2020e) que definia o fechamento do comércio e serviços não essenciais, sendo que este entrou em vigor no dia 7 de julho. Dessa forma, as entrevistas realizadas durante os dias 08, 16 e 17 continham condições semelhantes de circulação e normas de restrições das aplicadas no dia 28/04.

A nova entrevista, por telefone, foi realizada nos dias 08, 16 e 17 de Julho, com 3, 4 e 3 idosos respectivamente. Em algumas entrevistas a ordem das perguntas teve que ser alterada, pois os idosos inseriam o tema sobre Covid-19 em suas respostas, por isso a pesquisadora achou pertinente, por vezes, abordar as questões referentes ao tema no início da entrevista conforme conversava com os entrevistados, principalmente no dia 16/07 no qual foi registrado um óbito devido ao coronavírus, amplamente divulgado, o décimo registrado na cidade de Pelotas.

4.2.7.3 Contextualização da Pandemia de Covid - 19 no Estado e em Pelotas durante a aplicação das entrevistas

No combate a disseminação do Covid -19 o Governo do Estado instaurou em Maio de 2020, por meio do Decreto Estadual n.º 55.240/2020 (RIO GRANDE DO SUL, 2020a), o denominado Distanciamento Social Controlado. Um modelo que reorganizou o Estado em 20 regiões, as quais eram avaliadas para determinar as ações restritivas obrigatórias que seriam adotadas, com base em 11 indicadores como o número de leitos ocupados nos hospitais, o avanço da contaminação, o estágio de evolução e a incidência de novos casos de Covid-19 entre outros, com o objetivo de mensurar a propagação e a capacidade de atendimento do sistema de saúde. Ainda neste mesmo decreto foram estabelecidas algumas medidas como o uso obrigatório da máscara, o distanciamento mínimo de 2 metros entre os indivíduos, recomendações de evitar aglomerações nas calçadas e áreas de espera e limites de ocupação nos ambientes (RIO GRANDE DO SUL, 2020a).

As regiões estaduais são avaliadas semanalmente para identificar os protocolos específicos de medidas que cada área e atividade econômica devem seguir, conforme o grau de risco de contágio identificado. Sendo assim, criou-se um sistema de bandeiras classificado em 4 cores. A bandeira de cor amarela corresponde ao nível baixo de propagação e alta capacidade do sistema de saúde, a de cor laranja ao risco médio, vermelho ao alto nível de contágio e a bandeira preta simbolizava o altíssimo nível de propagação do coronavírus e baixa capacidade do sistema de saúde (RIO GRANDE DO SUL, 2020a).

A partir da implementação do sistema de Distanciamento Controlado, a macrorregião 21 (destacada no mapa da figura 37) a qual abrange Pelotas e outros municípios, durante as 4 primeiras semanas (11/05– 07/06) manteve as medidas determinadas pelo protocolo da bandeira laranja, logo após, por duas semanas consecutivas (08/06 – 22/06) ocorreu a flexibilização das limitações sendo permitido o protocolo da bandeira amarela. Como pode ser visto na imagem 4.3, na 7ª e 8ª semana (23/06 – 06/07), devido aos indicadores de hospitalizações e o número de pacientes em leitos clínicos a Região 21 retorna a bandeira laranja durante esse período. Após o aumento das limitações a situação se agravou em função dos indicadores de velocidade de avanço do contágio da macrorregião, o de hospitalizações e de pacientes Covid-19 em leitos de UTI, assim a região

de Pelotas atinge a situação de bandeira vermelha na 9ª (07/07 – 13/07) e 10ª semana (14/07 – 20/07) (RIO GRANDE DO SUL, 2020a).

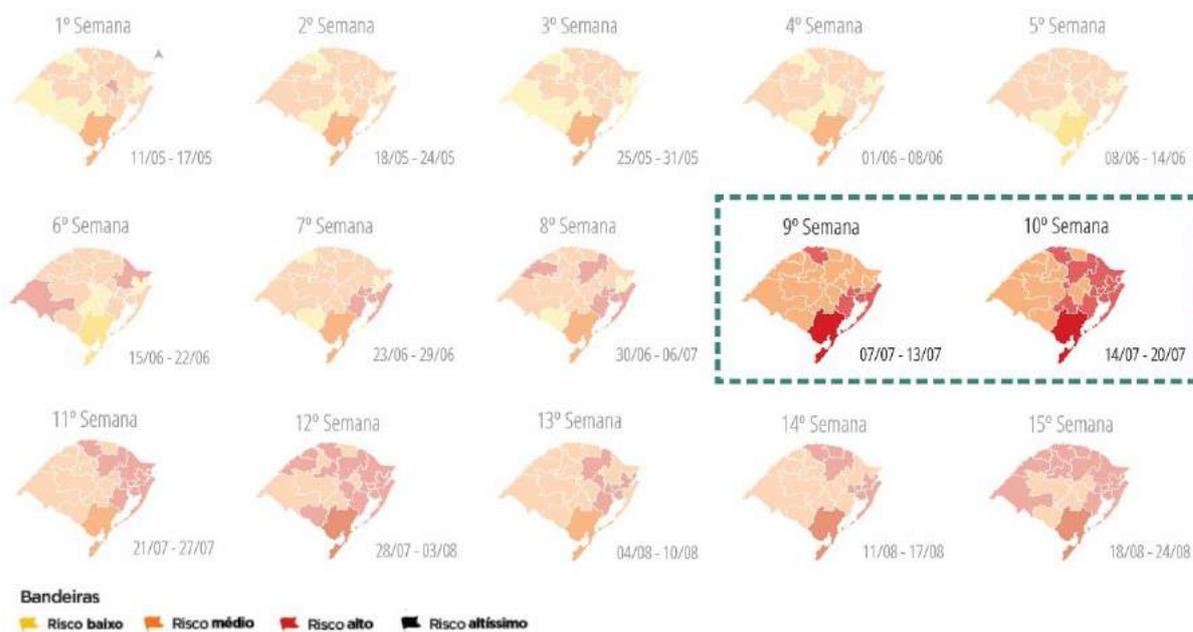


Figura 37: Cronologia das bandeiras adotadas no Estado/RS. Fonte: Disponível em distanciamentocontrolado.rs.gov.br, modificado pela autora, 2020.

No município de Pelotas, com objetivo de desacelerar a propagação do vírus e evitar aglomerações, entrou em vigor no dia 16/07, a denominada Lei da Multa (lei municipal n.º 6.819/2020) (PELOTAS, 2020f), que determinava três níveis de infrações caso as pessoas participassem de aglomerações ou não utilizassem máscara facial de proteção (Decreto Municipal n.º 6.267/2020 (PELOTAS, 2020b), vigente desde maio determinava o uso obrigatório de máscaras). A Guarda Municipal possuía autoridade para atuar, pois era responsável pela fiscalização.

Diante do exposto, os contatos telefônicos foram efetuados nesses dois momentos da Pandemia de Covid-19 na cidade de Pelotas (figura 38), em um primeiro momento, durante o Decreto Municipal n.º 6.252/2020 (PELOTAS, 2020c), logo após as alterações e em uma segunda ocasião, na vigência do Decreto Municipal n.º 6.288/2020 (PELOTAS, 2020d).

As questões éticas de consentimento e confidencialidade foram tratadas antes de começar a entrevista, logo em seguida foram abordados aspectos como Origem-Destino; familiaridade com a via, periodicidade, hábitos nas travessias, percepção e comportamento de risco e poema dos desejos. Por fim, também foram coletados pela entrevista por

telefone, a título de conhecimento e devido ao grave momento de crise na saúde mundial, dados sobre a percepção e os efeitos da COVID-19.

Cabe salientar que nas entrevistas *in loco*, foram tomadas as medidas preventivas estipuladas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como o uso de máscara, distanciamento e álcool gel.

As entrevistas realizadas *in loco* (apêndice D), ocorreram nos dias 06, 07, 08, 09, 15 e 20 de Maio e tornaram-se possíveis a partir das observações realizadas no método do mapa comportamental, pois foi identificado que uma parcela da população idosa continuava circulando na rua, apesar de serem grupo de risco e a orientação da OMS ser para ficarem em casa e saírem o mínimo possível, caso necessário. Foi possível aplicar quatro entrevistas em cada travessia, como estabelecido anteriormente, totalizando vinte entrevistas *in loco*. As perguntas da entrevista realizadas eram referentes ao cruzamento específico onde estava sendo aplicado o método, já nas realizadas por telefone foi perguntado sobre cada um dos cinco cruzamentos, objeto de estudo desse trabalho.

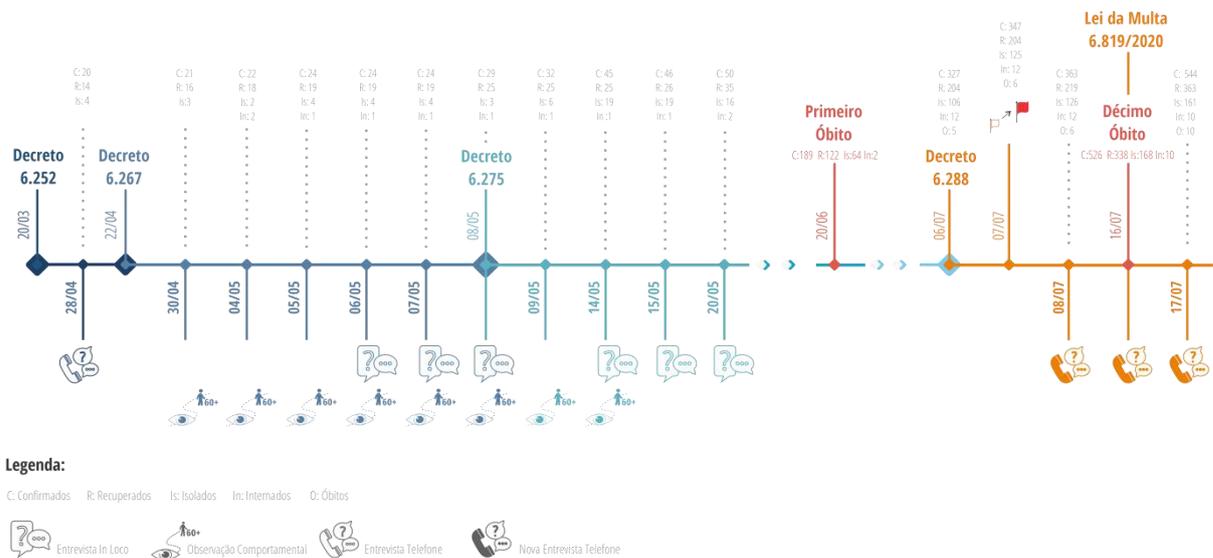


Figura 38: Linha do tempo da aplicação dos métodos e técnicas, atualização dos decretos com as medidas de prevenção e evolução dos casos de Covid-19 em Pelotas/RS. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

4.2.7.4 Poema dos Desejos

A ferramenta de pesquisa Poema dos Desejos, desenvolvida por Henry Sanoff, possibilita identificar sentimentos, aspirações, vontades, necessidades e anseios dos usuários através de representações gráficas ou frases. A forma de elaboração e aplicação da

ferramenta é rápida e simples, gerando demandas detalhadas, ricas de expectativas e desejos atuais e futuros dos participantes sobre o ambiente estudado (SANOFF, 2001; RHEINGANTZ, 2009).

O poema de desejo possui uma abordagem que incentiva os participantes a exporem suas aspirações, preferências e visões de um ambiente específico, através de um processo livre, espontâneo e não estruturado (SANOFF, 2001; RHEINGANTZ, 2009).

Este instrumento foi inserido e aplicado, neste trabalho, juntamente com a entrevista para reconhecer o imaginário dos participantes a respeito das travessias urbanas, através das declarações que complementavam a resposta da frase: “Eu gostaria que a rua..” e “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”.

No total foram aplicados 40 poemas dos desejos realizados junto com as entrevistas, vinte nas entrevistas por telefone e vinte nas entrevistas in loco. Os resultados obtidos foram analisados e categorizados por palavras repetidas nas respostas, a representação em forma de nuvens de palavras facilitou a visualização dos aspectos pontuados e das alterações almejadas nas esquinas estudadas.

Rheingantz et. al (2009) destaca que o instrumento é adequado para compreender os valores dos usuários explicitados, assim como emoções, desejos, afetos e familiaridade com os locais.

4.3 SELEÇÃO DAS AMOSTRAS DE INDIVÍDUOS

De acordo com os objetivos do trabalho, para a seleção dos voluntários respondentes buscou-se moradores da cidade que apresentavam um grau de familiaridade com as vias. Foi relevante que os indivíduos conhecessem as áreas de estudo e que as frequentassem.

Na etapa de seleção dos respondentes da entrevista por telefone, como mencionado anteriormente (item 4.2.8.3), foram selecionados voluntários que já tinham participado da pesquisa *“Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”*, pelo contato e acesso. Nas entrevistas realizadas nas travessias o tipo de amostra utilizada foi a não probabilística por conveniência, dentre os pedestres que utilizavam as vias, quatro

foram abordados ao acaso e convidados para participarem dos procedimentos metodológicos, foram inseridos na amostra os que apresentaram 60 anos ou mais.

A partir dos quarenta e dois contatos disponibilizados foi realizada a seleção de dez participantes com base em dois critérios: que residissem próximo à rua estudada, devido a vivência e familiaridade e o segundo, que aceitassem em colaborar.

As mulheres além de serem mais presentes foram mais receptivas, já os homens se mostraram menos interessados em participar (Tabela 2), sendo assim o gênero dos correspondentes não foi controlado.

		Travessias	TRV 1	TRV 2	TRV 3	TRV 4	TRV 5	TOTAL:
Gênero:	Feminino		3	4	1	1	2	11
	Masculino		1	0	3	3	2	9

Travessia 1: Rua Barão de Azevedo Machado Travessia 2: Av. Bento Gonçalves Travessia 3: Rua Dr. Cassiano Travessia 4: Rua Marechal Floreano Travessia 5: Rua Lobo da Costa

Tabela 2: Amostra dos participantes entrevistados em cada um dos cruzamentos estudados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

No registro de movimentação foram identificados as faixas-etárias e o gênero, na totalidade foram 9.028 pessoas observadas na Rua General Osório. Na Tabela 3 são expostos o número e o gênero dos indivíduos que foram observados em cada uma das travessias. Na tabela 4 há uma síntese da amostra total de participantes em cada método e técnica, cabe enfatizar que o número apresentado, 9.028 é o somatório de todos os indivíduos (crianças, jovens, adultos e idosos) observados e 2.027 correspondem ao total de idosos registrados nos mapas comportamentais, 1.987, juntamente com os 20 participantes das entrevistas *in loco* e 20 entrevistados por telefone.

Mapa Comp		Travessia 01	Travessia 02	Travessia 03	Travessia 04	Travessia 05	TOTAL:
Gênero:	Masculino	46	48	121	371	331	917
	Feminino	41	69	95	463	402	1.070
Total Idosos		87	117	216	834	733	1.987

Travessia 1: Rua Barão de Azevedo Machado Travessia 2: Av. Bento Gonçalves Travessia 3: Rua Dr. Cassiano Travessia 4: Rua Marechal Floriano Travessia 5: Rua Lobo da Costa

Tabela 3: Amostra dos participantes em cada técnica de coleta de dados nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Métodos e Técnicas	F	M	Crianças	Jovens	Adultos	Idosos	TOTAL:
Entrevista	11	9	-	-	-	20	20
Entrevista Telefone	13	7	-	-	-	20	20
Mapa Comportamental	5.044	3.984	93	100	6.848	1.987	9.028
						2.027	9.068

Tabela 4: Amostra total de participantes em cada técnica de coleta de dados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

4.4 COLETA DOS DADOS

A coleta de dados do presente trabalho teve início em Novembro de 2018, a partir do levantamento bibliográfico e documental. Em Maio de 2019 foi realizada a aplicação de um piloto da Caminhada-teste, o qual sofreu alguns ajustes, mas se mostrou eficiente para o proposto e foi realizada na via selecionada como objeto de estudo.

No final do mês de Agosto ocorreu a fase do levantamento físico na Rua General Osório, os testes referentes ao mapa comportamental e o desenvolvimento de um piloto. Após o teste mostrou-se necessário, que para a execução dos métodos sejam realizados alguns aperfeiçoamentos, como o tempo de duração com mais de 30 min.

No final de Abril foram feitos alguns pré-testes, depois de três, foram aplicados os procedimentos, inicialmente os mapas comportamentais, as entrevistas e o poema do desejo. As entrevistas *in loco* foram realizadas no início de Maio de 2020, antes de concluir as observações (Tabela 5). Notou-se que durante a aplicação das entrevistas nas travessias houve uma resistência na participação do método pelos idosos, uma causa possível era a pandemia.

As dez entrevistas feitas pelo telefone foram todas executadas em um único dia, 28 de Abril, quatro pela manhã e seis no período da tarde, todos os idosos se disponibilizaram a participar e no final a grande maioria comentou a importância de uma conversa no período de distanciamento social.

Data	Métodos e Técnicas	Local	Entrevistados	Decreto Vigente na Data
28/04	Entrevista Telefone	-	10	Decreto 6.252/2020
30/04	* Teste Piloto - Mapa Comportamental	TRV 05 - Rua Lobo da Costa	-	Decreto 6.252/2020
04/05	* Teste Piloto - Mapa Comportamental	TRV 04 - Rua Marechal Floriano	-	Decreto 6.252/2020
05/05	* Teste Piloto - Mapa Comportamental	TRV 05 - Rua Doutor Cassiano	-	Decreto 6.252/2020
06/05	Observação Comportamental e Entrevista in loco	TRV 02 - Avenida Bento Gonçalves	4	Decreto 6.252/2020
07/05	Observação Comportamental e Entrevista in loco	TRV 01 - Rua Barão de Azevedo Machado	4	Decreto 6.267/2020
08/05	Observação Comportamental e Entrevista in loco	TRV 05 - Rua Lobo da Costa	4	Decreto 6.275/2020
09/05	Entrevista in loco	TRV 04 - Rua Marechal Floriano	4	Decreto 6.275/2020
14/05	Observação Comportamental	TRV 04 - Rua Marechal Floriano	-	Decreto 6.275/2020
15/05	Observação Comportamental e Entrevista in loco	TRV 03 - Rua Doutor Cassiano	3	Decreto 6.275/2020
20/05	Entrevista in loco	TRV 03 - Rua Doutor Cassiano	1	Decreto 6.275/2020
08/07	Novo Modelo Entrevista Telefone	-	3	Decreto 6.288/2020
16/07	Novo Modelo Entrevista Telefone	-	4	Decreto 6.288/2020
17/07	Novo Modelo Entrevista Telefone	-	3	Decreto 6.288/2020

Travessia 1: Rua Barão de Azevedo Machado Travessia 2: Av. Bento Gonçalves Travessia 3: Rua Dr. Cassiano Travessia 4: Rua Marechal Floreano Travessia 5: Rua Lobo da Costa

Tabela 5: Síntese das datas de aplicação dos métodos e técnicas. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Um dos desafios metodológicos esperados nesse formato era que os idosos não atendessem a ligação, porque o número do qual era realizado as chamadas era desconhecido aos participantes, entretanto a maioria atendeu as chamadas telefônicas. Os idosos que foram convidados para participar se mostraram entusiasmados e interessados em colaborar com o trabalho, através dessa forma de entrevista. A alternativa adotada no trabalho foi uma oportunidade de conversar sobre a nova realidade imposta pela pandemia.

Um aspecto que cabe observar é a ausência do contato visual entre o entrevistado e o pesquisador, conforme os autores Sommer e Sommer (2002), Gil (2002) e Ono et al (2018) a interação visual possibilita que o pesquisador observe gestos e algum comportamento não verbal que permite compreender o que está sendo exposto além do que foi dito, que corrobora ou não com o que foi explicitamente falado. Na ausência desta interação, o pesquisador precisa ter cuidado para não interromper os entrevistados e prestar atenção nas respostas para identificar se o respondente se mostra desconfortável ou impaciente, através de expressões sonoras, respiração e entonações na voz. Sem a presença física e a interação visual deve-se cuidar para que a entrevista não seja invasiva ou cansativa, para obter assim respostas que auxiliem no desenvolvimento do trabalho.

Outro ponto é a dispersão dos entrevistados tanto do foco central da pergunta, como em conversas paralelas com terceiros, para obter alguma informação ou recordação de nomes e datas. Em duas entrevistas a ligação foi interrompida, pois houve falha no serviço de telefonia móvel, mas logo em seguida retomada pelo pesquisador sem prejuízo.

Foram realizadas quarenta entrevistas e poema dos desejos no total, vinte realizadas *in loco*, quatro em cada travessia, sendo cinco estudadas e vinte entrevistas realizadas pelo telefone.

Por vezes, no decorrer da conversa com os entrevistados a ordem das perguntas foi alterada devido à recorrência do tema relacionado com a pandemia e com o distanciamento social, mas as modificações realizadas não alteraram os resultados obtidos.

4.5 MÉTODO DE ANÁLISE DE DADOS

Com a finalidade de descrever, interpretar e explicar os dados obtidos, os métodos de análise possuem o intuito de responder às questões do estudo metodológico. A seleção dos métodos e técnicas de análise depende dos objetivos, aos quais se deseja atender, da natureza das informações obtidas e do tipo de dado adquirido (REIS e LAY, 1995; 2005). Os métodos de análise adotados para responder a pergunta desta pesquisa foram de natureza qualitativa.

A análise dos dados obtidos através de entrevistas, poema dos desejos e mapas comportamentais foram examinados pela descrição e interpretação dos dados resultantes.

Obtidos através dos levantamentos físicos, fotográficos, etnografia, observações, os dados qualitativos foram examinados pela descrição e interpretação dos elementos identificados graficamente. Os dados combinados com as informações obtidas através das entrevistas auxiliaram no entendimento da percepção e do comportamento de risco, assim como as fotografias, no registro dos movimentos acrescentando informações pertinentes.

Os **mapas comportamentais** foram analisados com foco no trajeto, através da classificação dos indivíduos e a partir da sua tomada de decisão, frequência e tipo de comportamento apresentado, em cada uma das travessias selecionadas, para atender aos objetivos da pesquisa.

Para o estudo das **entrevistas** foi adotada a técnica de análise de conteúdo, com base em Gomes (2009), que estabelece três etapas, que foram seguidas nesta investigação. No primeiro momento é realizado a pré-análise, fase na qual ocorre a organização do material que será estudado, assim como a escolha das categorias e dos trechos significativos que apoiam as análises. Na exploração do material, segunda fase, retorna-se aos dados obtidos pelas entrevistas com a definição das categorias, o que permite a interpretação das respostas e a relação com os objetivos propostos e o referencial teórico. Por fim, ocorre o tratamento e interpretação dos dados, etapa destinada a abordagem dos resultados.

Conforme Sanoff (2001) e Rheingantz (2009) a análise dos dados gerados pelo **poema dos desejos** devem ser cuidadosamente abordados, principalmente na elaboração e interpretação de categorias, pois se trata de um instrumento não estruturado. Nesta investigação, os dados foram analisados com base nos autores citados. Os resultados obtidos foram tratados graficamente, com nuvens de palavras de cada categoria preestabelecidas ou provenientes das análises realizadas, essa forma de representação facilita a visualização e compreensão das informações mais representativas.

Ainda assim, com a avaliação resultante dos dados, foram executadas plantas de todas as travessias estudadas com os atributos avaliativos, os registros dos traçados, registro fotográfico e os desejos de melhorias.

4.6 SÍNTESE DO PROCESSO METODOLÓGICO

Após serem apresentados nesse capítulo, a abordagem metodológica, todos os métodos e técnicas que foram utilizados, a seleção das amostras, a coleta e análise de dados, conforme a tabela 6 que demonstra cada metodologia utilizada para atender os objetivos. Cabe salientar que foi adotada uma estratégia de abordagem multimétodos, a fim de equilibrar as limitações e potencialidades que cada método possui e também para buscar caminhos complementares, com intuito de atingir os objetivos propostos. Através da integração entre as metodologias, foi possível correlacionar e fortalecer a análise das informações obtidas. Através da integração entre as metodologias, foi possível correlacionar e fortalecer a análise das informações obtidas.

O esquema de síntese do processo metodológico (tabela 6), apresentado a seguir expõe de forma resumida o objeto de estudo, os métodos, a coleta e análise de dados, o que sintetiza e simplifica o entendimento das informações apresentadas neste capítulo.

Diante da requalificação das vias, como os idosos percebem e se comportam frente aos riscos eminentes das travessias?	OBJETIVOS ESPECIFICOS	Realizado	Através de	Materias e Métodos
	Identificar os elementos físico-espaciais e os atributos ambientais que interferem ou impactam no momento da travessia;	Levantamento Bibliográfico, Físico e Referencial Teórico	Matriz e Check list	Caminhada - Teste
	Identificar os tipos de comportamento dos pedestres nos cruzamentos;	Levantamento Bibliográfico, Avaliativo e Observações	Observação Comportamental	Mapa Comportamental e Entrevista
	Averiguar a percepção de risco do pedestre idoso ao cruzar as travessias que foram reestruturadas;	Levantamento Avaliativo	Entrevista semi-estruturada	Entrevista e Poema dos Desejos
	Estabelecer atributos qualitativos verificados nos cruzamentos que influenciam especificamente a travessia;	Levantamento Bibliográfico, Físico e Referencial Teórico	Entrevista semi-estruturada e Observação	Mapa Comportamental, Entrevista e Poema dos Desejos

Tabela 6: Síntese da metodologia do estudo, dos objetivos e como foram alcançados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 INTRODUÇÃO

Nesse capítulo serão analisados e exibidos os resultados obtidos pelos métodos e técnicas aplicados na via estudada. No primeiro momento foram observados aspectos referentes ao perfil dos respondentes, como gênero, idade, familiaridade com a rua, a forma e o objetivo do deslocamento. Em seguida, foram abordados os atributos que envolvem uma travessia segura, a percepção de risco e o comportamento dos pedestres idosos e, por fim, a identificação de elementos almejados para uma travessia mais segura.

As seções deste capítulo correspondem aos objetivos específicos estabelecidos nesse trabalho para alcançar o objetivo geral proposto, o comportamento e a percepção de risco do pedestre idoso nas travessias reestruturadas.

5.1.1 Perfil da Amostra dos entrevistados e familiaridade com a Rua General Osório

Nesta seção serão abordados os resultados relacionados à etapa inicial da entrevista que corresponde ao nível de conhecimento e aos percursos dos idosos na Rua General Osório, assim como as características físicas da via.

5.1.1.1 Caracterização dos participantes da pesquisa

O perfil da amostra foi adquirido através das duas formas de entrevista, os dados coletados referentes à parte inicial, foram organizados em duas tabelas (Apêndice C) para melhor sistematização das informações que serão apresentadas a seguir.

As quatro entrevistas realizadas em cada travessia estudada ocorreram do dia 06 ao 09 e 15 de Maio (conforme a tabela 5) e duraram em média um período de 4 minutos. A modalidade de entrevista semi-estruturada foi realizada de maneira mais breve, pois os indivíduos estavam em deslocamento, conforme mencionado na literatura (REIS e LAY, 1995; SOMMER & SOMMER, 2002; RHEINGANTZ et al., 2009). As 20 entrevistas realizadas pelo telefone nos dias 18 de Maio e 08, 16 e 17 de Julho, tiveram a duração média de 39 minutos, a maioria durou mais de 15 minutos. Isso pode ter ocorrido devido ao modo como foi

realizada, pelo telefone, com os indivíduos em casa e sem pressa, as conversas mais longas propiciaram a abordagem de alguns temas relacionados aos questionados.

Nas 20 entrevistas realizadas pelo telefone, 65% (13) dos participantes eram mulheres, os homens corresponderam a 35% (7), nas entrevistas realizadas nos cruzamentos as mulheres representaram 55% (11) e os homens, 45% (9) e nos mapas comportamentais as mulheres representaram 54% (1.070) e os homens 46% (917) de 1.987 indivíduos observados. A amostra total resultante dos mapas comportamentais e as duas formas de entrevista (telefone e in loco), foi de 2.027 indivíduos, sendo 54% dos participantes do gênero feminino e 46% do gênero masculino.

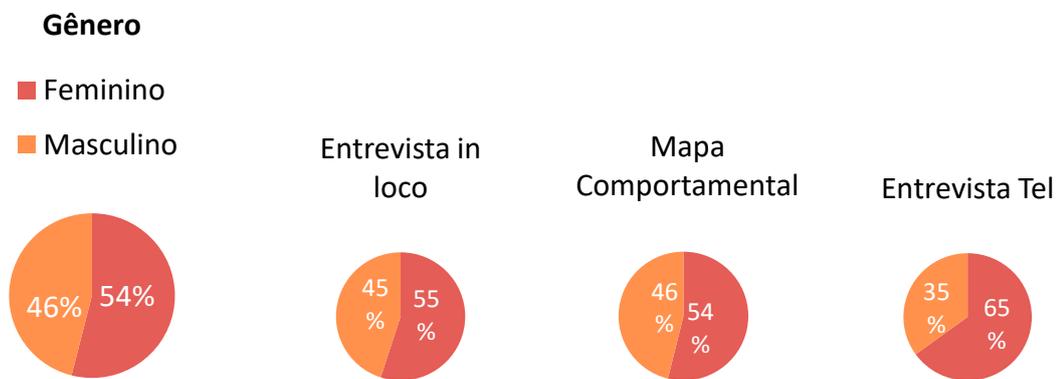


Gráfico 1: Percentual do gênero dos participantes em cada tipo de método. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

A amostra obtida pelos métodos realizados no local, com 20 entrevistas efetuadas nas travessias e 1.987 indivíduos observados nos mapas comportamentais, corresponde ao total de 2.007 pessoas, o qual o maior número de participantes é do gênero feminino, conforme pode ser observado no gráfico 1 acima. As idosas correspondem a 55% do total dos entrevistados in loco e 54% das pessoas observadas nas travessias, apesar da literatura (DEBERT, 1994; ALVES, 2004; BRITTO DA MOTTA, 2010; LIBARDINI, 2018) indicar a presença maior de homens nos espaços públicos, o estudo de caso sugeriu que a presença de mulheres é mais marcante. Os autores citados acima identificaram que os movimentos entre homens e mulheres com 60 anos ou mais são influenciados por sua trajetória de vida e ocorrem em sentidos diferentes. Alguns idosos saem mais para atividades de lazer e de

públicas políticas, já as mulheres para atividades de lazer e cultura, pois algumas eram restritas ao ambiente do lar e convívio controlado, mas ambos, homens e mulheres buscam uma retomada da sociabilidade (DEBERT, 1994; ALVES, 2004; BRITTO DA MOTTA, 2010; LIBARDINI, 2018).

Nas entrevistas verificou-se que a maioria dos participantes estava entre a faixa etária dos 60 e 79 anos de idade, sendo 82% dos indivíduos. Segundo o autor Navarro et. al (2014), este grupo de indivíduos é denominado idosos jovens, já os que apresentam 80 ou mais são classificados como idosos longevos que correspondem a 18% da amostra (tabela 7).

Idade	Frequência
60	4
61	1
62	1
65	3
66	3
67	1
68	1
70	2
71	2
72	1
73	2
74	3
75	1
76	2
77	2
78	2
79	1
81	1
82	3
84	1
85	2
92	1

Tabela 7: Frequência de idade dos entrevistados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Quanto ao nível de escolaridade dos correspondentes, identificou-se que 30% dos participantes apresentaram ensino superior completo, pode-se observar a partir desse dado que o grau de escolaridade dos participantes é alto. No restante, 25% finalizaram o ensino fundamental, 22,5% não completaram essa etapa escolar, 12,5% terminaram o ensino médio e 10% não finalizaram (Gráfico 2).

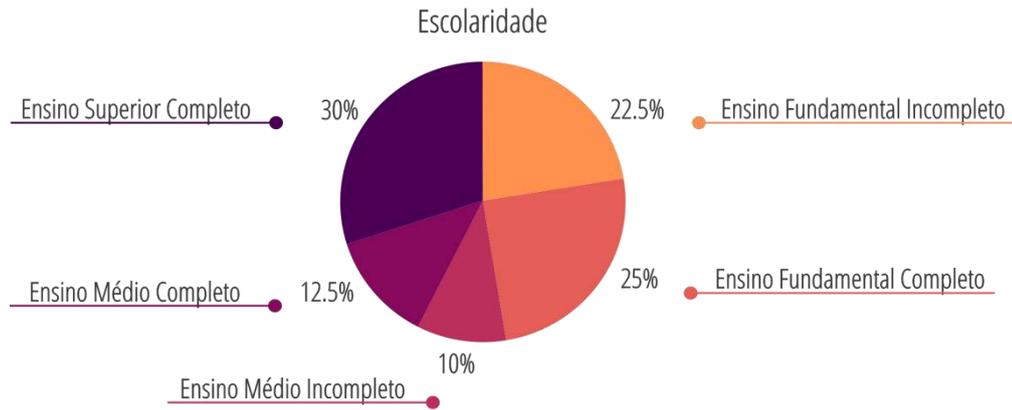


Gráfico 2: Nível de escolaridade dos entrevistados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O trecho extraído de uma das entrevistas realizadas por telefone com um senhor de 73 anos demonstra a valorização da vivência e experiência adquirida ao longo dos anos. *“Eu tive até a 7ª série, mas tenho a escola da vida e a faculdade do mundo, eu só não sou formado (inaudível), mas sei muito, sirvo pra muitas coisas e sei mais coisas que muitos advogado”*. Cabe salientar esse trecho, pois na sociedade atual ainda existe preconceito com os idosos, o ato de envelhecer é visto como um momento de danos e privações, o ser velho detém valores negativos, pois a velhice está relacionada com doença, à perda de força e vitalidade. Nessa perspectiva se oculta a intensidade de cada momento vivido, de ainda existir desejos, vida e da importância do idoso para a sociedade, esconde-se a positividade do desenvolvimento humano (TÓTORA, 2016). Por esse motivo cabe salientar a importância da participação social, do cotidiano, das relações interpessoais, de seus papéis e da relevância dessa parcela da população para contribuir com a sociedade (OMS, 2008).

Em outras entrevistas alguns participantes demonstraram certo desconforto ao responder esse questionamento por possuir baixo nível de escolaridade como no trecho a seguir:

“Ah estuda, eu não estudei quase nada, eu entrei no primeiro ano passei pro segundo estudei um pouco, aí meu pai me tirou da coisa, dizia que mulher não precisava estuda e aí eu, eu sei lê um pouco, mas não muito bem, bem, escrevo um pouco mas não, as vez eu escrevo com falta de letra tem que corrigi, não tem o que faz mas isso aí foi o que eu estudei, tem que trabalha,

a gente se criou trabalhando plantando arroz, feijão, milho, cebola, batata doce, é ervilha, milho tudo essas coisa ai [...].”

A percepção ambiental pode ser impactada pela regularidade com que o espaço é utilizado pelo indivíduo, esta assiduidade/periodicidade pode estabelecer relações de afetividade, segurança emocional e familiaridade, entre outras, o que possibilita que um local desconhecido se torne um lugar significativo e com relevância na vida das pessoas. A apreensão do ambiente pode alterar-se conforme esta relação, também na compreensão dos elementos e na imagem da rua (LYNCH, 1999; KOHLSDORF, 1996; TUAN, 1983). Por isso, foi questionado aos participantes das entrevistas, com a intenção de investigar o nível de familiaridade e conhecimento a respeito da rua estudada: Com que frequência você vai/vem na Rua General Osório?

As pessoas mais velhas costumavam ir à via todos os dias, o que corresponde a 30% dos entrevistados, na mesma proporção (30%) iam uma ou duas vezes na semana, 21% três vezes e 19% raramente (gráfico 3). Os indivíduos que costumam ir diariamente apresentam familiaridade com a via como pode ser visto nos trechos a seguir: *“Todos os dias, dias, às vezes toda ela, às vezes metade, minha mãe mora aqui (CohabPel), eu uso ela pra caminha, uso pra ir e vir, agora deixei meu fubica aqui, vou no super, é toda a minha volta é por aqui, mesmo que eu não more aqui, mas a mãe mora aqui”*.

“É a rua que eu mais gosto, toda vez que eu saio eu ando pela General Osório. Eu acho assim, que ela é um ponto de referência”.

“Olha, toda minha vida sempre andei por aqui”.

“Ah eu quase é o meu caminho sempre de anda pelo centro é pela Osório”.

“Muito pouco, é eu moro no bairro, só quando eu venho no centro no banco mesmo. Eu venho umas duas vezes por mês”.

“Olha pra ser sincero uma vez por mês só”.

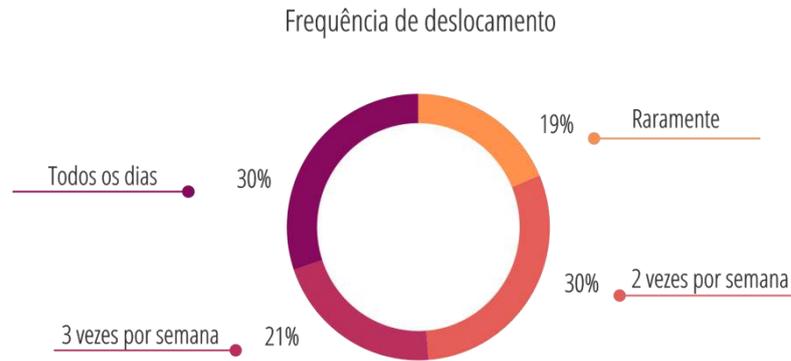


Gráfico 3: Frequência com que os indivíduos se deslocam na via. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O questionamento sobre a frequência de viagens foi realizado durante a quarentena, mas referia-se aos momentos que precederam a pandemia de COVID – 19, os entrevistados responderam de acordo, salientando que: *“Olha se fosse em épocas normais fora a Pandemia, todos os dias.”* e *“Olha, fora, vamo tira fora esse momento, mas eu vou muito lá...”*.

Referente aos dias que iam até a Rua foi possível identificar que a grande maioria, 77% utilizavam a rua durante a semana, de segunda a sexta feira, somente 13% aos sábados e os indivíduos que informaram ir aos domingos, a minoria 10%, trabalham ou moram na via.

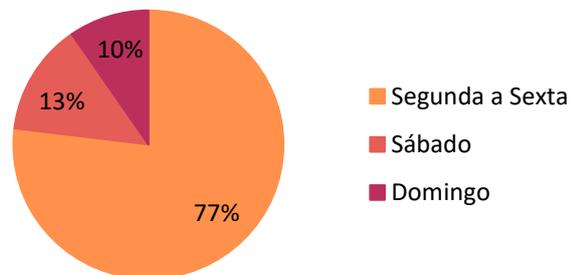


Gráfico 4: Período de deslocamento. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

A maior frequência dos deslocamentos, como pode-se notar no gráfico 4, ocorre durante a semana, estes estão relacionados ao uso do solo predominante no trecho da via requalificada (49% comércio e serviço), pois entre os vários motivos apontados para os percursos os mais recorrentes são os ocasionados por atividades comerciais e de serviços.

A partir de observações do mapa comportamental pode-se observar que, em áreas comerciais, ocorre a maior concentração de pedestres, possivelmente motivados pelos usos presentes nessas áreas. Os autores Gehl, Kaefer e Reigsstad (2015) confirmam que nessas áreas ocorre a maior concentração de pedestre, estimulados pelos usos. Conforme Speck (2017), um dos dez passos da caminhabilidade é promover um deslocamento proveitoso com alteração de usos ao longo das ruas, pois para o deslocamento a pé ser uma opção, o uso misto e o seu equilíbrio nos centros das cidades auxiliam as pessoas a optarem por esta modalidade. Além disso, outro passo é proporcionar ruas para uma caminhada interessante com fachadas ativas e com variação de usos que estimulam caminhadas.

Os trajetos gerados pelas atividades comerciais apresentam 42% de respostas justificadas para atividades de compras em lojas, farmácias, supermercados, dentre outras; 27% destinam-se a via pelos serviços ofertados em lotéricas e bancos; 19% apontam que a via compreende o caminho ou a proximidade de seus empregos; 6% pela proximidade e localização de prédios religiosos e o mesmo percentual (6%) andam na Rua General Osório por lazer (gráfico 5 e 6). Isso demonstra como os idosos se mantêm participativos no ambiente urbano.

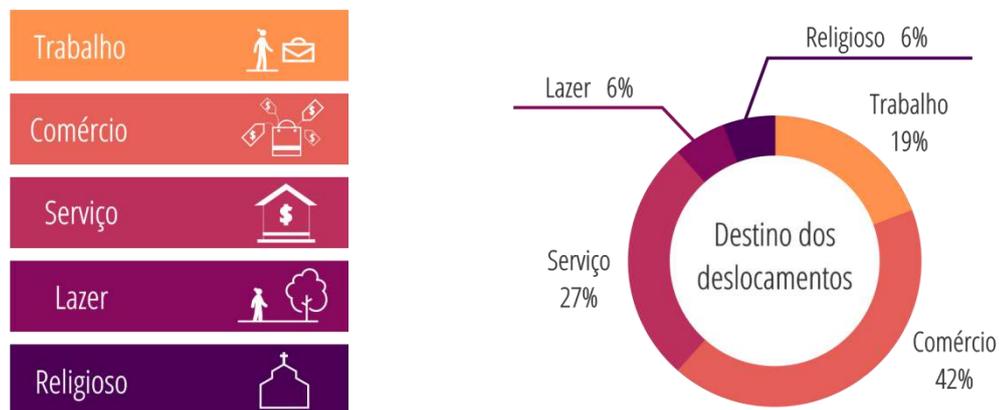


Gráfico 5: Período de deslocamento. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O uso do solo predominante, identificado a partir da contagem dos lotes e identificação do uso em todo trecho requalificado da Rua General Osório de ambos os lados da via, na área central, é constituído por estabelecimentos de comércio e serviço ocasional. Este tipo de uso corresponde a 49% dos lotes da área estudada, com lojas de roupas,

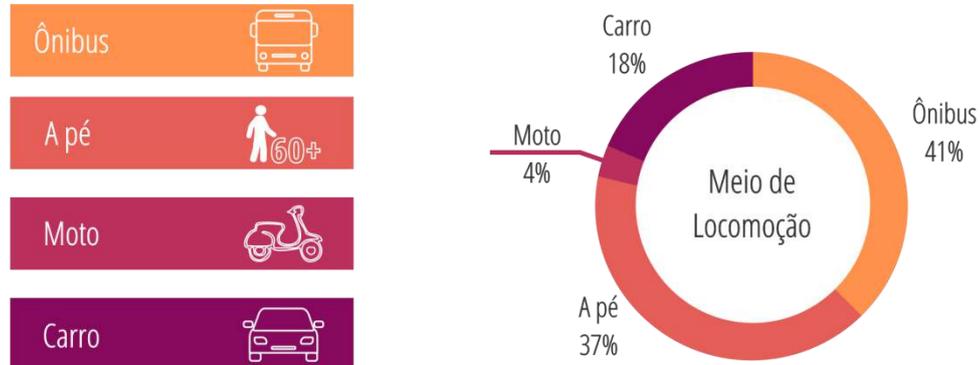
calçados, utensílios domésticos, móveis, farmácias, ferragens, lotéricas entre outros. As atividades mudam gradativamente ao afastarem-se da região central, alterando-se para uso misto, onde o comércio passa a ser cotidiano e apresenta uma frequência maior de padarias, açougues, restaurantes alternando com prédios residências e casas de uso misto (comércio e moradia), identificado como 15% do trecho, mais ao Norte, próximo a Av. Dom Joaquim (Trecho 02). Nesta região também se nota de forma mais concentrada o uso residencial, que corresponde a 31% e encontra-se distante da área central, como se pode observar no apêndice E. Os usos residenciais, mistos, comércios e serviços correspondem a 95% da via, os 5% restante são divididos entre os usos institucionais (2%), prédios públicos (1%), educacionais (1%) e religiosos (1%).



Gráfico 6: Destinos mais mencionados no deslocamento. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Os autores Hall (1986) e Kohlsdorf (1996) destacam que o modo de deslocamento dos indivíduos no ambiente influencia o processo perceptivo. O ritmo de caminhada do pedestre faz com que eles consigam observar detalhes e percebam os espaços e as distâncias. Ao se deslocarem por outros meios de circulação como motos, ônibus e veículos devido à velocidade, não conseguem captar profundamente esta relação com a paisagem. O movimento e o modo de locomoção das pessoas estabelecem as condições dos campos visuais, a velocidade dificulta a experiência de percepção do movimento, pois quanto maior a velocidade, menores são os ângulos de visão e a atenção se fixa em um ponto distante, em elementos mais estáticos do que os localizados próximos ao observador, os quais se deslocam rapidamente. A caminhada também engloba outros aspectos que transcendem a

questão da percepção visual. Além dos outros fatores, cabe investigar o exposto de como os indivíduos se deslocam na via através da pergunta: Como você se desloca até a via?



Fonte:

Gráfico 7: Meio de locomoção mais utilizado pelos entrevistados. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

A partir da amostra total de 40 pessoas entrevistadas (in loco e por telefone), foi observado que o modal majoritário de deslocamento compreende o transporte coletivo, ou seja, 41% dos pós-sexagenários utilizam o transporte público para ir até a via estudada, a qual possui uma faixa carroçável exclusiva e que compõem os trajetos de quase todas as linhas de ônibus que fazem a conexão bairro-centro. As demais formas de deslocamento distribuem-se com 37% a pé, 18% de carro e 4% de moto (gráfico 7 e figura 39).

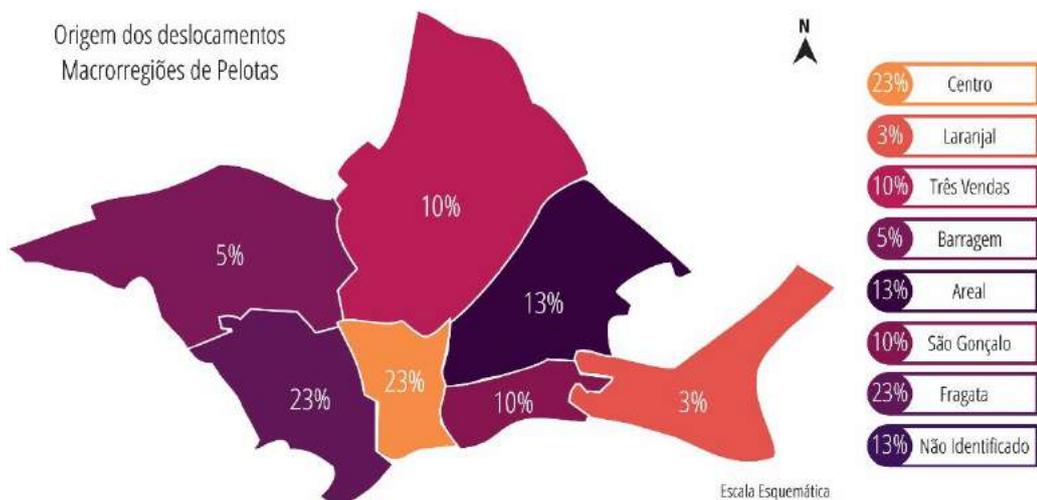


Figura 39: Origem dos deslocamentos. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

5.2 INDICADORES DOS ATRIBUTOS QUALITATIVOS VERIFICADOS NOS CRUZAMENTOS

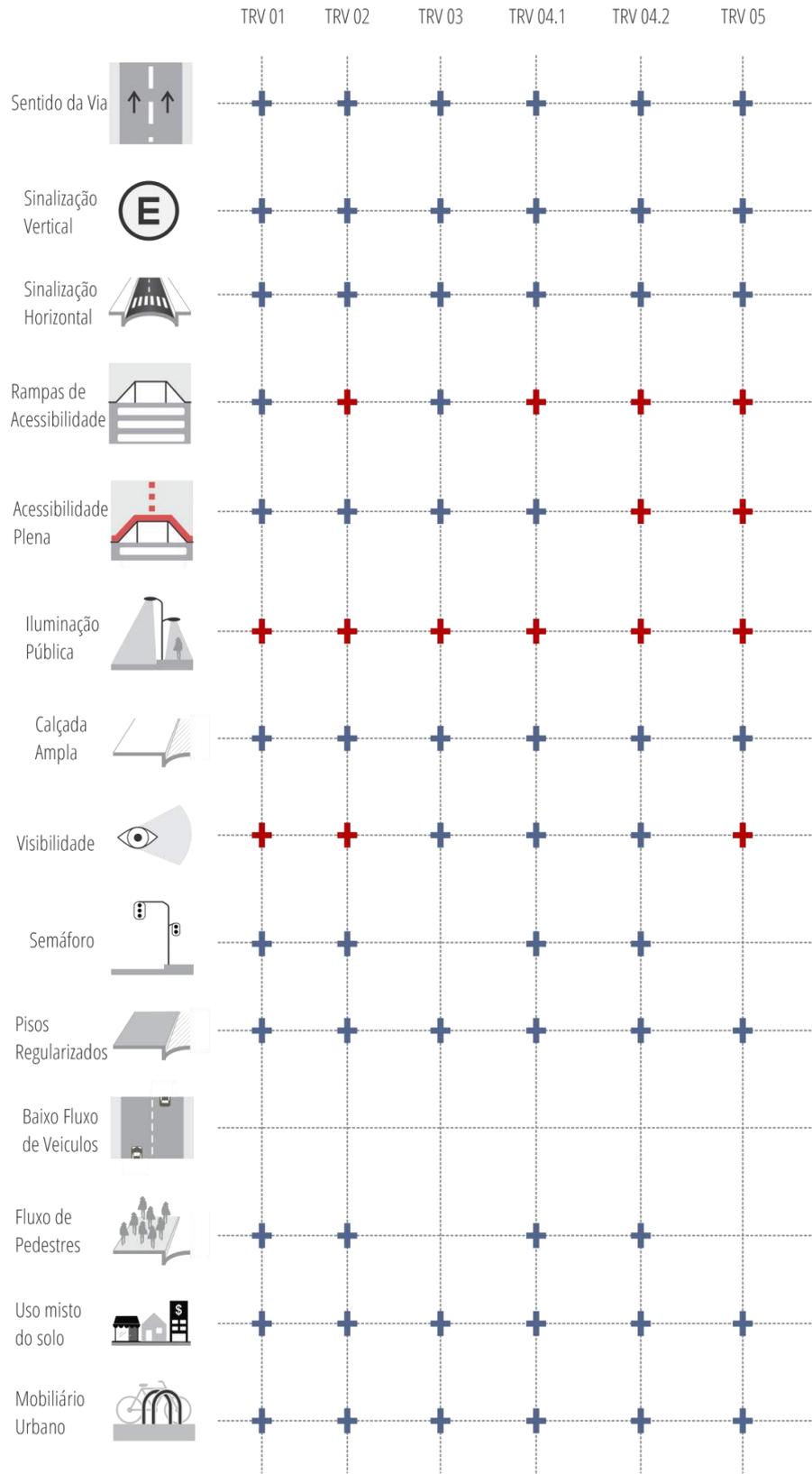
Esta seção apresenta os resultados relacionados ao objetivo um (I), que consiste em analisar os atributos qualitativos, verificados nos cruzamentos e investigar se impactam na travessia dos idosos.

5.2.1 VARIÁVEIS QUE INFLUENCIAM NA TRAVESSIA

Conforme as informações obtidas nos levantamentos físicos realizados e na caminhada-teste foi elaborada uma matriz (figura 39) como resultado dos itens observados e abordados nas entrevistas. O resultado final do método gera como produto um recurso visual, a matriz de atributos, que demonstra se os elementos analisados foram inseridos ou não, se foram implementados de maneira adequada, inadequada, parcialmente, apresentam obstruções ou estão degradados, nas travessias estudadas. Além dessa avaliação dos elementos em cada travessia, a matriz fornece um panorama geral de todos os cruzamentos estudados e do trecho da via requalificada, juntamente com os outros métodos utilizados no trabalho que complementam as análises.

A partir da matriz nota-se que quatro atributos foram recorrentemente identificados como inadequados ou encontravam-se de forma parcial, são eles: a iluminação pública inexistente para o pedestre em todas as travessias (TR1, TR2, TR3, TR4.1, TR4.2 e TR5), as rampas de acessibilidade desconforme com as orientações da norma e do indicado no projeto em quatro travessias (TR2, TR4.1, TR4.2 e TR5), a ausência de visibilidade plena em três cruzamentos (TR1, TR2 e TR5) e a inadequação da acessibilidade plena em duas (TR 4.2 e TR. 5) (figura 40 e 41).

A intersecção da Rua Dr. Cassiano apresenta a maioria dos atributos de forma apropriada, sendo somente a iluminação pública inadequada de todos analisados. A Rua Barão de Azevedo Machado possui quatro atributos relevantes para o deslocamento a pé, estabelecidos de maneira parcial, sendo **esta** a que apresenta mais inadequações das travessias estudadas.



Legenda: TRV01 - Rua Lobo da Costa TRV02 - Rua Marechal Floriano TRV03 - Rua Dr. Cassiano
 TRV04 - Avenida Bento Gonçalves TRV05 - Rua Barão de Azevedo Machado
 Possui o item: + Possui, de forma inadequada/parcial: + Sem sinalização: Não possui

Figura 40: Matriz resultante dos atributos analisados nos cruzamentos estudados. Fonte: Da autora, 2020.



Figura 41: Mapa síntese com identificação da via e travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

5.2.1.1 Sentido da via

Consta que a Rua General Osório apresenta direção única de deslocamento em toda sua extensão, classificada como uma via coletora preferencial, conceito que segundo o PlanMob (2019) direciona os fluxos das vias locais e facilitam a ligação com as vias arteriais. Possui estacionamento em um dos lados da via e dispõe de corredor exclusivo para ônibus, que conforme relatado nas entrevistas e observado nos mapas comportamentais, à percepção de risco e os comportamentos dos pedestres, são afetados pelas condutas dos motoristas, devido ao corredor de ônibus e o estacionamento implementado na lateral.

5.2.1.2 Uso misto do Solo

A partir do levantamento físico (apêndice A) e da caminhada - teste percebeu-se que os usos se alteram conforme a localização de cada travessia (tabela 8 e 9). Na intersecção com a Rua Barão de Azevedo Machado (TRV5) (apêndice A – 2) ocorre o predomínio, entre todas as travessias estudadas, de casas e prédios residenciais. Os lotes localizados na área observada são predominantemente residenciais (34%), de comércio (30%) e serviço (9%), estes correspondem a 39% dos lotes e o uso misto 27%.

Na intersecção com a Rua Marechal Floriano (TRV02) notou-se o predomínio de estabelecimentos que comercializam eletrodomésticos, móveis entre outros produtos, sendo assim, a maioria das edificações são de uso comercial (68%) e misto (20%). Dos

estabelecimentos observados, 8% prestam serviços aos indivíduos, 2% são edificações utilizadas pelo setor público e 2% residenciais, conforme pode ser observado no apêndice A - 4 da travessia correspondente.

No entanto, na Rua Lobo da Costa (TRV01) não foi identificado nenhum uso exclusivamente residencial. Os usos que predominam na área são de comércio (47%) e serviço (15%) que correspondem a 62%, o uso misto que engloba residência e comércio/serviço apresentou 29%, o maior percentual entre os cruzamentos, os 10% restante são utilizados pelo poder público (6%) e educacional (4%).

O intenso uso do solo de forma comercial, como observado no cruzamento da Rua General Osório com a Rua Marechal Floriano, também é representado na Rua Doutor Cassiano (TRV 03) com 53% dos lotes, o uso destinado aos serviços possui 22%, assim 75% são destinados ao comércio e serviço, 15% têm finalidade mista e somente 6% residencial, os 2% restantes são destinados a usos religiosos.

Embora o significativo uso residencial (29%), na área estudada da Avenida Bento Gonçalves (TRV04.1 e TRV04.2), a predominância é do uso destinado a serviços, que compreende 33%, sendo somente 18%, o menor em todas as vias estudadas, destinado ao comércio, assim como o uso misto que detém somente 14%.

Travessias	Comércio	Serviço	Misto	Residencial
R. Barão de Azevedo	30%	9%	27%	34%
R. Marechal Floriano	68%	8%	20%	2%
R. Lobo da Costa	47%	15%	29%	-
R. Dr. Cassiano	53%	22%	15%	6%
Av. Bento Gonçalves	18%	33%	14%	29%

Tabela 8: Predominância do uso do solo na área dos cruzamentos estudados. Fonte: Da autora, 2020.

Travessias	Comércio	Serviço	Misto	Residencial
R. Barão de Azevedo	40%	5%	25%	30%
R. Marechal Floriano	73%	8%	15%	4%
R. Lobo da Costa	32%	32%	32%	-
R. Dr. Cassiano	58%	16%	13%	3%
Av. Bento Gonçalves	27%	27%	27%	13%

Tabela 9: Predominância do uso do solo no entorno imediato dos cruzamentos – ver apêndice A. Fonte: Da autora, 2020.

Pode-se observar através dos resultados apresentados que as travessias apresentam diversidade no uso do solo, atributo apontado por Gehl (2013) e outros autores, como necessário para incentivar o deslocamento a pé de indivíduos e que exercem influência no ato de cruzar a rua, visto que a localização do destino do pedestre faz com que assuma ações que o coloque em risco, conforme destaca Ariotti (2006).

5.2.1.3 Fluxo de Pedestres

Com relação ao atributo calçada movimentada, a maioria das travessias mostrou-se adequada, somente a Rua Dr. Cassiano (TRV03) e a Rua Barão de Azevedo Machado (TRV05) possuem baixo fluxo de pedestres idosos, conseqüentemente, junto com a Avenida Bento Gonçalves (TRV04.1 e TRV04.2) são as travessias que apresentam o menor número de idosos caminhando, conforme observados no mapa comportamental. Os passantes possuem uma flexibilidade na ocupação de seu espaço e desenvolvem com agilidade a concentração e a dispersão, a circulação nas calçadas compõem grupos que se deslocam em velocidades distintas, que por vezes atrapalham o ritmo de deslocamento dos idosos que não conseguem acompanhar o fluxo (GEHL, 2013; MALATESTA, 2018). De acordo com o relatado nas entrevistas, a movimentação nas calçadas não foi identificada pelos passantes como um obstáculo ou inconveniente ao realizar a travessia da Rua.

5.2.1.4 Baixo Fluxo de Veículos

O intenso fluxo de veículos foi um fator mencionado recorrentemente, nas entrevistas e no poema dos desejos, como um aspecto negativo que dificultava a realização da travessia com segurança pelos idosos. Na matriz de atributos esse quesito foi identificado como inadequado para as condições necessárias de cruzar a Rua General Osório com segurança, pois nenhuma apresentou baixo fluxo. Gehl (2013, pág.71) salienta que “tráfego mais lento significa cidades vivas” e estimula um andar pela cidade mais calmo, seguro e aprazível pelos caminhantes, quando a circulação dos veículos ocorre com baixa intensidade de fluidez, as ruas tornam-se convidativas para o deslocamento a pé. A velocidade de deslocamento foi frequentemente mencionada nas entrevistas e identificada como um aspecto negativo que não favorece a travessia segura dos idosos.

5.2.1.5 Sinalização Vertical e Horizontal

Todos os cruzamentos apresentam sinalização vertical e horizontal, como placas de ônibus, alerta de faixa de pedestres, pintura da faixa de segurança em diferente estado de conservação, entre outros elementos. Na Rua Dr. Cassiano (TRV03) há placas com sinalização específicas que salientam a existência de um colégio e da travessia de pedestres.

Nos cruzamentos não há sinalização vertical que informe a velocidade máxima de deslocamento permitida, conforme determinado nas legislações municipais que permitem velocidade máxima de 40km/h para as vias coletoras e para o sistema viário central, independentemente das características que possuem (BRASIL, 1997; PELOTAS, 2008, PELOTAS, 2019). Estas por vezes divergem do recomendado, pois as baixas velocidades facilitam e aumentam a percepção de segurança dos pedestres ao cruzar a rua (NACTO-GDCI, 2016).

A instalação de faixas de segurança é um recurso utilizado para diminuir a velocidade de circulação e aumentar a segurança do pedestre, este recurso gera nos motoristas um comportamento mais atento. Os condutores identificam a existência da sinalização horizontal e aumentam a atenção, pois reconhecem a indicação como um informativo da presença do pedestre no entorno o que gera a redução da velocidade (CUNHA e GUNTHER, 2015). Todas as intersecções possuem sinalização horizontal em diferentes estados de conservação, complementadas com placas próximas aos cruzamentos, conforme pode ser observado na figura 42.



Figura 42: Imagens da sinalização horizontal e vertical nas travessias. Fonte: Da autora, 2020.

5.2.1.6 Semáforo

Além das sinalizações, o semáforo também é uma ferramenta utilizada para regulamentar a preferência de circulação e administrar a velocidade. Nos cinco cruzamentos estudados, só não há presença de regulamentação semafórica na Rua Doutor Cassiano (TRV03) e na Rua Barão de Azevedo Machado (TRV05), os outros três possuem reguladores direcionados para veículos e pedestres.

5.2.1.7 Calçada Ampla

No processo de requalificação, as calçadas da Rua General Osório, exceto a intersecção com a Avenida Bento Gonçalves e a Rua Barão de Azevedo Machado, foram estendidas (figura 43). Os cruzamentos mencionados apresentaram o maior comprimento entre alinhamento predial e meio fio, entre todos estudados. Na Rua Barão de Azevedo Machado esta distância é em média 3,23m e na Avenida 2,86m, considera-se que devido a este fato não foi necessário o alongamento nesses cruzamentos, no entanto as calçadas da intersecção da Rua Dr. Cassiano apresentaram distância média de 1,96m, sem a extensão executada.



Figura 43: Imagens das calçadas existentes e destaque às extensões executadas na requalificação da via. Fonte: Da autora, 2020.

O NACTO-GDCI (2016) considera, em ruas tranquilas, calçadas estreitas com 3m e ressalta que a faixa livre, área adequada e destinada para os pedestres caminharem com segurança, pode variar entre 1,8m e 2,4m em áreas residenciais em áreas comerciais e centrais, como a via em estudo, o Guia indica 2,4m a 4,5m, somente para a faixa livre de circulação. Segundo a legislação do município de Pelotas (2008), as calçadas devem apresentar dimensão total conforme a sua classificação, de 4m. Na Cartilha de Calçadas Pelotas (2014), são estabelecidas as medidas mínimas conforme a hierarquia viária, sendo assim as vias locais podem apresentar uma calçada com largura mínima total de 1,80m, com faixa livre de 1,20m, medida adotada pela NBR 9050/2020. A cartilha municipal dispensa, nesse caso, a medida mínima destinada à faixa de serviço e permite a inserção de piso tátil mínimo, somente alerta nos obstáculos. Nas vias Coletoras e Arteriais, o total da calçada é de no mínimo 4m e 5m respectivamente, as faixas livres executadas para o deslocamento seguro dos caminhantes, devem ser maiores ou iguais a 1,50m e 2m, nessa configuração a faixa destinada aos serviços devem conter dimensão mínima de 0,80m nas vias coletoras e 2,00m, nas arteriais e ambas devem ser sinalizadas com piso alerta e direcional.

Na obra de reestruturação da Rua General Osório houve o aumento do espaço de deslocamento do pedestre que oportunizaram a inserção de bancos, abrigos de ônibus, paraciclos, áreas destinadas aos transeuntes, entre outros. O aumento desse espaço, conforme o indicado no edital do programa (PAC), proporciona melhorias para a realização dos percursos dos caminhantes, sendo assim cabe observar as medidas existentes e as novas dimensões das calçadas após a requalificação.

As medidas de extensão mudaram em cada calçada que compõe as travessias, o alargamento alterou-se de aproximadamente 1,50m até 2,90m, que apresentavam antes cerca de 1,37m e 2,00m, com o acréscimo possuem no momento por volta de 3,00, 4,00m no total, as medidas e as extensões podem ser observadas nas tabelas 10 e 11.

Travessias	A	B	C	D	Esquema calçadas
R. Barão de Azevedo	2,72m	3,67m	3,35m	3,20m	
R. Marechal Floriano	2,15m	2,15m	2,01m	2,15m	
R. Lobo da Costa	2,32m	2,51m	2,23m	2,06m	
R. Dr. Cassiano	2,12m	2,26m	2,11m	1,37m	
Av. Bento Gonçalves	2,15m	3,38m	3,60m	2,32m	

Tabela 10: Largura das calçadas sem extensão. Fonte: da autora, 2020.

Travessias	A	B	C	D
R. Barão de Azevedo	-	-	-	-
R. Marechal Floriano	-	4,04m	4,97m	3,63m
R. Lobo da Costa	-	-	4,28m	4,60m
R. Dr. Cassiano	4,67m	-	3,43m	3,17m
Av. Bento Gonçalves	-	-	-	-

Tabela 11: Largura total das calçadas com a extensão. Fonte: da autora, 2020.

De acordo com o art. 95 do Código de Obras (2008), poderão ser executados os alargamentos dos passeios com o objetivo de possibilitar a inserção de rampas. As denominadas “orelhas” ou “avanços” devem respeitar os raios necessários à circulação de veículos, conforme o sistema de trânsito e a hierarquia da via no sistema viário. Este recurso pode ser instalado sobre a faixa de estacionamento, e deve contemplar a largura da faixa de segurança e estender-se até a faixa de redenção (NACTO-GDCI, 2016; NBR 9050/2020).

A ocupação dos espaços nas esquinas, no momento de espera para realizar o cruzamento em ruas com intenso fluxo de pedestre, ocorre de forma espontânea. Em algumas destas situações, sem a presença do espaço adicional das calçadas, a ocupação ocorre nas esquinas, sobre a faixa carroçável, ao lado faixa de segurança, entre outros, pois a dimensão útil do passeio, por vezes não comporta a quantidade de pedestres que aguardam para realizar a travessia, assim adotam um comportamento arriscado e colocam-se em situação de risco.

As extensões de calçadas aumentam a visibilidade dos pedestres, reduzem o percurso da travessia, a velocidade de deslocamento dos veículos e permitem um espaço adicional de espera para os pedestres, proporcionando conforto e segurança aos transeuntes, além de fornecerem áreas para inserção de mobiliário urbano (Figura. 44) (NACTO-GDCI, 2016; NBR 9050/2020).

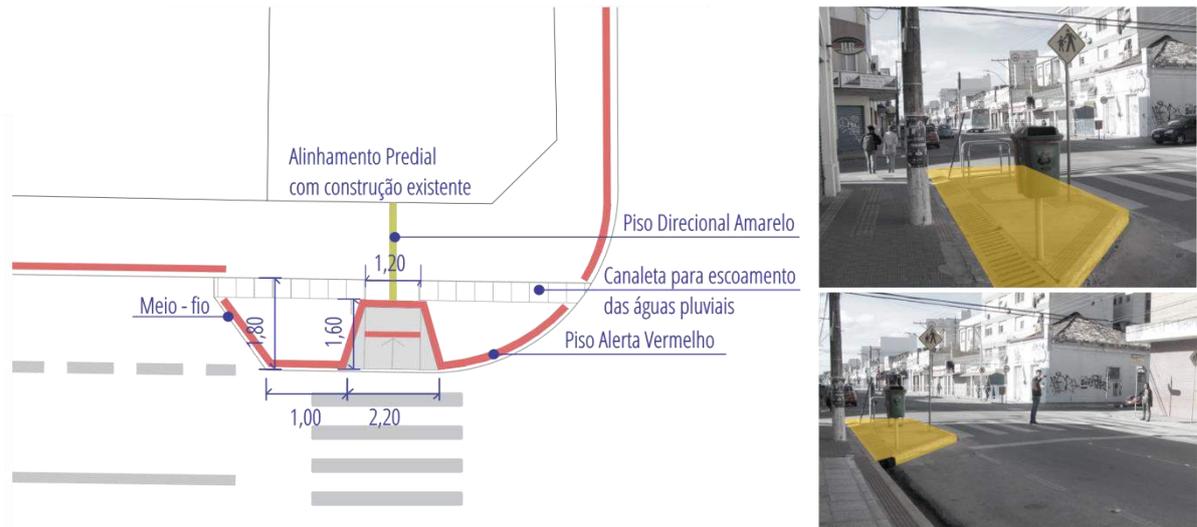


Figura 44: Área de extensão das calçadas com as dimensões segundo estabelecido na Cartilha de Calçadas Pelotas (2014) e fotos da Rua Dr. Cassiano. Fonte: Cartilha de Calçadas Pelotas (2014) modificado pela autora, 2020.

Em alguns casos, com na Rua Marechal Floriano, pode-se observar através dos trajetos registrados nos mapas comportamentais, que os pedestres aglomeram-se nas calçadas e por vezes, descem da calçada direto para o leito carroçável, possivelmente porque as áreas de espera e as rampas não comportam o volume de passantes que aguardam, também por não atenderem as dimensões mínimas exigidas o que nem assim seria suficiente considerando o fluxo, provocando comportamento e situação de risco. Conforme exposto pelos idosos entrevistados as rampas facilitam a realização do trajeto.

5.2.1.8 Rampas de Acessibilidade

As rampas destinadas aos pedestres nos passeios públicos possuem dimensões estipuladas pelo Código de Obras (2008), estas devem apresentar largura mínima de 1,20m, comprimento de 1,60m e declividade máxima e constante, adotada pela NBR 9050/2020, de 8,33%. Deve-se também, reservar um espaço livre para circulação de 1,20 do limite da rampa até o alinhamento predial (figura 45).

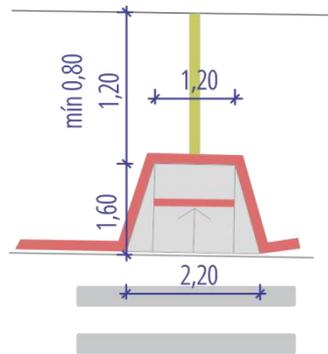


Figura 45: Dimensões mínimas das rampas de pedestres recomendadas. Fonte: Baseado na Cartilha de Calçadas Pelotas (2014) modificada pela autora, 2020.

Nos cruzamentos estudados, algumas rampas das intersecções não apresentam a geometria correta e as medidas mínimas exigidas nas normas e cartilhas, conforme apresentadas abaixo (Figura 46, 48 e 49) e assinalado na matriz. Cabe destacar que não se questiona as medidas sugeridas pela legislação, guias, cartilhas e normas. No trabalho é observado o que consta no projeto, o que é executado e se corresponde ao indicado pelas legislações pertinentes. A partir disso e da análise dos projetos fornecidos pela Prefeitura Municipal, analisado com o levantamento físico realizado no local e com a caminhada-teste, pode-se constatar que ocorre divergência, em alguns casos, entre o projeto de requalificação das calçadas e travessias da Rua General Osório com o que foi executado.

Na travessia da Rua Lobo da Costa, o local de inserção da rampa (figura 46 – 2) está desconforme com o projeto, pois nele indicava a implementação do avanço das esquinas (orelha) e a execução das rampas nesta área (apêndice A – 5). Conforme verificado na caminhada-teste e levantamento físico o avanço (orelha) projetado não foi executado, a ausência desse recurso é percebida pelos idosos como desfavorável, pois auxilia na travessia e na espera para cruzar a rua em segurança.

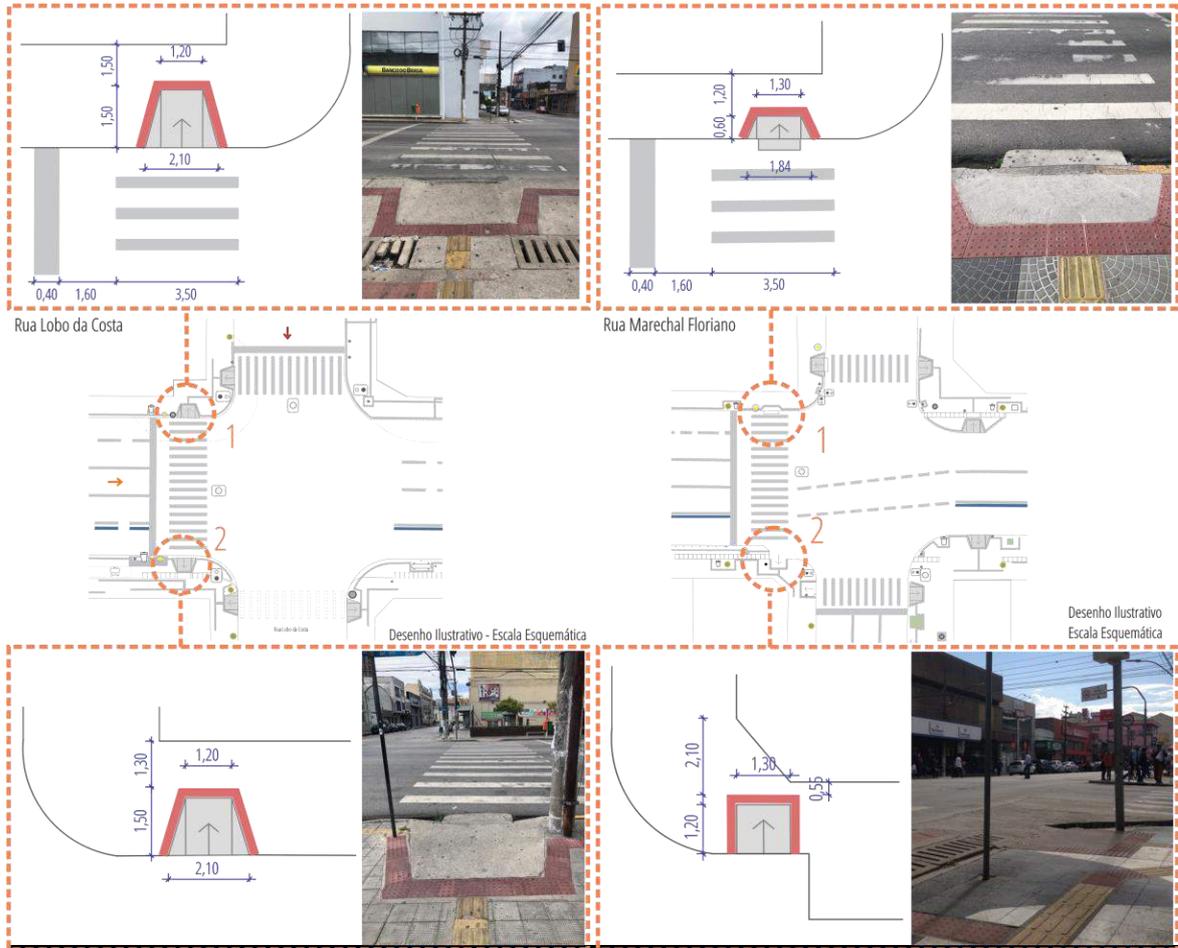


Figura 46: Dimensões existentes das rampas de pedestres nas travessias da Rua Lobo da Costa e Marechal Floriano, obtidas *in loco* através do levantamento físico e caminhada-teste. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Na Marechal Floriano a geometria da rampa (figura 46-1) não está de acordo com o apresentado nas pranchas da requalificação, pois era previsto o rebaixamento das calçadas, conforme a figura 47, no projeto era considerado que a calçada existente possuía menos de 80cm, sendo verificado através do levantamento físico no local, que consta 1,80cm.

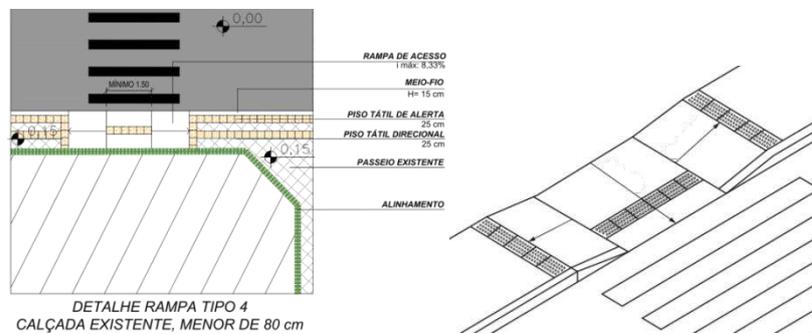


Figura 47: Detalhe do rebaixamento das calçadas no projeto de requalificação e ilustração da rampa. Fonte: Projeto disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Pelotas e NBR 9050 (2015) figura modificada pela autora, 2020.

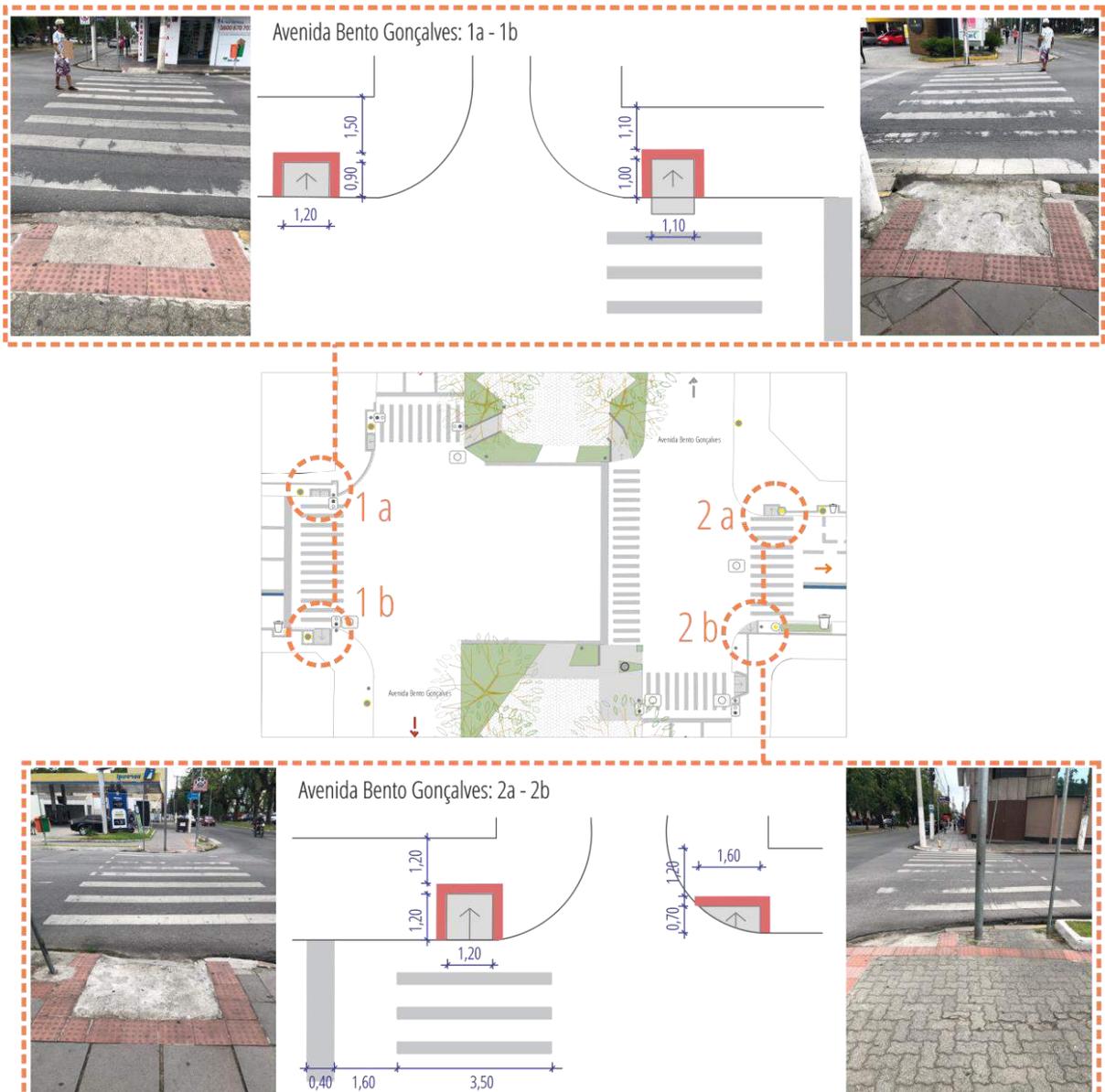


Figura 48: Dimensões existentes das rampas de pedestres nas travessias da Avenida Bento Gonçalves, obtidas *in loco* através do levantamento físico e caminhada-teste. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

As rampas da Avenida Bento Gonçalves estão inseridas nas calçadas existentes como consta no projeto. As dimensões e formas divergem do estabelecido nas plantas de requalificação e das indicações da norma.

No projeto as calçadas apresentavam mais de 0,80 cm entre o alinhamento predial e o início da rampa, essas medidas correspondem ao encontrado no local, como pode ser observado na figura 48. Na esquina 1a (figura 48), a distância é de 1,50cm e a rampa apresenta apenas 0,90cm, o que demonstra a diferença entre o executado e projetado. A dimensão total da calçada (2,60cm), comporta a inserção da rampa com as medidas sugeridas pela norma e com a distância mínima de circulação estabelecida. Essa observação

indica que nesse caso, no projeto constavam as medidas recomendadas pelo regulamento e no momento de execução no local, mesmo comportando as medidas estabelecidas no projeto, estas não foram realizadas. O mesmo ocorre na outra esquina da Avenida Bento Gonçalves (figura 48 - 1b), é planejada, registrada no projeto, tem espaço para realizar, mas é executada em desconformidade com a norma e com o que foi apresentado na planta de requalificação.

Ainda na Avenida, nas esquinas 2a e 2b (figura 48), constatou-se a mesma situação apresentada acima. Há condições de realizar os rebaixos das calçadas como foi previsto na requalificação e mesmo assim não é executado. No levantamento físico é observado à diferença das medidas, da implementação das rampas e a desconformidade da instalação da faixa de pedestre, essas alterações prejudicam a travessia do pedestre idoso pelas condições e forma da inserção das rampas e da posição da travessia.

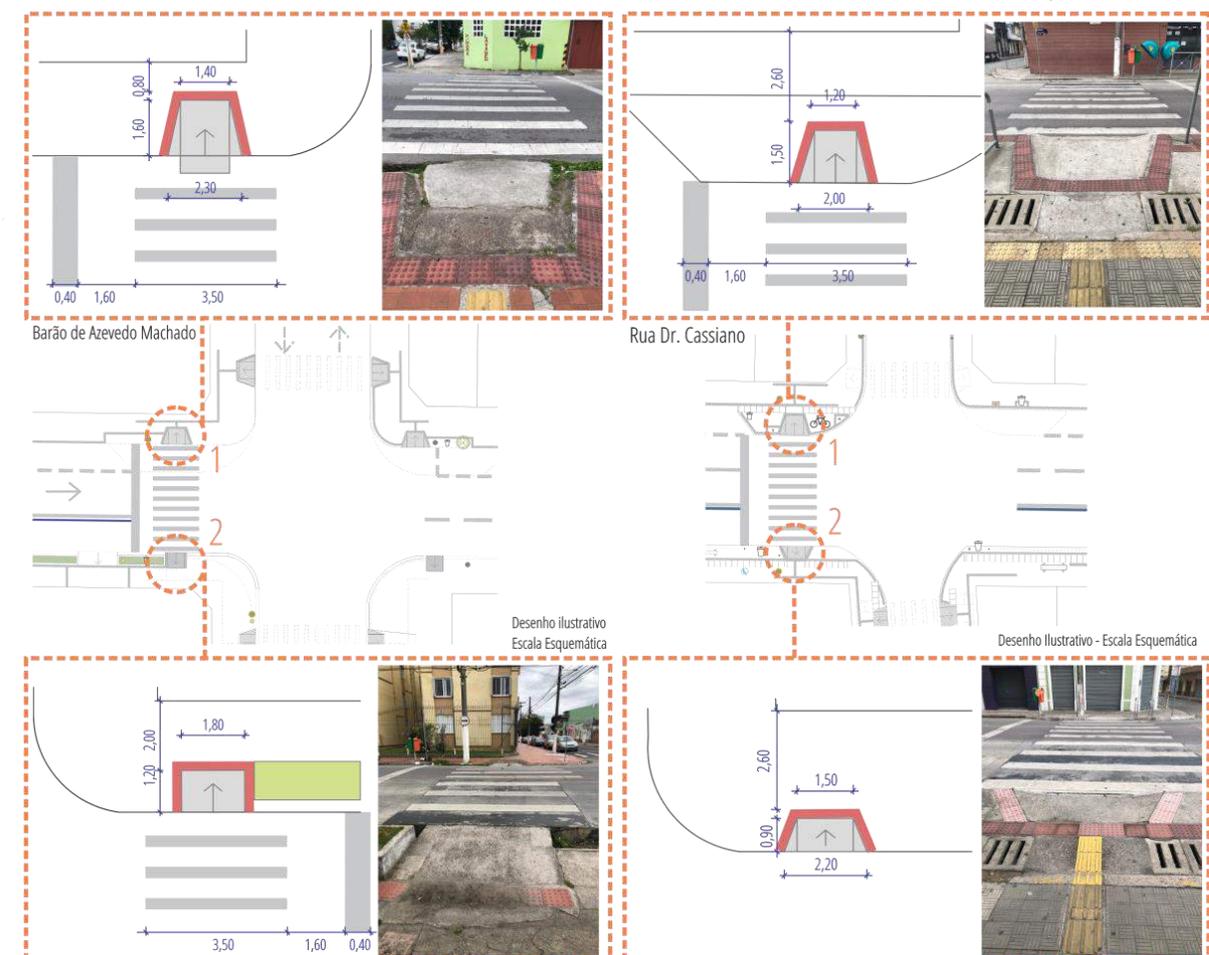


Figura 49: Dimensões existentes das rampas de pedestres nas travessias da Rua Barão de Azevedo Machado e Dr. Cassiano, obtidas *in loco* através do levantamento físico e caminhada-teste. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

No cruzamento da Rua Barão de Azevedo Machado (figura 49-1a) também ocorre a diferença entre o previsto no projeto e realizado no local, pois o avanço (orelha) da esquina não foi executado. Na esquina 2 (figura 49) a localização foi executada de acordo com o projeto, apesar da rampa não possuir a inclinação nem desenho recomendado.

Somente a Rua Cassiano apresenta a inserção das rampas (figura 49-1 e 2) conforme o estabelecido no projeto, no avanço (orelha) executado, apesar das rampas terem dimensões equivocadas.

5.2.1.9 Acessibilidade Plena e Pisos Regularizados

Referente à sinalização tátil, recomenda-se que, em calçadas estreitas e construções executadas no alinhamento predial, o piso tátil de alerta seja inserido junto às rampas (Cartilha de Calçadas Pelotas, 2014). Foi observada nos cruzamentos a utilização da sinalização tátil de alerta na borda da rampa e a inexistência da sinalização, estabelecida pela NBR 16.537/2016, na faixa central, paralela à faixa de pedestre conforme exposto na imagem (figura 50) a seguir.

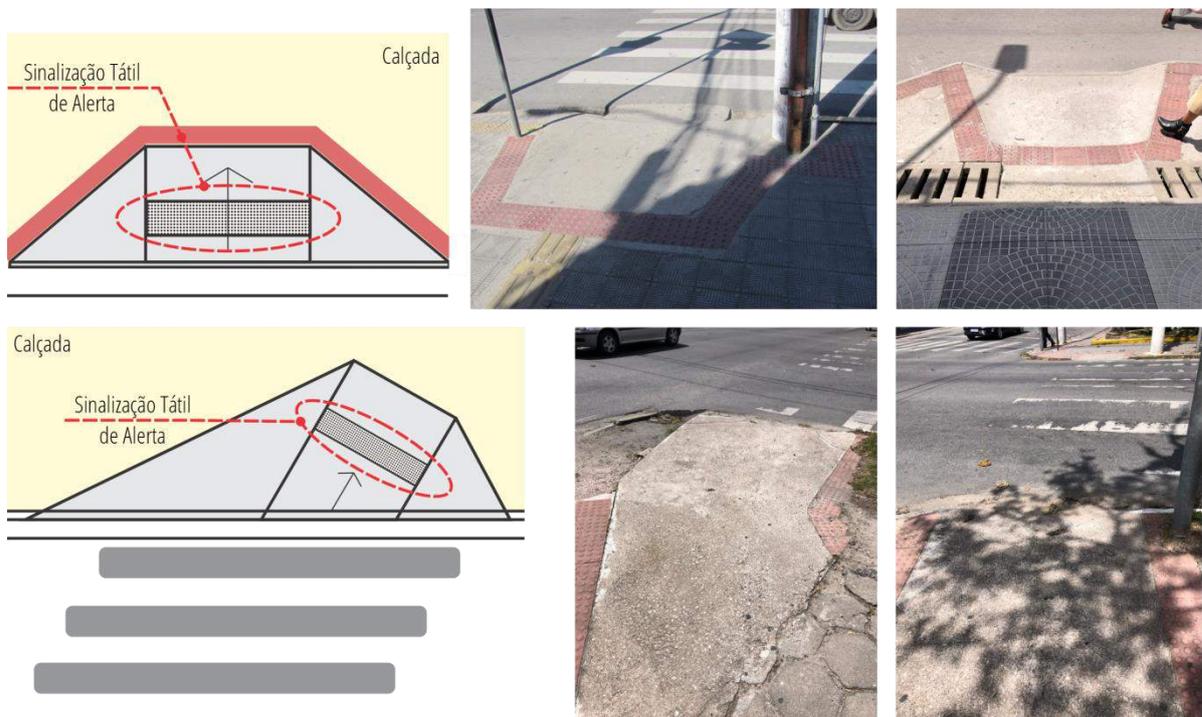


Figura 50: Esquema da sinalização tátil de alerta ausente nas rampas. Fonte: NBR 16537/2016 modificado pela autora, 2020.

No canteiro central da Avenida Bento Gonçalves também foi identificada a implementação de sinalização tátil de maneira inadequada, pois conforme estabelecido na NBR 16537/2016 quando a rampa é inclinada em relação à guia, a faixa também deve ser, conforme exemplificado acima.

Referente ao tipo e existência de pisos na área de travessia, todos se encontram adequados conforme a NBR 9050/2020 que estabelece que sejam antiderrapantes, firmes, estáveis, sem apresentar nenhum desconforto visual e com superfície regular, os utilizados nas esquinas estudadas podem ser observados no apêndice A (levantamento físico). A Cartilha de Calçadas Pelotas (2014) sugere pisos tipo: ladrilho hidráulico, basalto, blocos de concreto intertravado tipo unistein, pisos cerâmicos específicos para passeios, entre outros e proíbe o uso de pinturas selantes ou polimento nos materiais, além de pedras como a ardósia e pisos cerâmicos derrapantes, entre outros. Na extensão das calçadas encontram-se alguns pisos em estado inadequado, como quebrados ou incompletos.

Conforme a Norma Brasileira nº 16.537 (NBR 16.537/2016), que regulamenta a acessibilidade, sinalização tátil no piso e estabelece as diretrizes para elaboração de projetos e instalação, a sinalização consiste em demarcações através de pisos táteis ou de relevos com contraste de luminância, em relação ao piso adjacente, com o objetivo de auxiliar na orientação e mobilidade das pessoas. A indicação tátil no piso é composta pela sinalização de alerta (figura 51a), definida pela NBR nº 16.537/2016, como marcações para alertar as pessoas com deficiência visual para situações de risco e pela sinalização direcional (figura 51b), que auxilia na orientação de percursos em ambientes construídos ou espaços não edificadas (NBR 16.537/2016).

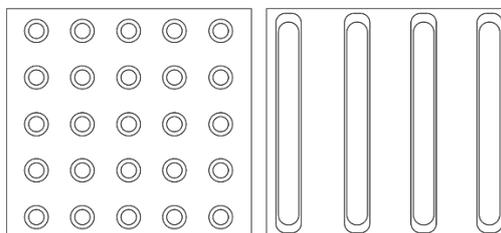


Figura 51: Piso tátil de alerta (a) e piso tátil direcional (b). Fonte: NBR 16537/2016.

As sinalizações táteis no piso compreendem quatro funções principais, as referente a sinalizações táteis de alerta são: a identificação de perigos, que informam sobre a existência de desníveis ou outras situações de risco permanente e informar as mudanças de direção ou opções de percursos. A sinalização tátil direcional tem função de condução, como orientar o

sentido do deslocamento seguro e ambas (alerta e direcional) possuem função marcação de atividade, que orienta o posicionamento adequado para o uso de equipamentos ou serviços (NBR 16.537/2016).

Através do processo de requalificação foram inseridas em todas as travessias de pedestres faixas podotáteis, com piso direcional e de alerta, segundo a norma brasileira nº 16.537/2016, as áreas de travessia devem ser demarcadas com a sinalização tátil direcional executada transversalmente à calçada, instaladas na faixa livre que compõem a calçada e serem posicionadas de acordo com o fluxo de pedestres.

Alguns cruzamentos apresentam os elementos exigidos, mas inadequados segundo o estabelecido pela NBR 16.537/2016. Os cruzamentos apresentam a sinalização tátil direcional, mas em alguns casos não foram executados no eixo da faixa livre (figura 52). Conforme a Cartilha de Calçadas Pelotas (2014) em quadras com edificação que possuam recuo de jardim deve ser assegurada a implementação de linha guia, piso tátil direcional situado junto ao alinhamento predial, e na área estudada, a central, deve-se colocar piso direcional junto ao cruzamento de ruas, sendo assim a execução da faixa direcional se mostra adequada, em alguns casos, segundo o apresentado na Cartilha.

A sinalização referente ao entroncamento de três faixas direcionais nas calçadas que utilizam esse formato encontra-se com a inserção do piso tátil de alerta desconforme com o estabelecido na Norma de sinalização tátil (16.537/2016), pois esta orienta a formação de áreas de alerta com dimensão equivalente ao triplo da largura da sinalização tátil, diferente do que se encontra *in loco*.



Figura 52: Sinalização tátil de alerta na travessia da Rua Barão de Azevedo Machado e Marechal Floriano. Fonte: Da autora, 2020.

5.2.1.10 Mobiliário Urbano

O processo de requalificação da Rua General Osório, também contempla a inserção de bancos, lixeiras, paraciclos e outros elementos. Na caminhada-teste e no levantamento físico, alguns desses elementos foram identificados e demarcados em sua localização implementada, assim na área de travessia observada foram sinalizados como adequados, exceto o paraciclo inserido na área de extensão da esquina, que dispõem de um espaço para os pedestres que esperam uma oportunidade para realizar o cruzamento. Os idosos não identificaram esses elementos como inadequados ou barreiras para realizar a travessia, no entanto o gradil inserido nas ruas Lobo da Costa e Dr. Cassiano foi apontado como uma obstrução na circulação, diferente de seu propósito original, conforme destaca o Cunha e Gunther (2015), esses elementos são utilizados para aumentar a percepção e a segurança dos pedestres.

5.2.1.11 Visibilidade

O campo de visão dos pedestres para realizar a travessia se mostra adequado nas intersecções da Rua General Osório com a Rua Doutor Cassiano e na Avenida Bento Gonçalves. Na intersecção da Rua Dr. Cassiano foi identificado, na caminhada-teste e complementado pelos relatos dos passantes, a boa visibilidade da área de travessia, pois não identificaram bloqueios nem obstruções. Conclui-se que a clareza visual nesse cruzamento é favorecida pela estratégia adotada, o prolongamento da calçada que proporcionada uma área segura para o avanço do pedestre possibilita observar os veículos que se aproximam, conseqüentemente inibe a sensação de perigo, pois além de aguardarem no avanço em segurança proporciona uma boa visibilidade.

Na Rua Lobo da Costa e Marechal Floriano a posição solar do fim da tarde nos meses de maio e junho, atrapalha na visibilidade do semáforo direcionado para os pedestres, mas não dificulta a visão dos carros, ônibus e motos que se deslocam (figura 53).



Figura 53: Visibilidade do semáforo para pedestres prejudicada devido a orientação solar em alguns períodos do ano. Fonte: Da autora, 2020.

No cruzamento da Rua Barão de Azevedo Machado a posição dos veículos estacionados dificulta a visibilidade dos pedestres, tornando-se uma obstrução que causa o avanço do caminhante na faixa carroçável, adquirindo assim um comportamento de risco, pois sai da calçada para melhorar sua visibilidade e invade a área destinada aos veículos. A situação dos veículos estacionados na lateral da faixa de rolamento se repete na Avenida Bento Gonçalves, mas o problema de visibilidade é contornado pela regulamentação dos fluxos através de semáforos. A clareza visual na área de espera é recomendada para que os pedestres visualizem o tráfego. O Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO-GDCI, 2016) salienta a importância de instalar extensões das calçadas para justamente evitar obstrução, como as citadas acima, pois esse recurso permite que os pedestres fiquem mais visíveis aos motoristas e o campo de visão dos passantes desobstruído para identificar a aproximação de carros, motos, ônibus. É destacado no NACTO-GDCI (2016) que a clareza visual de rua, uma boa visibilidade deve ser proporcionada em todos os cruzamentos.

Outro fator que dificulta a travessia do pedestre neste cruzamento é a conversão dos veículos à direita. O pedestre que se encontra na Avenida Bento Gonçalves, precisamente no Posto de Gasolina e pretende realizar este cruzamento, na lateral do prédio da Igreja encontra dificuldade na visibilidade dos veículos. A conversão não é considerada uma obstrução no campo visual, ou um elemento que se encontre de forma inadequada, mas conforme observado e informado pelos idosos, dificulta a travessia com segurança nessa intersecção. A inadequação do desenho das travessias, muitas vezes possibilita conversões perigosas e em alta velocidade, o que provoca a falta de visibilidade pelos caminhantes e resulta na má avaliação dos movimentos dos diferentes modais (NACTO-GDCI, 2016).

Na Avenida, os caminhantes identificaram que a área não apresenta obstrução, o que possibilita uma boa visibilidade dos elementos. Na intersecção da Rua General Osório com a Rua Barão de Azevedo Machado o campo de visão para alguns idosos entrevistados foi identificado como bom. No entanto, na caminhada-teste foram observadas duas obstruções, uma vegetação inserida no canteiro e o estacionamento de carros na lateral da faixa de rolamento, também reconhecido pelos idosos, como um elemento que prejudica a travessia em segurança, cabe salientar que nesse cruzamento não há o prolongamento da esquina. Do mesmo modo que ocorre nos cruzamentos das ruas Lobo da Costa e Marechal Floriano é notado nos mapas comportamentais da Rua Barão de Azevedo Machado e confirmado nos relatos das entrevistas, que alguns idosos descem da calçada e avançam sobre a faixa de rolamento para melhorar a visibilidade do campo de visão e realizar a travessia, esta ação é considerada de risco em ambas as intersecções, principalmente na última citada, pois não apresenta reguladores de tráfego.

5.2.1.12 Iluminação Pública

A Iluminação Pública é considerada relevante em diversos aspectos, alguns deles são: provocar melhorias na qualidade de via dos indivíduos, intensificar o senso de lugar, a identidade da rua e a sensação de segurança, assim como proporcionar uma melhor visão noturna aos pedestres e motoristas e aprimorar sua percepção de segurança e conforto (GEHL, 2016; NACTO-GDCI, 2016). O NACTO-GDCI (2016) recomenda que a iluminação seja intensificada em áreas de conflito, como travessias de pedestres, calçadas, praças e vias estreitas, entre outros.

Nas travessias ao longo da Rua General Osório, foram instalados suportes para luminárias de led direcionadas exclusivamente para o faixa carroçável, sendo assim, os cruzamentos possuem iluminação pública de forma inapropriada, sobre a perspectiva do pedestre idoso, pois este recurso inserido na requalificação da via não consideram os caminhantes. Cabe salientar, que não foram realizadas medições e avaliações da iluminação com instrumentos apropriados à noite.

5.3 PERCEPÇÃO DE RISCO DO PEDESTRE IDOSO AO CRUZAR A VIA REESTRUTURADA

Esta seção apresenta os resultados correspondentes ao objetivo específico II, que busca averiguar a percepção de risco pelos idosos ao cruzar a via. A compreensão sobre esse fator foi obtida por meio de perguntas e das respostas, adquiridas nestas e em outras questões das entrevistas.

Quando questionado a respeito da consciência sobre os riscos expostos a maioria dos idosos demonstraram sentir-se seguros, 80% dos entrevistados pelo telefone relataram não identificar riscos causados por algum elemento ou outro fator ao atravessar a Rua General Osório. Segundo Elvik e Bjornskau (2005) os pedestres possuem uma percepção de risco atenuada, quando comparado ao risco real que se encontram expostos.

Segundo o autor Smith (2014), o conceito comum de percepção compreende uma situação na qual o indivíduo apresenta uma reação com o objeto ou acontecimento no mundo, a relação perceptiva estabelecida é complexa e envolve o indivíduo, o acontecimento e a relação entre eles, sendo uma conexão bidirecional. A reação do indivíduo as situações indicam que isto reflete sobre o próprio, sendo esta ação recebida o fato que provocarem certas experiências perceptivas.

Dentre as inúmeras experiências intrínsecas à percepção, há um grupo que envolve sensações e emoções que apontam que toda percepção envolve uma experiência, uma relação. Um aspecto relevante mencionado pelo autor (SMITH, 2014) é que um acontecimento ou experiência repercute em cada indivíduo de diferentes maneiras e os acontecimentos adquiridos ao longo da vida influenciam nessa percepção.

Um aspecto pouco abordado pelos entrevistados, mas que possui relação com o reconhecimento da percepção de risco, conforme Elvik e Bjornskau (2005) é o envolvimento

em acidentes, como nesse trecho *“Eu sempre calma e tranquila. Eu nunca fui me meter em perigo e nunca tive um acidente de carro, nem de bicicleta [...].”* Não houve relatos dos idosos de terem participado de algum tipo de acidente, mas alguns mencionaram que já presenciaram nas travessias ou próximo. Os relatos mais recorrentes foram de vivências de conflitos entre os modais, ou situação de risco como avanço de veículos, ônibus, desrespeito ao semáforo entre outros, como no trecho: *“[...] uns param aí você pensa que o outro que tá lá, quando você olha o cara tá em cima de, [...], e aí você é atropelada porque os que tá do teu lado ali, parou e outro vem a toda e não para, eles não respeitam a faixa de segurança, de pedestre né”.*

Os participantes da pesquisa que consideraram a travessia insegura, perigosa, obtiveram uma percepção de risco e relataram: *“Má de jeito nenhum ali (na Rua General Osório) não é nada, nada seguro.”*, *“Não, a porque eu acho que a gente ta sempre correndo risco.”* e demonstraram como gostariam de se sentir: *“Não, gostaria de ta sempre com tranquilidade, porque a vida é uma só.”*, *“Ah com certeza, qualquer local teria que ser mais tranquilo, pra gente não fica com o coração na mão.”* e *“Sempre a pessoa procura anda mais tranquilo, mais seguro né minha filha.”* A calma e tranquilidade no ambiente viário foram aspectos mencionados frequentemente e os idosos identificaram que estes elementos contribuem para a qualidade e segurança dos deslocamentos a pé.

Além dos mencionados, foram apontados pelos idosos diversos fatores que provocam a sensação de risco, como o pouco tempo para realizar a travessia, a imprudência dos outros modais causando situações de conflito, a falta de sinalização, entre outros aspectos apresentados a seguir e abordado em cada travessia: *“Tem que ter tempo né? Tem qui olhar, tem qui ver se da pra passar ou não da [...] a gente tem que passar nas faixa de segurança, eu acho que, não passar nunca, as vez a gente tá apurada e que passar assim, as vez não dá certo né?”*

“[...] ah eu acho que eu já to acostumada no carro, já fico temerosa de atravessar a rua, não tem segurança, não tem segurança pra atravessar qualquer rua de Pelotas, [...]. Muito mal sinalizada, [...], o trânsito de Pelotas não tem nada de indicação, nada, nada, [...], porque não tem placa de sinalização em nada.”

As ações de imprudência dos pedestres destacam-se ao longo das conversas com os pós-sexagenários, eles consideram que fazem parte do sistema de deslocamento e para terem segurança e uma boa percepção do ambiente viário precisam respeitar as sinalizações, os semáforos e condutas que não apresentem riscos, entre outros, uma entrevistada observa que *“Olha eu acho que assim, é a segurança a gente também tem que fazer por onde né [...]. Eu acho que a maioria de alguma coisa as vezes é imprudência do pedestre, eu tenho essa consciência.”*

Os resultados referentes à percepção de risco pelos idosos serão apresentados a seguir nas travessias específicas.

5.3.1 Travessias

A familiaridade com uma determinada área surge a partir da frequência de deslocamento nesse local, assim o cérebro humano cria baseado em memórias e vivências anteriores, um “mapa mental” que influencia em como a realidade é identificada e compreendida, o resultado desse processo é uma imagem do ambiente urbano, diferente entre cada indivíduo (LYNCH, 1999). Essa familiaridade com o local permite que os indivíduos se desloquem em diferentes velocidades, mais lenta ou mais acelerada, a velocidade de deslocamento interfere na capacidade de entendimento do entorno. Assim se o pedestre possui um conhecimento sobre o local o qual se desloca, a tendência é que percorra de forma mais rápida e com menor atenção aos estímulos externos relacionados com sua movimentação, o que pode ocasionar maiores exposições ao risco (LYNCH, 1999; SISIPIKU E AKIN, 2003).

Devido a essa relação entre o conhecimento do local e a percepção, quando questionado sobre a compreensão de risco nas entrevistas realizadas pelo telefone, foi necessário perguntar previamente aos idosos se conheciam ou recordavam sobre qual intersecção estava sendo questionado, se possuíam alguma familiaridade e se atravessavam com frequência, assim se obteve o nível de contato do entrevistado com o cruzamento estudado.

Para situar os participantes sobre cada um dos cruzamentos, em alguns casos foram citados pontos de referências do entorno, como postos de gasolina, restaurantes, colégios,

bancos, lojas e outras ruas adjacentes. Lynch (1999) considera os pontos de referência como um dos elementos da imagem da cidade. Os mencionados pelo entrevistador são considerados por Lynch (1999) como essencialmente locais, são fachadas de lojas, árvores, entre outros, observados apenas em algumas regiões e de certos lugares. O autor menciona que são pontos marcantes, “detalhes urbanos que completam a imagem da maior parte dos observadores e são normalmente usados como indicações de identidade [...]. Parecem adquirir um significado crescente à medida que as deslocções vão se tornando mais familiares.” (LYNCH, 1999 p. 59). Após esses aspectos serem compreendidos e os cruzamentos identificados pelos idosos, eram abordadas as questões sobre a percepção de risco, se os indivíduos se sentiam seguros ou inseguros ao cruzar em cada intersecção.

5.3.2 Rua Lobo da Costa

Nas entrevistas realizadas nos cruzamentos os idosos se mostraram divididos, alguns relataram: *“Olha nada é seguro né, depende de quem dirige, de quem atravessa, nenhuma das ruas.”*. Outros demonstraram se sentir seguros ao realizar a travessia: *“Me senti.”* e *“Sempre, sempre, eles são educado, eles esperam.”* Como exposto anteriormente os cruzamentos são áreas complexas, além de serem a intersecção de duas ou mais vias, são o encontro entre vários modais com diferentes objetivos (NACTO-GDCI, 2016). A entrevistada relata que a sua segurança está relacionada com a coordenação das ações e dos comportamentos de todos modais envolvidos.

Outros idosos relacionaram o fato de se sentirem seguros, sem perceberem riscos, com a presença de faixa de pedestres e semáforos como pode ser observado: *“É sinalizada né? É só, só obedecer, o sinal fechou, espera o sinal, vai. É, ali é mais tranquilo né, porque tem sinaleira e os carros podem dobrar da Osório, ali não vejo muito problema.”* e *“Sim, Lobo da Costa com Osório, sim.. é.. essa ai o perigo é menor um pouco mas também está muito bem é.. sinalizada por que ali o fluxo de pessoas é menor que a Floriano né?”* Alguns identificaram certo risco, mas menores devido aos percursos e relação de segurança com a faixa de pedestres. A partir do mapa comportamental foram registrados 184 idosos que realizaram a travessia nesse cruzamento e 206 na Rua Marechal Floriano, sendo 50 fora da faixa e 340 na faixa de segurança (apêndice B). A percepção de risco identificada pelos pedestres exerce influência no seu comportamento dentro do ambiente urbano, a segurança

pode estar relacionada com a prudência dos pedestres, aspecto mencionado frequentemente pelos idosos.

Os aspectos referentes à circulação dos veículos e o risco para os pedestres, também foram mencionadas nas entrevistas in loco, como nas realizadas pelo telefone por vários idosos, que enfatizaram o perigo de atravessar essa intersecção e os motivos: *“Ah tu tem que te atenção, por causa deles (motoristas/ automóveis) dobrar, porque eles dobram pros dois lados.”*

“Olha todas as esquinas minha filha é problemáticas. A Lobo da Costa ali é muito perigoso por um motivo, na direita a frente daquele antigo posto de gasolina não tem passada de segurança ali tinha que te pra eles respeita (situação B). E olha aqui quando eles dobram pro lado do mercado ali na Lobo da Costa tinha que te também porque alguns respeitam (situação A) mas não é todos e acontece que ali é muito perigoso eu já vi muita batida ali de carro, como, como bate em pedestre então eu acho muito perigoso, tem locais aqui da cidade que é muito perigoso, todo cuidado é pouco.” (ver esquema 54).

No levantamento físico e fotográfico realizado notou-se a inexistência da faixa de segurança nesse cruzamento o qual o entrevistado se refere; no projeto executivo fornecido pela Prefeitura não consta a implementação desse recurso, observado pelo idoso como necessário nessa circunstância. A inserção de faixa de pedestres deveria obrigar aos veículos a pararem para possibilitar a travessia dos pedestres, essa ferramenta foi identificada pelos entrevistados como um recurso para minimizar a velocidade dos veículos e incentivar um deslocamento seguro, foi observado pelos idosos que seria necessário para promover a segurança da travessia nesse cruzamento.

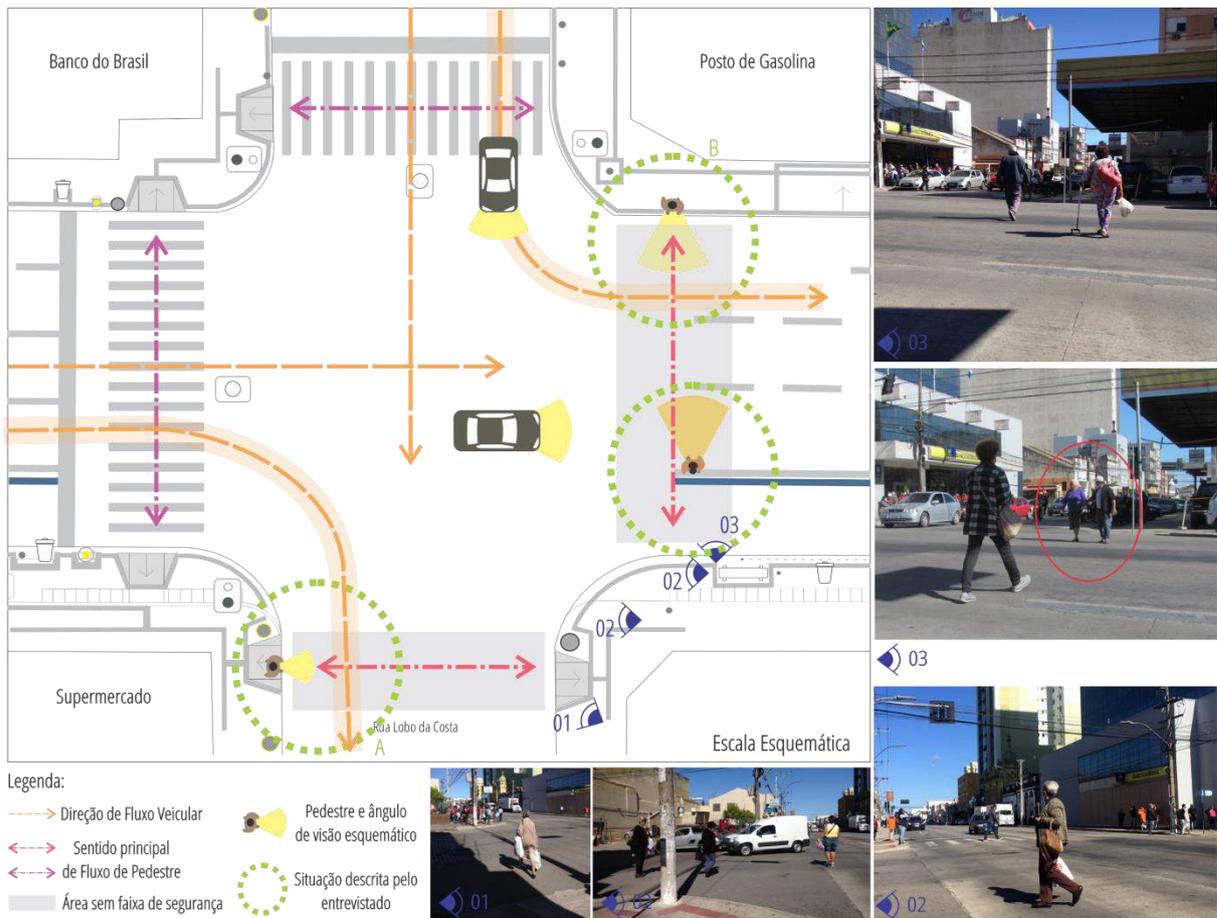


Figura 54:Esquema de fluxos na Rua Lobo da Costa, circulação dos modais e fotos da intersecção da Rua Lobo da Costa com a General Osório. Fonte: Da autora, 2020.

Na caminhada teste que gerou a matriz de cada travessia com os atributos e a forma adequada/parcialmente adequada/inadequada, não foi observado algum elemento que obstruísse a visibilidade do pedestre para realizar a travessia ou observar um carro que se aproxima. A ausência de bloqueios no campo de visão foi reiterada pelos pedestres nas entrevistas onde afirmaram não identificar nenhuma obstrução pelos passantes nesta intersecção. O espaço destinado ao estacionamento pode dificultar a visão de um veículo, mas o sentido de circulação e o comportamento do pedestre podem alterar a percepção de risco.

“E é bom sempre passa no, na para, ali no, onde tem pra passa [...], tem que passa na passarela ali pra gente né? Com a sinaleira, porque se a gente atravessa aqui do posto de gasolina pra lá é um perigo! É essa travessia ai ée.. a gente tem que se cuida muito! Porque também ali dobra os carro né? Tá aberto pra gente, mas os carro que vem da,

da Lobo da Costa dobram na Osório ali é outra, que a gente tem que cuida muito. As vez eu atravesso pra lá pro Banco do Brasil pra fica mais seguro pra atravessa, porque ali aquela dobrada é muito ruim, muito ruim a gente dobra ali, eu mesmo, mais a gente de idade que as vez não consegui se rápida né?”

“Lá também, lá é outro gargalo que tem ali na Osório, porque o pessoal que vem da, da Floriano pela Osório ali pra atravessar pro Banco do Brasil ali, (incompreensível) se quiser atravessa pela esquerda já é meio complicado porque tem que ia lá no Banco do Brasil pra atravessa pro outro lado e no meio da quadra ali não tem como ter espaço porque tem as grades ali né, ali deviam eu acho que vão fazer requalifica aquilo ali deve te algum problema ali que as pessoas possam resolver melhor uma sinaleira de três tempo alguma coisa assim.”

Nas conversas realizadas pelo telefone a maioria dos pós-sexagenários relataram conhecer a área de intersecção, e demonstraram que esta faz parte do itinerário cotidiano, como: “Sei. Ali também tem que vê a sinaleira né? Ali que eu travesso para pegar o interbairros e o Padre Reus pra vi me embora.” e “Sim, a Lobo da Costa normalmente eu pego ali ó da, da esquina do mercado pra ir ao Banco do Brasil e retorno no mesmo trajeto.”

Outros obtiveram um pouco de dificuldade de se situar e localizar qual era a rua e recordar quais elementos tinham, para identificarem algum risco no cruzamento.

“Ali, no posto, é ali. Deixa eu só me centralizar. Ah não ali tem farol, tem, ali tem farol. Ali tem farol, é em frente ao posto de gasolina, ali tem. Ou não tem farol é, não ali tem, tem, tem dá pra você usar os dois lados ali, é.” e “Eu não vou lá a muito tempo, a pois é, aquela ali é bem movimentada mas é uma rua que eu só passo ali quando eu vou no edifício da minha prima [...], a gente vê sempre muito movimento ali, mas não me custa.”

Quando questionado especificamente sobre a percepção da velocidade de deslocamento dos veículos no cruzamento estudado, os caminhantes pós-sexagenários

informaram que identificam esse fator como normal e bom, como exemplificado nas frases a seguir: *“Olha, eu pra mim é normal. [...] todo mundo tem que anda né.”* e *“Tá bom, o fluxo tá bem, o fluxo é bom pra quem morou em Porto Alegre, acho muito lento, acho lento [...]”*

Além disso, foi perguntando quais travessias os idosos identificavam como perigosa e insegura na Rua General Osório e algumas estudadas foram apontados, como o cruzamento com a Rua a Marechal Floriano (1) e a Avenida Bento Gonçalves (2). Alguns participantes informaram não identificar nenhuma travessia com risco iminente para o pedestre no trajeto que realizavam, outros relataram que realizar a travessia na sinaleira facilita o percurso, como no trecho:

“Eu por aqui não, pelo menos eu conheço a rua daqui pra lá, até lá em baixo não elas são tranquilas porque tem esses sinais ai, é bom o pessoal cuida, olha bem, vê o que tá fazendo, o final facilita, olha lá vermelho ó tá lá, agora se o pessoal quer atravessa, não pode tem que esperar ó.”

5.3.3 Rua Marechal Floriano

Na Rua Marechal Floriano os resultados demonstraram que os idosos consideram o cruzamento inseguro e complicado de atravessar: *“Aquela Floriano ali não é nada seguro, [...] e mesmo onde você tem a faixa de segurança que não tem farol o, o pessoal não para, você pensa que o outro vai parar e ele passa em cima de você, porque ele não para, sabe.”* Nas respostas foram recorrentes aspectos como o desrespeito dos motoristas e o incomodo causado pelo sentido de fluxo dos veículos nos pedestres, que não atravessam na faixa de segurança, como pode ser observado nos trechos a seguir:

“Meia perigosa, [...] esperar fecha lá o sinal e cuida esse lado aqui né, pra atravessar, porque eles dobram muito, principalmente moto as vez dobra muito correndo, eu espero, quando fecha lá eu já fico de olho aqui (fora da faixa) e daí pra atravessar se não, não dá, também quando é moto assim que eles dobram correndo ai é perigoso.”

Quando questionado se consideravam seguro cruzar essas intersecções, alguns entrevistados relataram, como demonstrado acima e a seguir, que não sentiam segurança e

retomaram os aspectos comentados anteriormente como o sentido de fluxo de veículos, o conflito e insegurança que gera atravessarem fora da área destinada especificamente para os pedestres. Nos relatos apresentados a área em que realizavam o cruzamento (destacado no esquema 55) não é a destinada para atravessar com segurança, sendo assim, os idosos relacionam o risco com a ausência de elementos reguladores dos deslocamentos.

“Não, porque você não tem o farol né, só tem aquele farol na esquina, ele abre pra um lado e fecha pra outro né, que dizer quando você tá ali, sai do, do, da frente do Nacional ali da Osório você não tem farol os carros já tão dobrando da Floriano pra Osório né, então é difícil. Hã, tem mas, eles, mas quando eles dobram quando se vê tá em cima de você né, o carro. A faixa de segurança, hã você não tem faixa de segurança ali não naquele pedaço pelo menos não tinha, não sei se agora tem. Você tem a faixa de segurança pra atravessar ali pra Shanadu, mas eu digo do outro lado, da Osó, ali do Nacional pra você i pela calçada ali da Deltasul, ali você não tem, tem que atravessar na coragem.”

“[...] os carros que sobem pela Floriano eles dobram a esquerda, a direta pra pegar a Osório ou seguem né, e ali tem semáforo se eu to na calçada da, daquela loja de móveis que tem na esquina, que eu não to me lembrando qual é agora, a Colombo se eu estou ali (A), ali é difícil pro pedestre, ali, ali só que o pedestre teria que fazer o que? Ele teria que caminha, atravessa pro sentido da ótica (figura 55 - 2.B) e depois atravessa na sinaleira e depois atravessa de novo pra pega a Osório entende (figura 55 - 3.B e 4.B), ele teria que fazer três coisas ali, mas não é o que se faz né, normalmente a gente aproveita o embalo dos carros ainda não tão entrando a direita e atravessa (A), ali talvez seja mais complicado.”

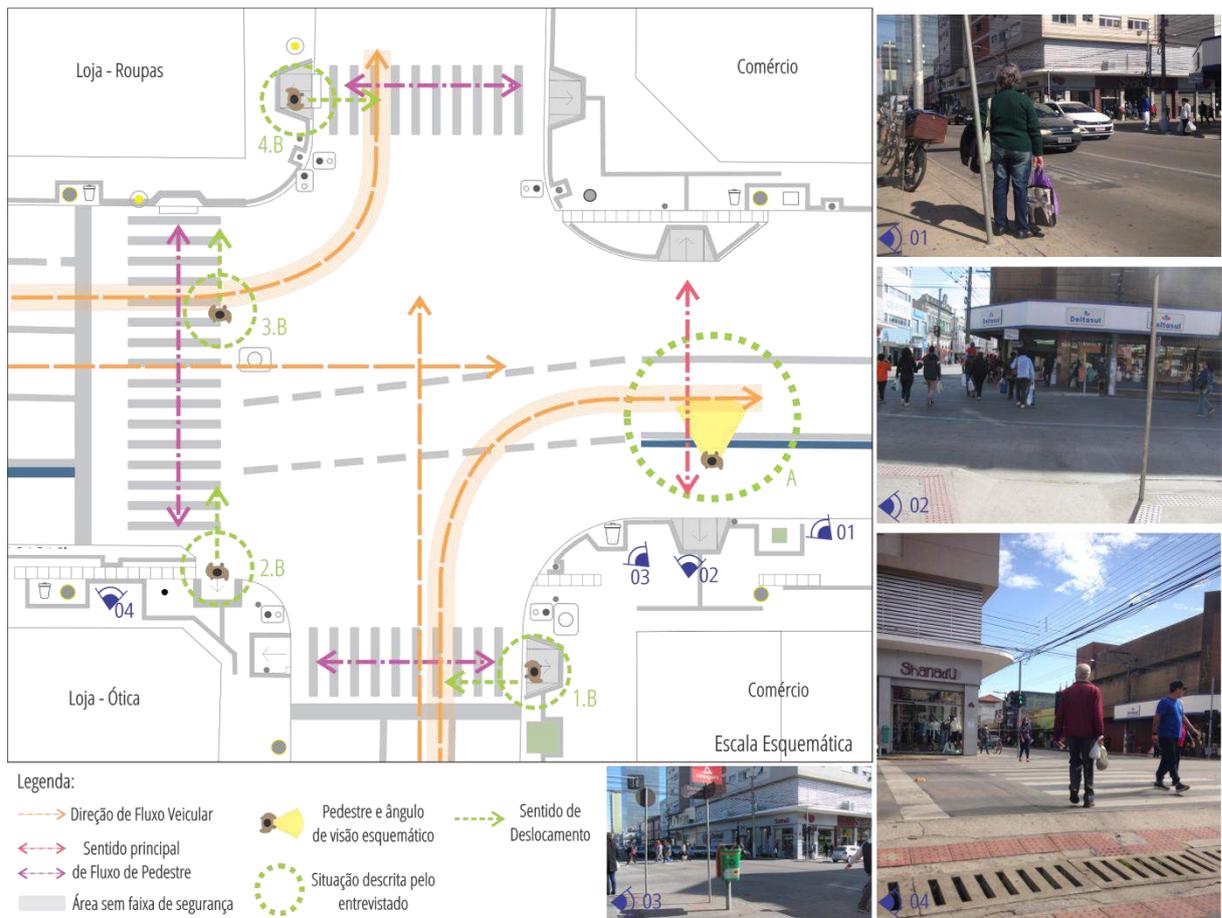


Figura 55: Esquema de fluxos na Rua Marechal Floriano e circulação dos modais. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Apesar de alguns idosos exporem que com o respeito à sinalização não há problema, nem riscos ao realizar a travessia, outros observam que “[...] há muita imprudência, [...], há imprudência, mas acho que do pedestre, porque eles acham que te que passar e deu, não veem que tem um sinal ali que tem que esperar.” O desrespeito e falta de educação são recorrentes em outros pontos abordados, mas a imprudência do pedestre se mostra frequente nos relatos dos idosos, referente à percepção de risco.

Em relação à percepção de segurança, a minoria dos idosos relatou que acreditavam que a travessia está boa, mas não apresentam certeza ou lembrança clara da presença de faixas de pedestres, semáforos e tempo destinado para cada modal, conforme o trecho: “[...] ali a eu acho que tá bem, tá bem esquematizado o fluxo pela, pela Osório tem um tempo maior de sinaleira, pela Floriano tem.. é um tempo menor não, não tenho certeza [...]”

Poucos comentaram que evitam caminhar e realizar as travessias nessas intersecções devido ao intenso fluxo de veículos e ao corredor exclusivo para circulação de transporte público, que tem rota e circulam na Rua General Osório, “[...] depois que eles começaram a fazer o, o deslocamento dos ônibus é eu não prática, não quero dizer que eu não passo lá, mas esporadicamente, evito o máximo possível!” e “[...] conheço, conheço, mas só que ali eu perdi o contato porque ali tem muito movimento de ônibus, tem o corredor do ônibus ali pra mim é muito movimentado ali.”

A velocidade dos veículos foi questionada especificamente, pois conforme o NACTO-GDCI (pág. 172, 2016): “A velocidade veicular é o mais importante indicador de segurança de uma Rua.” Referente a esse aspecto na intersecção, os pedestres entrevistados informaram, através dos relatos apresentados a seguir, que identificam como: “Eu acho normal, de noite, agora não que tá calmo agora, mas de noite isso aqui é um horror. É normal de dia, é normal, porque não tem como anda correndo também, mas de noite não, agora com esse negócio tudo aí (refere-se à pandemia) bom.”. Outros dois respondentes da pesquisa percebem alta, como: “Ah as vez tem uns que andam loco, andam bem correndo.”, “Ah aqui na Osório tem muita velocidade, andam muito rápido.” e “A eu (inaudível) tem horas que tem um apressado que acha que tem que anda mais rápido, tem outro que é mais tranquilo que sabe que tem que se no máximo 30km/h por ai.”

Referente ao campo de visão dos passantes, os entrevistados identificaram que não há obstrução, como apresentado nas frases retiradas das entrevistas: “Não, dá pra enxergar bem.” e “Eu normalmente enxergo bem, não tem nada que atrapalhe.”.

Foram questionadas quais intersecções eram consideradas pelos idosos, críticas para realizar a travessia, as mencionadas nas respostas foram a Rua Marechal Floriano considerada como “essa Osório aqui é muito perigoso, complicado, essa travessia aqui é perigosa.” e a Rua Sete de Setembro por não apresentar semáforo para os pedestres. Além dos cruzamentos as atitudes e condutas de risco exercidas pelos pedestres também foram destacadas: “Eu só atravesso aqui, [...] desde que respeite a minha vez, eu não acho perigoso, sei lá é por causa da imprudência né, às vezes a gente usa da imprudência pra atravessa né.”, “O ruim aqui é essa dobrada, [...] (na frente da Colombo em direção a loja DeltaSul), o carro vem dobra aqui e ai o pessoal atravessando na frente, [...], o pedestre que

vai atravessar a Osório aqui na esquina da Floriano tem que acompanha, tem que acompanha a faixa de segurança.” e

“[...] tem que atravessa sempre no sinal mesmo, [...], antigamente quando não tinha o sinal sim que era perigoso, mas agora não, tem pessoas que se arriscam [...], eu já acho perigoso ou atravessar atrás dum ônibus, eu acho perigoso ou atravessar na frente, desceu do ônibus e já atravessou, não sabe se o ônibus vai arrancar ou vem um carro ali ou vem outro ônibus pra ultrapassar né, eu tenho todos esses cuidado ai eu tenho.”.

5.3.4 Rua Dr. Cassiano

Ao perguntar sobre a Rua Dr. Cassiano, vários idosos relataram que atravessam *“muito raramente [...]”, “Doutor Cassiano, Cassiano com Osório? Peraí eu, eu nunca passo ali a pé.” e “Olha Cassiano, eu sei, mas eu pouquíssimo vou pra lá nem to visualizando assim o que que tem ali na Cassiano, eu não sei.”* Pode-se notar que alguns entrevistados não caminham pela intersecção da Rua Dr. Cassiano com a Gen. Osório, esse fato demonstra que não apresentam uma lembrança significativa da área e nem do entorno, Lynch (1999) relata que as vias e os cruzamentos são elementos relevantes na imagem mental, mas a importância varia conforme o grau de conhecimento desse ambiente urbano.

Alguns motivos de não caminhar por ali foram expostos como: *“Eu não atravesso ali, moro perto do Simões Lopes nós ia no centro e voltava.” e*

“As vez que outra, é, antes andava mais pra li, mas agora eu não ando muito mais pela Cassiano porque eu moro cá na Cohab Fragata, antes eu morei ali na Cassiano e ali eu atravessei, ia bastante, usava bastante, mas agora já faz tempo que eu não moro, não vou [...]”.

Quando questionada uma entrevistada constatou que a partir do seu ponto de vista *“[...] segurança não tem em lugar nenhum, nem no meio da quadra, [...] se for considerar seguro, seguro, não tem em lugar nenhum [...]”.* Na fala dos entrevistados que consideram o cruzamento calmo e tranquilo, também apontaram a velocidade de deslocamento dos veículos, o intenso fluxo e falta de sinalização como fatores que provocam risco e

insegurança, segundo os autores Sorensen e Mosslemi (2009) os pedestres percebem maior risco quanto maior a velocidade dos automóveis e o volume de tráfego.

Outro fator relatado foi à demanda de mais cuidado e atenção dos pedestres, como pode ser observado nos trechos:

“[...] bem tranquilo, tu fica na faixa de segurança o pessoal que o já para, já tá mais educado o pessoal, [...], eu no meu caso eu não tenho dificuldade, mas eu já vi pessoas de mais idade que tem dificuldade por causa da velocidade dos carro, no caso como eu que ainda não to nessa fase de mais idoso né, eu ainda não sinto dificuldade, mas eu, a gente vê pessoas com mais idades que tem, tem problema com a velocidade dos carros.”

Quando à velocidade de deslocamento dos veículos, foi questionado aos pós-sexagenários como percebiam esse aspecto na travessia estudada e os respondentes informaram que: *“Pra General Osório tá, acho que tá bem, tá dentro do normal, não acho que tá muito rápido.”* e *“Não acho que tá normal, se não a cidade fica pataca, tu vai a Porto Alegre com essa velocidade aqui o cara não anda lá, lá é tocado, é 80, 70, 80 km/h.”*

Nesse relato, além do intenso fluxo de veículos, a ausência de sinalização semafórica é percebida como um fator que causa riscos, pois não há semáforos que ordenem a circulação, mesmo sendo determinado pelo CTB (1997) no art. 70, que nesses casos, a preferência de deslocamento é do pedestre que realiza a travessia.

“[...] é um ponto tranquilo, é a tal coisa que ali, talvez tão tranquilo não né ali dificulta um pouco mais porque não tem semáforo ali, não tem, então ali é assim ó tu toma o cuidado e atravessa porque vem muitos carros pela Cassiano pra entrar na Osório, tem um fluxo bem bom de veículos vindo na Cassiano [...] é, ali tem mais movimento, ali é mais complicado para o pedestre tem que ter muito mais atenção.”

O autor Sarkar (2003) identificou 5 elementos para o ambiente viário ser agradável e seguro, entre eles consta boas condições de visibilidade. Quando questionado sobre esse aspecto na intersecção da Rua Dr. Cassiano os passantes informaram não deterem muita atenção sobre esse fator, outros relataram apresentarem boa capacidade de percepção

visual, apesar do avanço da idade que causa limitações e também observaram que o campo de visão do pedestre nessa intersecção não apresenta barreiras, com relatado nas frases: *“Não, pra mim tá bom.”*, *“Com sinceridade, eu nunca prestei atenção di o que que tá me atrapalhando, acredito, que não sei, acho que nada que tenha..”* e *“Não. Claro, eu me cuido, ma eu enxergo bem lá onde vem os ônibus, lá eu já enxergo.”*

Os caminhantes identificaram a Rua Dr. Cassiano e outras interseções como complicadas, perigosas e que demandavam uma atenção maior para realizar o cruzamento, nas respostas foram mencionadas: *“[...] a Osório esquina Argolo, aquela ali é perigosa. [...], lá eles não respeitam, [...]”* e a Rua *“Pinto Martins eu acho perigosa, não tem sinaleira. Não, é tem que ter atenção, mas boa ela não é também, porque uma pessoa idosa que não pode se cuida, mesmo que idoso não pode anda sozinho, eu acho que não pode, tem que anda sempre se cuidando”*, outros respondentes mencionaram que: *“[...] todas são, todas são perigosas, todas são acho eu.*

5.3.5 Avenida Bento Gonçalves

Alguns dos entrevistados demonstraram conhecer e caminhar pela Avenida *“É.. Ali eu costume anda sempre nessa rua.”*, *“Conheço, sei. Olha já atravessei.”*, outros informaram conhecer a via mas deslocar-se pouco como: *“Eu sei, eu sei mas eu não pego, não vou muito pra quele lado [...]”*, *“Sei. Não raramente, ali não, não pra li eu não ando muito.”* e *“Ai é menos, ai só passo ali quando ando com o meu filho, [...] eu vou com eles ai a gente atravessa lá pra lá pra aquelas rua, mas nem conheço quase nada. Eu quase não saio de casa, eu não.. eu tenho setenta e tantos anos, vou fazer 78 anos agora [...]”*

Com relação à percepção de risco os correspondentes consideraram seguro realizar a travessia nas intersecções devido às sinalizações horizontal e vertical presentes e a boa visibilidade. *“É seguro sim.”*, *“Sim, porque aqui, por exemplo ó, se tu não pega a faixa de segurança fica ruim de atravessar, fica confuso.”*, *“Olha tem sinaleira a gente pode perfeitamente esperar a sinaleira, se vai atravessar, atravessa na, onde tem a sinaleira, né, fica bem melhor, eu não vejo perigo nenhum.”* e *“[...] acho tranquilo ali porque tem sinaleira, tem sinalieras né, tem semáforos ali, então tem faixas pra pedestre atravessa no*

sentido de ir pro meio da avenida ali, ãh tem, tem algumas garantias né, [...], eu acho que é tranquilo.”

Outros relataram que *“Ah a Bento é complicada, ali tem farol e tudo, mas é, é complicado ali né?”, “Ali eu já, ali eu tenho mais receio porque os carro já andam mais rápido, mesmo com o sinal essas coisas, eu já acho mais, eu já tenho mais receio na Bento, muito mais.”* e *“Muito inseguro em função disso que eu to te falando, é corredor de ônibus, é sinaleira, é carro que dobra, carro que segue, é carro que para e carro que não para, é bem perigoso ali.”*

Os idosos observam que, apesar da presença de semáforos, outros fatores estão relacionados com a percepção de risco na Avenida Bento Gonçalves como o intenso fluxo de veículos e os diversos sentidos de deslocamento dos modais. Os idosos destacam que *“[...] não é fácil atravessar ali. Mas a gente quando abre a sinaleira a gente não tem problema. Ou fecha pra nos ou abre para os carros ne, porque ali tem sinaleira dos dois lados ali, não tem, não tem maior problema se a gente observa essas coisa ne?”* e também mencionam sobre o desrespeito das sinalizações por parte dos motoristas e das precauções que adotam, como além de atravessar nas faixas, cuidar o semáforo e ainda esperar para ver a reação dos automóveis para assim, poder atravessar a rua

“[...] ali sempre tu tem que esperar a mudança na sinaleira ou então atravessa na faixa de segurança, mas eu, eu além de, de atravessa na faixa de segurança eu espero vê se o cara vai para ou não vai para, porque as vez eles vem correndo e eu não sei se eles vão para mesmo, né, a gente não sabe se eles vão para as vezes vem um correndo e qué aproveita a sinaleira e passa e tem que esperar muito.”

Neste trecho o entrevistado menciona sobre a velocidade de deslocamento, quando questionado sobre esse aspecto nas intersecções da Rua General Osório com a Avenida Bento Gonçalves foi exposto que: *“Ah (inaudível) tá demais né, tá demais, acho que correm muito.”*, *“É muito grande, é.”* e *“Ah eles andam que é uma loucura né, andam muito ligeiro.”*

Para os usuários da via outros cruzamentos que apresentam riscos, são consideradas perigosas e exigem atenção, a partir da percepção deles foram: *“Ah tem essa da Avenida, a.. aquela, a Floriano, [...], a Cassiano, aquela ali é ruim de passar.”* e *“Olha eu acho perigosa a*

Voluntários ali, na esquina da (loja) Bugiganga sabe? Ali é perigosa [...], tem sinaleira né, mas é perigoso ali, as pessoas se aglomeram ali, todo mundo, os carros passam a mil ali, quando a sinaleira tá aberta é incrível ali.

5.3.6 Rua Barão de Azevedo Machado

Referente à Rua Barão de Azevedo Machado, as pessoas que responderam às perguntas se mostraram divididos sobre frequentarem a via, alguns disseram que “Ah, não nem sei onde é. Não, não sei.”, “Não, olha é tão. eu, eu moro bem longe dali, [...] então não vou pra aqueles lado, eu não vou pra lá.” e “Conheço, sim, sim.” “Claro, é lá na Cohab dois, na Cohabpel.” e outros sabiam qual cruzamento era abordado, mas não o utilizavam como pedestre “Olha já andei, mas não, nunca andei a pé ali, [...] não vou nunca a pé ali” e “[...] quando passo lá sempre é de carro e quando passa a Avenida Bento Gonçalves eu já, eu moro na Praça Pedro Osório, eu sempre pego o carro, [...] uma ideia daquele cruzamento eu não tenho pra pode te informa”. Os entrevistados relatam que devido à idade seus deslocamentos a pé ficaram mais restritos, são reduzidos e concentrados, também por morarem longe desta travessia passam por esse trecho, utilizando outros modais “[...] eu conheço a Barão de Azevedo Machado, eu conheço quase toda cidade, mas faz tempo que eu não ando em alguns lugar, a gente vai ficando mais velho não tem, não sai tanto assim, né.”

Os participantes da pesquisa que frequentavam a área de intersecção (figura 56) identificaram o trecho como “[...] nada seguro guria, porque às vez vem tocando os carro e ali não tem uma faixa, não tinha ao menos agora não sei, porque faz tempo que eu não passo pra lá né?” e

[...] um pouco complicado pro pessoal [...], por exemplo tu pega uma pessoa com mais idade já fica difícil de atravessa ali e o pessoal que vem da Osório também dobra ali, porque ela tem dois sentidos aquela rua né, aí o pessoal que vem pela Osório entra ligeiro ali, na, na, na Barão de Azevedo e o que tá saindo da Barão de Azevedo vai dobrar pra o outro lado ou vai atravessar ali em direção a Andrades, aquela esquina ali é um pouquinho complicada.”

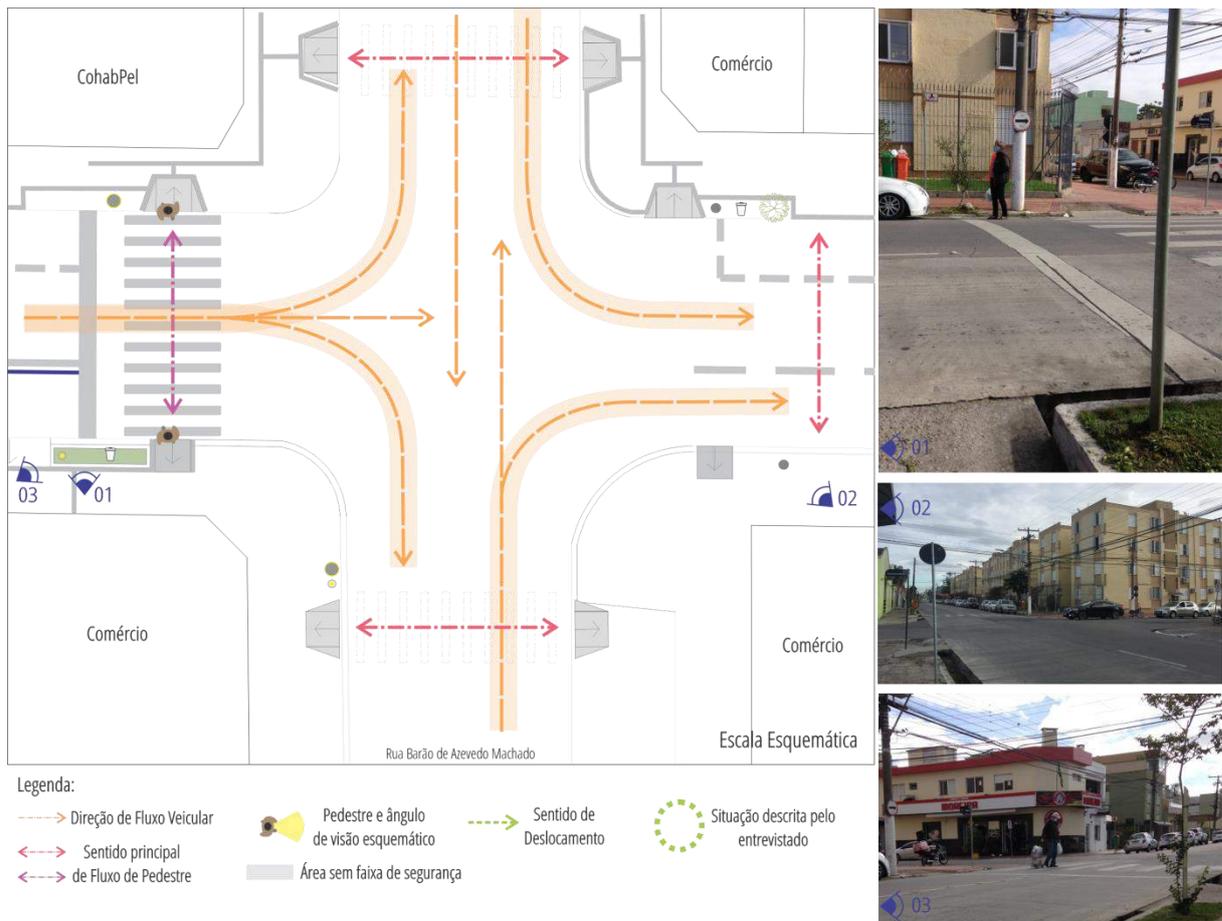


Figura 56: Esquema de fluxos na Rua Barão de Azevedo Machado e circulação dos modais. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

A insegurança e o risco identificado são associados a fatores como a velocidade, o intenso fluxo de veículos, os sentidos de circulação e ausência de sinalização percebida pelos pedestres, mas existente no projeto e na execução.

“Na Osório é terrível, é bem complicado ali, quando abre a sinaleira da, da esquina anterior os carros voam pra lá né e ainda tem aquela situação do, do corredor dos ônibus isso aí é um terror na General Osório, [...] e aí tu tem que tá controlando isso é bastante intranquilo, inseguro.”.

Quando questionada exclusivamente sobre como os passantes percebiam a velocidade de deslocamento nessa intersecção, todos os idosos consideraram muito alta e rápida, como demonstrado nos trechos: *“Agora eu acho, eu acho, porque eu acho aqui meio alto tu sabe. Eu acho os carros correm muito aqui nessa rua poderia ser um pouquinho*

menos, eu só não sei se eles andam a mais de 60km/h, eu acho, eu acho que é a mais de 60km/h.”, “Muito rápida, acho muito, a velocidade muito rápida, ó (passa um carro) é muito rápido.” e

“[...] eles andam muito rápido, muito rápido. Porque qualquer coisa as vez até uma pessoa de mais idade quando vê tá em cima da pessoa e não da mais pra parar, porque a pessoa de idade tu sabe como é que é né, anda mais devagar, eu sou de idade, mas tenho mais preocupação então de esperar do lado de lá né, é, mas nem todos tem né, e assim mesmo a gente pode, hoje mesmo ali se eu não esperasse pra o cara parou na. onde é ali pra os pedestre pararem, pra segui, ele se foi, só ele os outros ficaram parado.”

Alguns idosos relataram que *“[...] é questão de segurança da pessoa que tá, do pedestre se cuida.”*, que *“[...] ali deveria ter um faixa de segurança e algum sinal intermitente pra indicar que, porque ali tem a casa de carne tem bastante movimento de idosos que nem eu poderia ter uma faixa de segurança ali.”* e identificam que o cuidado juntamente com a sinalização adequada evita a insegurança de atravessar e diminui a percepção de risco neste cruzamento.

Referente à visibilidade no cruzamento da Rua Barão de Azevedo Machado alguns entrevistados identificaram como boa e sem obstrução: *“Não, não, não tinha nada na frente tava bom de ver.”* e ainda mencionaram um aspecto considerado relevante, abordado anteriormente, sobre o pedestre avançar o leito viário e se colocar em uma posição de risco para melhorar a visualização de aproximação dos veículos, este comportamento de risco ocorre devido a obstrução causa pelos veículos estacionados e pela ausência da extensão do meio fio existente no projeto, mas não executado, conforme o trecho: *“Ah não, só os carro que ficam muito na esquina assim, ai atrapalha um pouco né, ai a gente tem que vir mais no meio da rua pra poder enxergar se vem vindo ou não.”*

Ainda, foi questionado aos pós-sexagenários sobre quais travessias identificavam como perigosa e insegura na Rua General Osório, conforme as respostas o mais apropriado é realizar cruzamento nas sinaleiras, como demonstra a frase de um respondente: *“Olha eu vou te dizer, tu tens que para, tens que atravessar onde tem sinaleira e onde tem a faixa, a vez do pedestre, se não é muito perigoso.”* A Rua Barão de Azevedo Machado, foi apontado

como um cruzamento perigoso pelo intenso fluxo de veículos e velocidade de deslocamento, a idosa ainda destaca a importância da sinalização na faixa carroçável, no trecho:

“É, esses pontos aqui, tem horários, esse ponto aqui porque temos aqui o Moreira, temos aqui o Polo Norte e aqui cospe carro né, [...], aqui na volta todas elas tanto até na volta da, da Deodoro todas as ruas são muito congestionadas, tudo é muito congestionada. As pessoas, não eu, mas as pessoas até um pouco, as pessoas mais velhas, com mais idade, elas realmente tem que ficar mais atenta, mas tu pode ver como cospe carro aqui ó, tem bastante movimento, bastante né e precisa se porque é o escoadouro né, [...] eu acho que tinha que ser assim delimitação de, porque se tu fizer uma, de estacionamento e fica demarcado que é uma de rolamento eu acho, o, o próprio trânsito vai, vai freando, [...], porque se te da espaço pra eles começarem a ultrapassar, aquilo, aonde tem espaço pra ultrapassar pode ter certeza que eles, que as pessoas correm né.”

5.4 TIPOS DE COMPORTAMENTO DOS PEDESTRES NOS CRUZAMENTOS

Esta seção apresenta os resultados relacionados com o objetivo específico três (III) da pesquisa que consiste em identificar os tipos de ações e condutas prudente e imprudente, dos pedestres nos cruzamentos. Verifica-se também, as ações e como os aspectos físicos da área estudada que interferem nos comportamentos.

A avaliação comportamental, realizada através dos mapas comportamentais para identificar e registrar os comportamentos, foi analisada com base nos dados do levantamento físico, das observações de comportamento dos indivíduos registrados nos mapas comportamentais de 572 indivíduos e das informações obtidas através das entrevistas mencionadas anteriormente. Foram utilizadas para análise as respostas de seis questões referentes ao comportamento, abordadas no referencial teórico e identificadas na bibliográfica como relevantes para alcançar o objetivo proposto. Estas questões referem-se aos costumes diários dos pedestres idosos, como: em que local regularmente atravessam a rua; se realizam algum gesto ou sinalização; se adotam algum comportamento que gere uma

situação de perigo ou uma ação de risco; e as condições que normalmente realizam a travessia. No registro dos mapas comportamentais esses hábitos mencionados também foram observados, para direcionar e também complementar as informações obtidas nas entrevistas.

Por meio dos mapas comportamentais pôde-se identificar uma intensa movimentação dos pós-sexagenários ao longo da Rua. No entanto, foi constatado maior número de idosos, identificados através das características físicas decorrentes do processo de envelhecimento, nas intersecções próximas à área com maior oferta de comércio e serviço. Foram observadas 9.028 pessoas, sendo 1.987 idosos, acompanhados e sozinhos, equivalente a 22% do total da amostra, os registros comportamentais dos idosos de cada travessia estudada foram apresentados nos itens específicos.

5.4.1 Referente ao local selecionado para atravessar a rua

Ao analisar as respostas dos entrevistados por telefone sobre onde costumavam atravessar a rua, se na faixa de segurança ou próximo, 65% informaram realizar o cruzamento na faixa de segurança: *“Não, sempre em cima da faixa de segurança, bem no meio.”*, *“[...] quando tem a faixa de segurança eu atravesso na faixa. Porque mesmo na faixa eu já acho perigoso, aqui o pessoal não respeita né.”*, *“Na barra de segurança se não né, ainda mais quem caminha devagazinho não pode passa ligeiro né.”* e *“Sempre na faixa de segurança.”* Apesar dos idosos realizarem o cruzamento na faixa de pedestre, ainda assim são citados aspectos referentes a percepção de perigo mesmo que os participantes se desloquem sobre a faixa. Segundo Ariotti (2006) a escolha do local para realizar a travessia pode estar relacionada a três fatores, um deles é a necessidade de reduzir a exposição ao risco de acidentes, assim o local mais adequado para minimizar a percepção de perigo e a exposição seria na faixa de pedestres.

Alguns relataram procurar a área destinada para travessia do pedestre *“Não, eu sempre procuro um lugar que tem, sempre faixa de segurança.”* Verificou-se que 35% dos correspondentes relataram *“Não, onde eu to eu atravesso. Não procuro a faixa sempre, não procuro a faixa.”* e *“[...] eu claro que se eu to perto da faixa, eu atravesso na faixa, mas não*

fico esperando a faixa, i até a esquina da faixa atravesso eu diria que 50% das vezes eu atravesso no meio da quadra né?”

Outro fator, segundo Ariotti (2006), que pode estar relacionado com a escolha do local para realizar a travessia é o desejo do pedestre de percorrer uma menor distância, este aspecto foi utilizado como justificativa pelos idosos, como demonstrado nos trechos acima, para não se deslocar até a travessia e realizar o cruzamento na área destinada aos pedestres.

Os dados coletados nas observações realizadas possibilitaram identificar alguns comportamentos de risco e imprudências cometidas pelos pedestres. Os pedestres também compõem o sistema de deslocamento e o Código Brasileiro de Trânsito, estabelece regras de circulação que devem ser acatadas. O art. 69 do CBT (9.503/1997) determina que ao atravessar a rua os pedestres devem tomar precauções de segurança, utilizando as faixas ou passagens destinadas a eles, sempre que existirem a uma distância de cinquenta metros da localização do pedestre. Conforme a bibliografia, o desrespeito às regras pelos passantes, são relacionadas principalmente com o comportamento imprudente e de risco de atravessar fora dos locais destinados.

Foram observados diferentes modos de realizar a travessia (figura 57), os mais recorrentes foram dentro da faixa de pedestre perpendicular, dentro – fora e fora perpendicular, conforme apresentados por Soto (2000) como pode ser observado nos mapas comportamentais (apêndice B), qual o modo predominante em cada intersecção estudada.

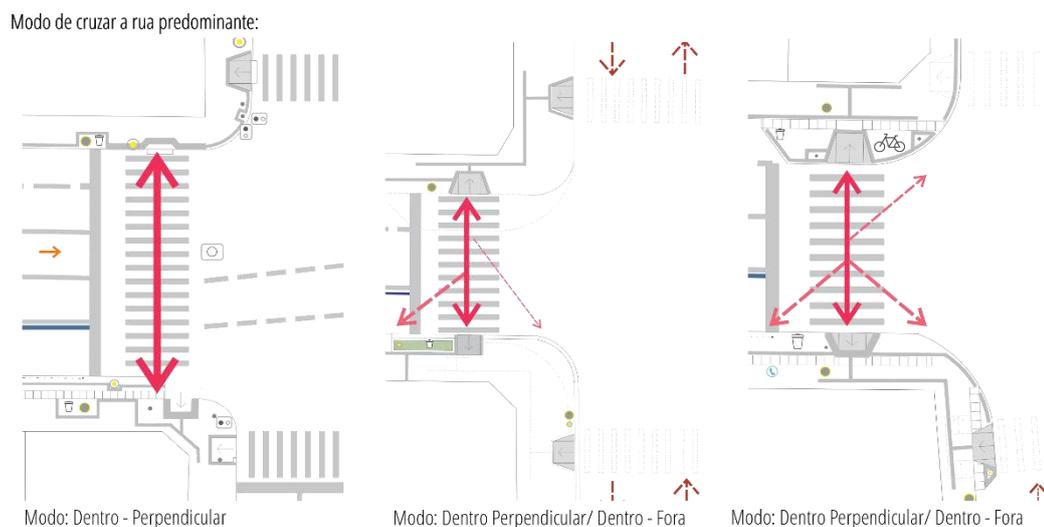


Figura 57: Exemplos de modo de cruzar a rua predominante nos cruzamentos observados. Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

5.4.2 Referente à ação para sinalizar a intenção de atravessar a rua.

Quanto ao questionamento se sinalizavam ao atravessar a rua, foi identificado que os participantes adotavam medidas como contato visual e sinalizar com a mão, com o objetivo de chamar a atenção dos motoristas e informar que pretendiam realizar o cruzamento, assim evitavam uma situação de risco a partir de um comportamento prudente. As frases a seguir exemplificam a percepção de segurança ao realizar o cruzamento, a partir da ação: *“Eu sinto. tranquila, não tenho medo. Depois qui eu levantei a minha mão e vi qui eles pararam, aí não tem medo.”* e *“Eu me sinto segura, porque eu to me cuidando, né? Eu fico esperando que não adianta.. Eu perco um minuto na vida, não perco a vida num minuto.”*

O resultado, obtido conforme as respostas referente à questão que abordava o comportamento dos idosos e o hábito de sinalizar com o braço a intenção de atravessar, demonstrou que 60% dos entrevistados executam tal ação e relatam: *“Sim, sim, eu sempre levanto o braço ali pra, pro pessoal vê que vai passa né.”*, *“Estendo a mão direita.”*, *“[...] então depois eu passei sempre a sinaliza eu levanto a mão bem pra cima e faço assim, dá um tempo por favor, dá um tempo, às vezes até rio de mim mesma mas tem que fazer isso daí, impor um pouquinho de respeito”* e *“A eu sempre aviso, eu boto a mão. A sempre e eles esperam. Eu espero, se eu não tenho segurança, eu, eu espero um poco qui eles passem né? Porque tem uns qui vem a bala. Eu não passo sem, sem ter segurança qui eles pararam mesmo né.”* Diferente dos relatos apresentados, alguns indivíduos mencionaram executar o gesto em certos momentos, mas não consideram ser um hábito recorrente: *“Não, normalmente assim quando passam todos os carros, se vier algum carro do lado esquerdo, eu to falando na Osório, eu vejo que ele vem embalado eu estendo o braço, mas eu fico mais ou menos né, eu não vou assim, se eu vê que ele vem muito veloz eu seguro eu a máquina não tem como segurar eu posso.”*

Com relação ao gesto 40% dos correspondentes informaram: *“Nunca, não me lembro desse detalhe sabe, seria uma educação para o trânsito, mas eu não faço isso.”* e *“Não. Eu vou, dou uma olhada e vou indo, mas vou meia cautelosa.”*

Referente à educação para o trânsito, o Código (CBT, 1997) no art. 74, estabelece que é um direito de todos, assim para o Sistema Nacional de Trânsito deve ser uma prioridade.

Determinado no art. 76 (CBT, 1997), o processo educacional deve ser desenvolvido a partir da pré-escola ao ensino superior, através de um planejamento e ações entre as diferentes esferas do poder, por um currículo interdisciplinar que aborde conteúdos sobre segurança no trânsito, educação e treinamento de profissionais e professores, entre outras medidas, com o objetivo de conscientizar sobre condutas seguras e ao modo de agir no ambiente viário (Brasil, 1997).

Vasconcelos (2012) relata sobre a compatibilidade entre teoria e prática e menciona sobre a efetividade necessária da educação. Conforme o autor, a eficiência depende que o comportamento adequado seja recompensado e o inadequado punido, além da fiscalização para que as pessoas adotem ações adequadas no trânsito. As medidas de educação propõem uma mudança de comportamento, para obter a segurança do trânsito.

Alguns idosos questionaram a necessidade de sinalizar através do gesto, pois se localizavam na faixa destinada aos pedestres, onde é pré-estabelecida a segurança para os passantes que pretendem realizar a travessia e que os veículos devem respeitar, sendo assim os entrevistados identificaram como desnecessário fazer alguma ação antes de realizar o cruzamento. *“Sinalizo? Não, pois se eu já to na faixa de segurança.”*

“Se eu sinalizo? Mas que sinalização que eu vou da se eu vou atravessar na faixa de segurança, que sinalização eu vou fazer? Claro que não, eu não faço nada (riso) eu não faço nada, eu to na faixa de segurança, onde tem sinaleira eu espero a sinaleira abrir, onde não tem sinaleira eu to na faixa de segurança é claro que eu dou uma olhada porque tem uns loco que vem né, mas se eu to na faixa de segurança deveria esta protegida.”

Somente a faixa de pedestres não torna uma rua mais segura, mas a partir da perspectiva dos pedestres esse recurso aumenta a sensação de segurança e auxilia no ato de cruzar a rua, conforme relatado nos trechos das entrevistas apresentadas acima. As travessias de pedestres demandam outros recursos para proporcionar segurança aos pedestres, essas necessidades extras são baseadas no volume de passantes e de veículos, nas velocidades, nas dimensões e configuração da via, esses elementos podem várias entre semáforos, alargamento do meio fio, separação física entre os modais, entre outros elementos que facilitem e motivem os descolamentos a pé (NACTO-GDCI, 2016).

5.4.3 Referente a influência de cruzar junto com outras pessoas ou esperar

Conforme as respostas relacionadas à iniciativa de realizar o cruzamento, os idosos se mostraram divididos, alguns informaram que: *“Não, atravesso junto, quando o pessoal tá atravessando eu atravesso também.”*, *“Se não vem carro nenhum aí eu até vou junto com a turma, se não se eu vejo que tem carro, mesmo que seja o trânsito parado assim eles tão indo lento eu espero, eu espero meu sinal.”* Um idoso mostrou ser influenciado pelo pelotão e ainda relatou se distanciar dos veículos, caso ocorra alguma colisão entre os modais: *“Não eu ah, não eu banco sempre o esperto, eu vou sempre quando ah todo mundo pega a atravessar eu sempre procuro o lado da minha direita e, e deixo o pessoal da esquerda pro lado dos carros eu sempre fiz isso aí.”* (figura 58).

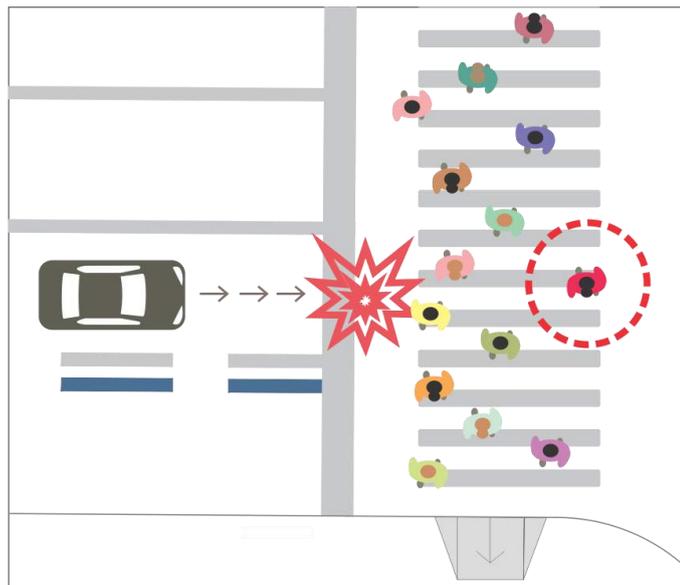


Figura 58: Esquema de fluxo referente ao relato do pedestre e circulação dos modais. Fonte: Elaborado pela, 2020.

Em relação aos comportamentos de prudência e não influenciáveis pelo pelotão, que realiza a travessia quando o sinal ainda está vermelho para os pedestres ou com os carros em movimento, os idosos relataram: *“Não, eu espero vê se dá, eu passo, senão da eu espero um pouquinho né.”* ou *“Não, não eu sempre espero o sinal.”* e *“Não, não quando eu, quando eu, quando abre o sinal normalmente tem umas pessoas que são mais apressada, mas eu*

não vou naquela leva ainda porque pode vir um carro retardatário então eu fico no meio termo.”

“Não, não nem dou bola, não, não vou no embalo, não, eu atravesso quando eu vejo que tá pronto pra mim atravessar. Eu vejo muito isso as pessoas no sinal nem bem abriu, mas olham não vem carro nenhum, mas de repente surge uma moto, de repente surge uma bicicleta que tá no direito deles e tal, aí eu aguardo que abra o sinal e que me de a possibilidade como pedestre.”

5.4.4 Referente ao momento oportuno para o pedestre realizar o cruzamento

Com relação à questão sobre esperar a vez do pedestre para realizar o cruzamento, todos os idosos expuseram nas entrevistas pelo telefone, que adotam um comportamento de prudência e cautela como exemplificado nos fragmentos a seguir: *“Sim, vamos supor assim: se eu cheguei na esquina pra atravessa e tá no verde pra mim mas já tá no fim, eu espero fechar abrir pros carros todos passarem e abrir de novo no começo pra mim atravessar. Eu não atravesso no fim, nunca no fim.”*, *“Ah espero, minha filha! Tem que esperar que tem motorista qui, qui não conta com a vida só conta com ele mesmo, não tá dando bola se mato fulano, mato beltrano, eu cuido muito essa parte.”*, *“Não, quando eu vejo que tem carro em movimento que eu acho que esteja perigo eu fico na, aí eu na, na faixa ou então quando eles vê que eu vou atravessar que eu errei, como eu quero te explica, ele param pra mim passa.”* e *“Ah mas eu espero, eu não.. eu espero sempre atravesso.. quando tá bem.. quando fecho o.. eu já atravesso eu não, não saio correndo nada, a se eu saio correndo qualquer coisa resbalo calçada que que adianta? aí eu caio ainda na rua, então eu espero. Cada um tem que ter a sua vez né?”*

Além do exposto, cabe destacar outro aspecto decorrente dessa questão que diverge dos relatos apresentados pelos pós-sexagenários entrevistados por telefone. Foi mencionada a transgressão de regras por parte dos pedestres, apesar de os idosos informarem comportamento prudente e aguardarem para cruzar a rua, a desobediência é observada conforme exemplificado com frases das entrevistas: *“Não, é na realidade os pedestres que não respeitam nada, o semáforo né?”* e *“[...] o problema é que as pessoas não*

respeitam, às vez a sinaleira tá aberta e as pessoas vão atravessando também, as pessoas não respeitam, estão sempre correndo.” Apesar das ações inapropriadas serem observadas, estas não são reconhecidas como um comportamento de desobediência do idoso, o que sugere que as condutas são executas e ocorrem em indivíduos de qualquer idade.

Segundo DaMatta (2010) a desobediência dos pedestres consiste no *“jeitinho”*, pois apresentam impaciência para esperar a sua vez de realizar o cruzamento ou de caminhar até a faixa de pedestres mais próxima e não hesitam em atravessar com os carros em movimento, como mencionado no fragmento da entrevista, atravessam nas brechas entre os veículos. Nessas circunstâncias, os passantes realizam o cruzamento utilizando espaços entre os veículos, sob sua perceptiva relativamente segura, e infringindo as normas, contornar as adversidades e realizando a travessia exercendo um comportamento arriscado para sua segurança.

5.4.5 Referente à circulação de veículos no momento da travessia

Quando questionado a respeito da circulação de veículos no momento de cruzar a via, os idosos informaram que os outros modais encontravam-se parados e se algum veículo encontrava-se em movimento os entrevistados esperavam para completar a travessia da rua, demonstrando assim, através dos relatos utilizarem o semáforo para evitar comportamentos de risco: *“Não, não eu só atravesso, é só atravesso com carro parado e quando di, di dá tempo de eu ver quando a sinaleira iniciou, quando abriu pra, pra pessoa passar se não eu não passo. Em dúvida não, eu nunca fiz nada com dúvida.”*.

Verificou-se que alguns idosos comentaram referente às condições de circulação da rua antes de iniciar a travessia, sobre a velocidade de aproximação dos veículos, de deslocamento dos passantes e a distância a ser percorrida, entre as esquinas: *“A se não tiver nenhum, se tiver muito longe, mas é que a gente pensa que ele tá longe e ele vem correndo muito rápido é muito difícil pra atravessar, porque as vezes ele tá longe e ele vem muito ligeiro.”* Conforme Jacobsen (2011) e Margon (2016) os pedestres analisam o fluxo de veículos, estimam a duração, a distância do veículo até a área de cruzamento e atravessam quando consideram que o carro se encontra longe o suficiente para garantir a travessia com segurança. A distância mínima que cada pedestre aceita depende de diversos fatores relacionados aos indivíduos e as condições do ambiente como tempo de espera, duração da brecha e do número de pedestres aguardando a travessia, entre outros, o processo de

envelhecimento pode comprometer a percepção de alguns fatores aumentando o risco na identificação das brechas, conforme exposto.

5.4.6 Referente à ação de correr para completar o cruzamento

Conforme os fatores expostos e outros, por vezes são adotados comportamentos de risco, que consiste em correr para chegar até a outra calçada colocando-se em perigo. Segundo Jacobsen (2011), as velocidades adotadas pelos pedestres em travessias, são superiores às observadas em calçadas e variam conforme fatores relacionados às características dos pedestres, os motivos dos deslocamentos e a possibilidade de conflito com outros modais em casos de travessias. Relacionado a esta conduta foi questionado aos idosos, que informaram em quais circunstâncias e por quais motivos aumentaram a velocidade de deslocamento ou correram para evitar esta situação de ameaça, apresentados nos trechos a seguir: *“Ahhhh as vez sim, já, já aconteceu isso.”*, *“Uma, uma vez já aconteceu isso já. Aconteceu qui, qui eu achava que ia demorar o semáforo a abrir pros carro e não demoro e eu tive que apurar e quase um, um daqueles apuradinho quase me pegou, mas aprendi (inaudível) esperto ai.”* e *“Sim, muitas vezes, a porque o carro mal fecha eles avançam e as motos são grande perigo também.”*

Um comportamento de risco que gera situações perigosas é o aumento da velocidade de deslocamento, observada no mapa comportamental realizado na via estudada, ilustrados nos trechos das entrevistas e no esquema/ figura 59, é a obstrução do campo de visão do pedestre causado pela posição do transporte público no corredor de ônibus. O pedestre avança a faixa de rolamento, por compreender que há condições de realizar o cruzamento com segurança, mas identifica a aproximação de um veículo atrás da obstrução, o que faz com que aumente sua movimentação e complete a travessia ou recue à calçada novamente. Segundo Sun et al. (2003), os pedestres atravessam toda a rua em uma única etapa, sem parar entre as faixas de rolamento, aceitando os espaços (brechas). Em travessias com várias faixas de tráfego, em locais com alto volume de tráfego, os pedestres não aguardam a liberação de todas as faixas para iniciar a travessia (brechas defasadas - rolling gaps), conforme exemplificado no trecho a seguir:

“É já por causa que, não por ter aberto o sinal, porque geralmente eu passo quando eu, eu tenho tempo se não eu fico esperando, mas assim de vir carro de, de sair por exemplo atrás de um ônibus, ai tu fica com certo receio, mas já aconteceu, não de sair correndo mas te que recuar entende?”

“Não, não, não aconteceu, que eu me lembre não, que eu me lembre não, eu já passei por, com uma amiga numa situação que ela se, avançou tanto, avançou tanto que o carro não deu chance do carro dobra e bateu no braço dela e jogou o material de aula dela e umas coisas que ela tinha no braço longe [...] então diante disso que eu tava junto com ela e vi eu começo, comecei a me, me cuidar mais, atravessar quando me é permitido atravessar. Mas não me ocorre assim de eu ter passado por uma situação dessas.”

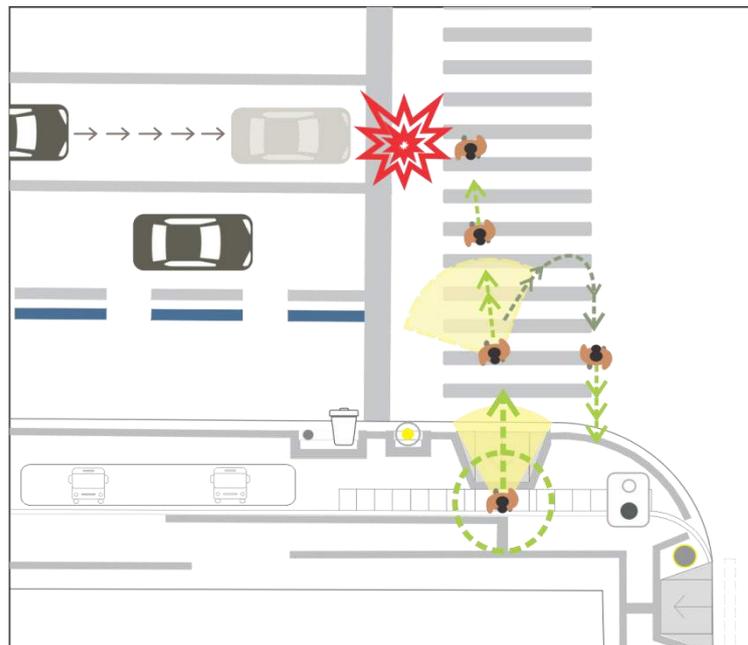


Figura 59: Esquema de fluxos e circulação de risco dos modais. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Outros falaram que da forma como realizam o cruzamento não adotam esse comportamento de risco: “Não, não da maneira que eu atravesso não.”, “Não, nunca precisei.” e “Não, porque eu normalmente eu vejo, se eu vejo um carro, que da tempo de

atravessar caminhando, nada de correr tu entendes? [...], então eu vejo onde vem carro e ou espero na calçada ou travesso caminhando tranquilo.”

“Não, não porque eu não atravesso correndo, sabe por que e se a gente resbala e cai? Eu vou fazer 75 (pausa) e aí não tem como ou tu espera até quando dá e se não, corre não dá pra corre, eu já vi cai pessoas, [...], pessoas cai eu nunca, eu não corro, eu não corro pra pegar ônibus, eu não corro pra atravessar, eu não corro mais pra nada, com essa idade pra que corre né? É, pra que?”

“Ah mas eu espero, eu não.. eu espero sempre atravesso.. quando tá bem.. quando fecho o.. eu já atravesso eu não, não saio correndo nada, a se eu saio correndo qualquer coisa resbalo calçada que que adianta? aí eu caio ainda na rua, então eu espero. Cada um tem que ter a sua vez né?”

5.4.7 Rua Lobo da Costa

5.4.7.1 Local selecionado para realizar a travessia - Onde você atravessa?

As respostas pertinentes ao comportamento dos idosos no cruzamento da Rua Lobo da Costa com a Rua General Osório, revelaram que normalmente todos os entrevistados realizam o cruzamento da via na faixa de segurança, como demonstra as frases a seguir: *“Na faixa, tem que ser na faixa.”*, *“Geralmente é na faixa de segurança.”* e *“Olha, mais é na faixa, mas de vez em quando quando a pressinha não.”*

Este aspecto foi complementado e reforçado pelas observações comportamentais que constaram que 82%, a maioria dos idosos realizou a travessia na faixa de pedestre. A amostra de indivíduos que realizaram o cruzamento da rua nesta travessia corresponde a 184 pessoas com idade avançada, do total de 733 observados que circulavam na rua. Apesar de a observação ter ocorrido durante a pandemia e sobre medidas de restrições de deslocamento, o significativo número de pessoas presentes na área de intersecção possui relação com o uso do solo predominantemente destinado ao comércio e serviços, a presença de abrigos de ônibus e proximidade com a área central da cidade.

Pode - se notar, a partir do registro comportamental, que algumas condutas seguras foram adotadas, como não avançar sobre a faixa destinada exclusivamente para o transporte coletivo, somente 16% apresentou essa atitude de risco. No entanto na outra face da via, a qual apresenta uma área destinada ao estacionamento, 71% dos observados desceram da calçada e aguardaram para realizar a travessia na faixa rolamento, esse fato pode estar relacionado à “barreira” formada pelos veículos estacionados, pois sobre o ponto da vista da visibilidade do pedestre existe a presença de reguladores de tráfego, sendo assim, segundo o exposto pelos entrevistados, não seria necessário nesse caso, o caminhante avançar e aguardar para realizar o cruzamento. Cabe salientar que no levantamento documental, verificou-se nas plantas do projeto de requalificação, a extensão da calçada nessa área, porém conforme o levantamento físico a “orelha” da calçada não foi executada até o momento.

5.4.7.2 Sinalização com intenção de atravessar a rua - Você sinaliza?

Sobre a ação de sinalizar quando vai atravessar a via, 50% dos entrevistados afirmaram que sinalizam e outros 50% não realizam nenhuma movimentação para alertar ou indicar aos outros modais que tinham a intenção de/prendiam atravessar: *“Não eu olho o sinal lá ó lá agora, tá lá todo mundo passa, aí quando faz vermelho a gente atravessa.”* e *“Não, só atravesso, olho que não vem carro, às vezes as pessoas são delicada e param.”*. Conforme os relatos e o observado no mapa comportamental, não foram efetuadas ou identificadas nenhuma sinalização com o braço e pode-se notar que nesta travessia os passantes guiam-se pelo semáforo.

Quando questionado se aguardam a sua vez para realizar o cruzamento, todos os entrevistados informaram esperar a vez do pedestre para realizar a travessia, *“Sim, espero a vez.”* e *“Sim, espero, entro no sinal verde pra mim.”*, ainda responderam que não são influenciados quando algumas pessoas atravessam no intervalo de tempo entre a sinalização verde e vermelha, ou quando o sinal está fechado para os pedestres e nenhum carro se aproxima. Nas observações comportamentais constatou-se que 47% esperam para atravessar a rua, os trechos das entrevistas reforçam o assistido na travessia: *“Não, não eu procuro me sentir seguro, na, na faixa de segurança eu procuro esperar, pra que eles parem.”*, *“Não, não eu espero quando for à vez.”* e *“Quase sempre a gente espera, porque*

*quase sempre tem pessoas esperando na faixa de segurança né, aí a gente espera.” Os idosos relatam que não possuem um comportamento hesitante e imprudente, não se colocam em situação de risco. No registro dos mapas apenas um deslocou-se sobre a faixa de pedestre e parou após percorrer o corredor de ônibus, logo depois de identificar possível concluiu o trajeto (este tipo de situação é exemplificada esquematicamente na figura 5.15). Outro comportamento que os todos os pedestres entrevistados *in loco* relataram não apresentarem é correr para chegar até o outro lado da rua, no registro comportamental uma idosa aumenta a velocidade de caminhada para completar a travessia, mas conforme as entrevistas um idoso relatou que: “*Não, não porque eu não tenho, eu tenho problema na perna eu não vou me, tem que esperar dá o sinal lá pra mim atravessa.*”*

5.4.8 Rua Marechal Floriano

5.4.8.1 Onde você atravessa?

Na intersecção entre a Rua General Osório e Marechal Floriano os entrevistados se mostraram divididos quando questionado onde costumam atravessar a rua, alguns relataram que “*Sempre na faixa de segurança, porque se não passa ali ai tá sujeito alguma coisa.*” e “*É, sempre na faixa, é como eu te digo, quando não tem muito fluxo de carro, dá pra atravessa, mas quando não tem que ser na faixa, eu sempre atravesso é na faixa.*”. Outros relataram o percurso que realizam e demonstram consciência do comportamento inadequado adotado

“Seguido, normalmente eu faço o trajeto da faixa pra passa pro lado de cá, quando tem pouco movimento eu atravesso ali (figura 60) (fora da faixa Colombo/Deltasul). O certo mesmo, se eu quero vir pra cá eu tenho que ir lá (Shanadu/Minsky 2.B e 1.B, na faixa de segurança), lá (Minsky/Colombo 1.B pela faixa de segurança) e aqui (esquina Colombo), aí a volta é maior [...].”

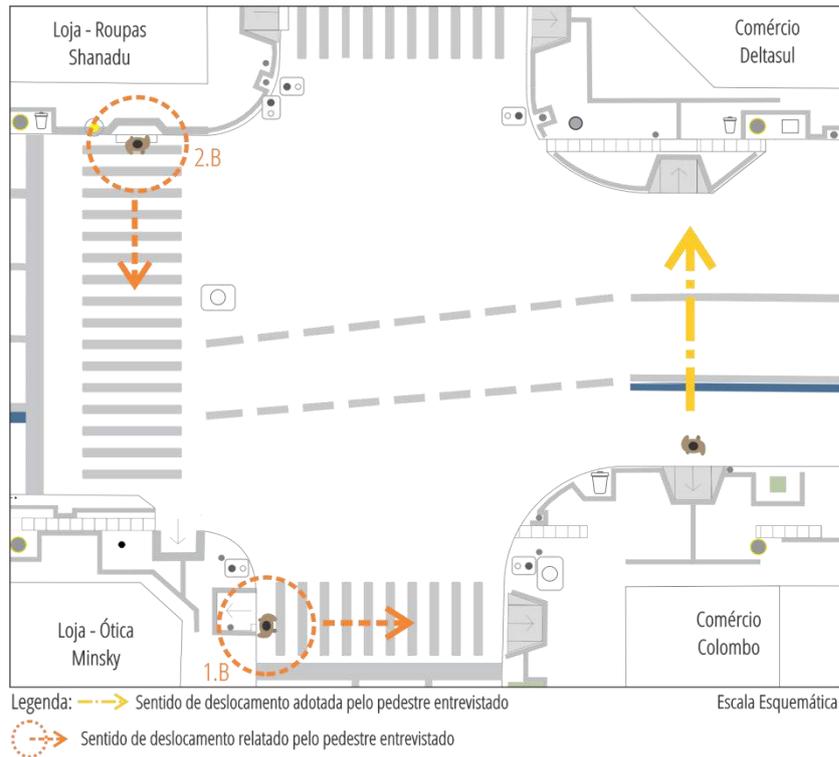


Figura 60: Esquema de fluxo referente ao relato do pedestre e circulação. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Segundo os dados das observações 92% da amostra composta por 206 indivíduos, realiza a travessia na área destinada exclusivamente para o pedestre, somente 8% muda o trajeto e utiliza parcialmente ou atravessa fora da faixa de segurança (apêndice B – 16 e 17). A imprudência é menor entre as mulheres, somente cerca de 2% apresentaram ações consideradas de perigo, como nos percursos destacados e como definido por Soto (2000), que salienta que tal comportamento é um modo de cruzar a via arriscado. Conforme Torquato & Bianchi (2008) o maior número de comportamentos transgressores é efetuado por homens.

Percebeu-se que apesar da inserção do gradil, que tem a intenção de inibir condutas de perigo e direcionar o fluxo de travessia, ainda assim foram registradas ações de risco. No cruzamento da Rua Marechal Floriano, o recurso de separação física entre as calçadas e a faixa carroçável se mostrou eficiente, pois como mencionado anteriormente, foram registrados apenas 8% do comportamento realizadas fora ou parcialmente na faixa de segurança. Apesar da significativa redução das condutas indevidas, este recurso não é identificado pelos pedestres idosos entrevistados, como um elemento que auxilie e ajude no

ato de atravessar a rua, pelo contrário é identificado como limitador dos percursos, nesse caso o semáforo é percebido pelos respondentes como mais eficiente, a presença da faixa de pedestres também transmite aos caminhantes pós-sexagenários mais segurança.

5.4.8.2 Você sinaliza?

Na Rua Marechal Floriano 50% dos idosos relataram não sinalizar, nas observações não houve registro desta ação entre os passantes, cabe salientar que há semáforos neste cruzamento por isso os entrevistados expõem: *“Não, eu atravesso quando o sinal tiver fechado né, pros carro.”*, o idoso que informou sinalizar, relata que se sente obrigado a informar aos veículos que vai atravessar *“Como assim? Olha o sinal? Ah, quando ninguém para a gente é obrigado a fazer, sinalizar.”*

5.4.8.3 A travessa junto com outras pessoas ou espera?

Ao serem questionados se atravessam a rua com outras pessoas ou esperam, nesta travessia, os idosos relataram que *“Não eu espero, só se não vem nenhum carro, ou se vem muito longe que eu vejo que dá pra atravessar, se não eu espero.”* e *“Não, tenho que ver o sinal como é que tá.”*. Devido à pandemia um idoso expôs que não fica próximo de outras pessoas na esquina e espera para atravessar em segurança, não sendo assim, influenciado e evitando uma situação de risco, *“Ah não, eu fico meio longe, eu espero, eu não fico aglomerado.”*.

5.4.8.4 Você espera a vez do pedestre?

Com relação a esperar a vez do pedestre para realizar a travessia todos os pedestres pós-sexagenários informaram aguardar *“Sim, espero o sinal fechar.”*, *“É a vez do pedestre.”* e *“A não, a não sei se eu estije no meio da, da quadra e não tá, tem, tá dando aí sim, na esquina eu tenho que parar.”*.

5.4.8.5 Correr para chegar até o outro lado da rua?

Verificou-se nos mapas comportamentais a ausência, no período observado, desta ação de aumentar a velocidade de deslocamento para concluir a travessia. Nas entrevistas dois participantes responderam não correm até o outro lado da rua, mas outros dois afirmaram: *“Já, porque tá assim tem um motorista um respeita a faixa, mas aquele outro que vem mais de atrás se você não cuidar ele toca por cima.”*.

“Ali eu acho tanto quanto na outra quadra lá que eu te falei em frente ao Banco do Brasil, porque os carros que sobem pela Floriano eles dobram a esquerda, a direta pra pegar a Osório ou seguem né, e ali tem semáforo se eu to na calçada da, daquela loja de móveis que tem na esquina, que eu não to me lembrando qual é agora, a Colombo se eu estou ali, ali é difícil pro pedestre, ali, ali só que o pedestre teria que fazer o que? Ele teria que caminha, atravessa pro sentido da ótica e depois atravessa na sinaleira e depois atravessa de novo pra pega a Osório entende, ele teria que fazer três coisas ali, mas não é o que se faz né, normalmente a gente aproveita o embalo dos carros ainda não tão entrando a direita e atravessa, ali talvez seja mais complicado.”

5.4.9 Avenida Bento Gonçalves

5.4.9.1 Onde você atravessa?

Na Avenida Bento Gonçalves verificou-se que os idosos atravessam *“Na faixa, na faixa.”* e *“Sim sim, tem que se né (na faixa).”* conforme o relato de dois idosos, porém outros dois informaram que atravessam *“Mais pro meio da quadra.”* e *“Nessa aqui ó, desço aqui (parada de ônibus) e atravesso aqui (próximo da faixa de pedestres) entro aí eu vou aqui pelo ... é direto, portão.”* No último relato apresentado, a idosa informa atravessar no meio da quadra pela proximidade do destino de deslocamento, segundo Ariotti (2006) um dos três principais fatores da escolha do local para realizar a travessia é justamente o apresentado pela entrevista, o desejo de percorrer uma menor distância e também de realizar uma travessia no menor tempo. Outro exemplo é o relato a seguir, que expõem a

compreensão do pedestre idoso entrevistado, de realizar o menor percurso e de atravessar fora do local destinado: “[...] acho que também não é se jogar no meio da quadra como eu vejo fazendo e eu sempre crítico né, meio da quadra não é lugar de pedestre atravessa, mas as pessoas as vezes não querem caminhar um pouquinho lá uns passos a mais pra pega uma faixa de segurança.” Nos mapas comportamentais da Avenida (apêndice B - 6,7 e 8), notou-se o baixo fluxo de pedestres nos períodos observados, foram registrados 117 idosos circulando na área e entorno da interseção no turno da manhã e da tarde, mas somente 72 cruzaram as esquinas e canteiro central estudado. Nesse espaço observado 75% dos idosos realizaram a travessia na faixa apropriada.

5.4.9.2 Você sinaliza?

Em relação ao sinalizar para cruzar as vias, no período observado, os idosos não realizaram esta ação, nas entrevistas alguns informaram que: “*Não, porque eu cuido o sinal né, sempre geralmente eu cuido no sinal porque se não né, tem que se cuida.*” e outros apenas relataram que sinalizam.

5.4.9.3 A travessa junto com outras pessoas ou espera?

Todos os entrevistados que responderam à questão referente ao atravessar junto com outras pessoas, disseram “*Não, se vai que tem gente eu atravesso com as pessoas, se não tiver eu atravesso sozinha.*” e “*Vão passa eu vou junto, eu não espero, se pegar pega nos tudo (risos).*” expondo que apresentam um comportamento de risco, sendo influenciados pelo pelotão que se forma nas esquinas.

5.4.9.4 Você espera a vez do pedestre?

Na intersecção da Avenida Bento Gonçalves todos responderam que esperam fechar o sinal para realizar o cruzamento e não ter nenhum carro próximo, conforme o trecho de uma entrevista: “[...] *espero fecha o sinal e aí apareço, atravesso.*”. Porém também relataram que mesmo quando com o semáforo indica a cor vermelha para os veículos, já correram para chegar ao outro lado da calçada, adotando assim um comportamento de

risco, como mostra o relato: *“Já, já, já. Porque os carro vem a todas, então tu olha pra eles, eles vem longe e tu pensa que vai consegui atravessa e não consegui.”*, a ação exposta pelo entrevistado não foi observada durante a realização do mapa comportamental, nos intervalos de observação nenhum pedestre idoso efetuou esta ação. Nos registros de condutas e ações foram poucos os indivíduos que desceram da calçada e avançaram a faixa de rolamento para realizar a travessia, somente cerca de 15% adotou tal conduta.

5.4.10 Rua Dr. Cassiano

5.4.10.1 Onde você atravessa?

No cruzamento da Rua Doutor Cassiano com a General Osório verificou-se que os idosos atravessam em locais diferentes e adotando por vezes posturas de riscos, conforme os relatos das entrevistas: *“Perto da faixa, mas não muito na faixa.”*, *“ Olha, pra te ser bem sincero por onde venho passando, é isso.”*, *“Eu atravesso sempre na sinaleira, pra evita qualquer coisa, a não se que esteja longe da sinaleira.”* e *“Sim, nas faixa, ali agora eu vou atravessar ali na faixa.”* Constatou-se nos registros comportamentais que 59%, da amostra total de 76 idosos que realizaram o cruzamento nesta intersecção, optaram por utilizar a faixa de segurança e 41% utilizaram parcialmente ou por atravessar fora da área destinada.

Com relação ao ato de sinalizar para atravessar a Rua, todos os idosos informaram que não sinalizam, apenas aguardam a possibilidade de cruzar a rua, mas nos mapas comportamentais foi observado que tal conduta é realizada por dois pedestres, nessa travessia não há instalação de regulador de tráfego. Ainda apontaram que não são influenciados pela concentração de pessoas que por vezes se deslocam antes de mudar a sinalização indicando que os pedestres podem passar, conforme o trecho: *“Não, geralmente eu espero.”* e *“Não, os idosos eu até espero, eu sempre procuro atravessar meio só, é porque aí eu tenho mais visão, fico mais tranquilo.”*

5.4.10.2 Você espera a vez do pedestre?

Nesta travessia todos os idosos informaram esperar a vez do pedestre para realizar o cruzamento. *“Ah sim, não, geralmente eu espero.”* e *“Espero, espero, eu tenho carteira de motorista eu viajei por ai tudo, sei o trânsito.”* Nos registros dos mapas comportamentais

27% dos caminhantes esperaram para efetuar o cruzamento, cabe salientar que nesta travessia foi executada, no processo de requalificação, a extensão da calçada na esquina e verificou-se que 81% dos idosos esperam nessa área e somente 19% deslocaram-se e aguardaram na faixa de rolamento para cruzar. Apesar de relatarem que aguardam a vez do pedestre, alguns idosos comentaram sobre acelerar a velocidade de caminhada para realizar o cruzamento, como no trecho *“Não, as vezes um pouquinho mas rápido, mas não corre.”*, justificam tal atitude pelo pouco tempo destinado aos passantes para realizar a travessia sem adotar um comportamento de risco *“Geralmente o, a, o sinal ele é pouco tempo pra atravessar porque se aglomera muita gente (inaudível).”* e outros indivíduos relatam *“ Não, isso ai não, isso ai eu evito.”*

5.4.11 Rua Barão de Azevedo Machado

5.4.11.1 Onde você atravessa?

Referente ao local o qual os pedestres idosos utilizam para atravessar, apenas um indicou que atravessa em qualquer parte da via *“Eu, eu, atravesso assim, eu atravesso em qualquer lugar.”*, todos os outros participantes relataram atravessar na faixa de segurança destinada para os pedestres, conforme exemplificado no trecho a seguir:

“Eu procuro fazer a faixa, eu procuro fazer o correto, usa sempre a faixa e também digo para a minha mãe que é uma, um pouco mais senhora (riso), vai sempre na faixa porque pelo menos tem mais acuidade, mas assim né, tá chamando mais atenção pra faixa, porque aqui mesmo, aqui o bom é ficar na faixa né, porque ai tu tem como ver de um lado, tem como ver o outro, porque aqui dobra ó, aqui dobra né, então eu procuro faze na faixa.”

Conforme o observado, nos dois períodos em que foram realizados os mapas comportamentais, os idosos que circulam por essa área apresentam comportamento antagônicos, do total de 87 observados somente 34 realizaram a travessia da faixa carroçável, onde 50% utilizaram a faixa de pedestre e o restante utilizou parcialmente.

5.4.11.2 Você sinaliza?

A respeito da ação de sinalizar com o braço para chamar a atenção do motorista, os indivíduos relataram que: *“Sim, faço com a mão.”* e *“Olha depende, se o se, por exemplo, [...], tu vai passar pra lá tu vê que os carro tão muito assim dependendo do que eu tenho na mão até, porque se tá pesado tu demora um pouquinho mais, ai até faz um sinalzinho, quase sempre a gente é respeitado, quase sempre é.”*

5.4.11.3 A travessa junto com outras pessoas ou espera?

Ao questionar se os caminhantes eram influenciados pela formação do pelotão ao atravessar ou esperavam todos responderam que: *“Não, não eu vejo dentro do meu, não vou pros outros não, nem mesmo nem no carro, eu faço por mim, não fico esperando porque já deu muitos problemas que a gente sabe de um vai passar, o outro e ai dá.. eu faço quando eu tenho a certeza.”* e *“Sim, espero, tem que espera né, é o direito né.”*

5.4.11.4 Você espera a vez do pedestre?

Sobre a ação de esperar a vez do pedestre, foi informado pelos correspondentes que *“Sim, eu espero, espero.”* e *“É eu aguardo, [...], não é muito difícil de atravessar não, tem os horário que é mais tranquilo, no dia assim.”*, cabe destacar que nesta travessia estudada não tem a presença de semáforo, por isso que os idosos também relatam que já correram para alcançar o outro lado da rua neste cruzamento, conforme o fragmento da entrevista: *“Ah já, isso sim, isso acontece, acontece porque os carros tocam um pouquinho né, eles toca um pouquinho porque a faixa tá boa, eles toca um pouquinho.”*

Verificou-se por meio dos mapas comportamentais realizados, que 62% dos passantes que realizaram a travessia durante a observação não pararam ou esperaram nas calçadas para concluir o cruzamento, esse fato pode estar relacionado com o baixo fluxo de veículos em deslocamento na via nos dias e horários em que foram realizadas as observações. Além disso, dos 13 (38%) pós-sexagenários que esperaram para realizar a travessia, 6 (46%) posicionaram-se no leito carroçável, na intersecção da Rua Barão de Azevedo Machado há uma faixa de estacionamento que funciona como uma barreira. Nesta travessia, conforme consta nas plantas fornecidas pela Prefeitura Municipal, a intenção era

realizar a extensão da calçada, mas como notado no levantamento físico a “orelha” não foi executada.

Ainda nos registros comportamentais, não houve a identificação de alguma ação por parte do pedestre para sinalizar que cruzaria a rua.

5.5 ELEMENTOS QUE IMPACTAM NA TRAVESSIA

Esta seção analisa os elementos que foram expostos e identificados, a partir das entrevistas, poemas dos desejos e observações do levantamento físico, como fatores do ambiente que impactam positivamente ou negativamente o ato de atravessar a rua.

Os resultados obtidos pelas perguntas específicas, realizadas nas entrevistas, sobre o reconhecimento de fatores e quais os elementos que impactaram a travessia, são apresentados primeiramente no contexto da via e em seguida, sobre cada interseção estudada. Em cada cruzamento específico, as informações são organizadas e expostas por categorias avaliativas, que foram estabelecidas diante do exposto pelo participante e em consequência da repetição dos aspectos revelados.

Essa seção descreve os resultados em atendimento ao objetivo específico IV: Identificar os elementos que interferem ou impactam no momento da travessia e a relação entre características da área de travessia – seus elementos (semáforo, faixa de segurança, calçada) e atributos (tempo de espera, dimensões, pavimentação) com o impacto na segurança viária.

Conforme apontado por Smith (2014), a percepção é fundamental para a ideia de conhecimento, é o que possibilita realizar a conexão entre as crenças e a realidade, para isso, torna-se necessário um vínculo forte entre a experiência perceptiva e o evento. O autor sugere que a percepção propicia conhecimento do mundo e existe uma relação causal entre o objeto ou evento no mundo e nossa experiência perceptiva.

Sobre identificação de algum elemento que impacta de forma negativa ao atravessar a rua, vinte e oito idosos afirmaram não identificar nenhum empecilho, pelo contrário, em suas respostas destacaram elementos que passaram por melhorias e aspectos positivos, entre os mais mencionados estão: semáforo, calçadas e as rampas de acessibilidade, que os

idosos utilizam para descer do nível da calçada para a rua. *“Não, não, não. Tá muito bom eu acho que Pelotas nesse ponto, o Centro, tá com as esquinas tudo pronto pros cadeirantes né de rampa tudo”, “Não porque ela tem, ela tem, a, como é que se diz, a, as faixa de segurança [...]” e “Ficou muito melhor agora tudo muito melhor. Porque antigamente até alguma calçada ruim qui não botavam a gente até tropicava né? Mas agora melhoraram muito, eu acho que a cidade foi muito melhorada né?”*

Quanto aos doze idosos que identificaram elementos que interferem, os mais mencionados foram o intenso fluxo de veículo e o movimento, ausência de semáforos, faixas de segurança e as calçadas.

A respeito dos elementos que impactam no ato de atravessar a via, foi utilizado o método do Poema dos Desejos com duas perguntas distintas, uma referente à rua e outra ao cruzamento, com a intenção de complementar e identificar que fatores eram apontados como necessários alterar, para possibilitar uma travessia segura sobre a perspectiva do pedestre idoso. Assim, o questionamento realizado foi: Como você gostaria que fosse a **rua** Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”, entre as palavras mais mencionadas foram “bem” e “bom” o que representava que a rua estava apropriada de acordo com a amostra de idosos participantes da pesquisa.

Diversos fatores foram mencionados como pode-se observar na nuvem de palavras (figura 61) a seguir; algumas palavras coincidiram com as categorias presentes na análise das entrevistas e se destacaram por serem repetidamente citadas no método, como por exemplo, desrespeito ao pedestre, sinalização, a falta de educação, o excesso de veículos e a velocidade, assim como aspectos da requalificação como os canteiros inseridos nas calçadas, os bancos e os abrigos de ônibus. Também foram citados brevemente a estrutura da via como sua largura, dimensão e referências a sua antiga configuração com um canteiro central.

mapas comportamentais da Rua Dr. Cassiano foi registrada a presença de agentes de trânsito (popularmente chamados de azulinhos) ordenando o fluxo de passagem entre pedestres e veículos, apesar da travessia apresentar baixo número de indivíduos circulando. Em certos casos, em travessias como a Rua Dr. Cassiano, que não possuem sinalização semafórica se fez necessário que uma autoridade coordenasse os fluxos, visto que, a interação visual que estabelece a prioridade de passagem entre os diferentes participantes do sistema de circulação, por vezes falham.

O semáforo é um equipamento instalado nos cruzamentos, o qual libera o fluxo de circulação. O dispositivo de controle funciona por indicações luminosas que intercalam e informam aos participantes do trânsito a quem pertence o direito de passagem, nas interseções de duas ou mais vias, estes encontram - se fixados ao lado da via (leito carroçável) ou suspensos sustentados por postes (DENATRAN, 1979) (figura 62).



Figura 62: Tipos de semáforos instalados nas travessias da Rua General Osório. Fonte: Da autora, 2020.

Aspectos como a ausência de semáforos e sinalização tanto para os pedestres quanto para os veículos (carros, ônibus e motos), faixa de segurança ao longo da via, também foram mencionados, estes aspectos são citados pelos idosos como um fator que dificulta as travessias. Quando questionado como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório, alguns respondentes da entrevista por telefone relataram: *“Com placas de sinalização, com cronômetro de tempo, pra, pra atravessa o pedestre, pra passa o carro, se uma coisa organizada, segura para ambas as partes, tanto para o pedestre e para os carros”*.

Os semáforos são divididos entre os veiculares e os de pedestres. Os veiculares geralmente são compostos por três focos de luz, padronizadas internacionalmente com funções regulamentadas pelo Código Nacional de Trânsito. As cores vermelha, amarela e verde têm um significado próprio, com objetivo de autorizar e proibir o movimento de veículos. Cada cor indica uma ação, a cor verde determina que os motoristas podem seguir, mas devem dar preferência para os pedestres e veículos que se encontram na área de interseção, local onde duas ou mais vias se interceptam. A sinalização amarela indica que o veículo deve parar e permanecer antes de entrar na área de interseção. Para não interromper o fluxo bruscamente, os motoristas são alertados sobre a mudança de ciclo e possuem um determinado tempo para reagir, entre o movimento e a parada. Se não for viável parar sem provocar risco para a segurança, devem continuar e cruzar. A sinalização de luz vermelha indica que os veículos devem parar até receberem autorização de seguir (DENATRAN, 1984).

Os semáforos direcionados para os pedestres (figura 63) são representados por bonecos de cor verde e vermelho que sinalizam movimento e espera.



Figura 63: Fotos dos semáforos para pedestres na Rua estudada. Fonte: http://www.sinaldetransito.com.br/normas/manual_de_sinalizacao_semaforica_DENATRAN.pdf.

O verde indica que os caminhantes podem atravessar a via. O vermelho intermitente sinaliza para os que já iniciaram, que devem terminar de atravessar, os que não iniciaram devem parar e esperar até que a sinalização seja verde. O vermelho fixo sinaliza para parar de atravessar e permanecer até que troque de cor e que a travessia da via, possa ser concluída. (DENATRAN, 1984).

No levantamento físico realizado pode-se observar nas três travessias estudadas, Rua Marechal Floriano, Rua Lobo da Costa e Avenida Bento Gonçalves há presença de sinalização direcionada para caminhantes e veículos, cabe salientar que no total das três vias, foram identificados 18 semáforos para pedestres e 12 para veículos conforme exposto na tabela 12 abaixo.

Tipo de sinalização/Cruzamento	Rua Marechal Floriano	Rua Lobo da Costa	Avenida Bento Gonçalves	
			Posto - Farmácia	Igreja - Posto
 Semáforo Veicular	1	2	0	1
 Semáforo Veicular	2	0	4	2
 Semáforo para Pedestre	8	4	4	2

Legenda:

-  Semáforo Veicular
-  Semáforo Veicular
-  Semáforo para Pedestre
-  Direção do movimento veicular
-  Área interseção

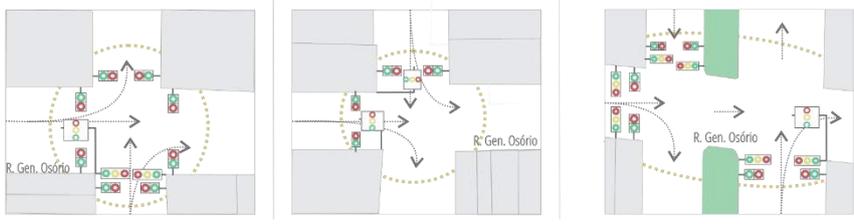


Tabela 12: Sinalização semafórica presente nos cruzamentos estudados da Rua General Osório.
Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O tempo de travessia para os pedestres é um fator recorrente nas respostas dos participantes, conforme relata essa entrevistada, que leva o neto para a escola e se depara com esse elemento que atrapalha o seu deslocamento e causa insegurança na travessia.

“Os mesmos problema, o problema tem semáforo não tem tempo certo, eles põem aleatoriamente, a gente pensa criança de dois anos atravessando a rua, eu não tenho, ele é muito gordinho, eu não tenho condições de pega no colo, então quando eu via o sinal já tava aberto pros carro passarem e eles vão passando.”

Outros entrevistados relatam que além da sinalização e dos semáforos seria importante também disponibilizar mais tempo, para que todas as pessoas possam realizar a travessia de maneira segura, conforme demonstra o relato a seguir.

“Olha se, se botar bastante sinalização, sinaleiras aquelas semáforo que levassem mais segundos que tivesse mais oportunidade pro pedestre passar, porque passa muita gente usuária de muleta, cadeirante, pessoas bem idosa, mas idosa que eu com problema”.

O tempo para percorrer a largura da rua muda conforme a idade e a capacidades dos pedestres e o intervalo destinado à circulação de cada modal, engloba vários fatores diferentes. Cabe destacar que, conforme relata a entrevistada acima e as informações

obtidas no levantamento físico, o tempo destinado ao cruzamento de pedestre muda em cada travessia, como pode se observar na tabela 13.

Tempo (seg) de circulação	Rua Marechal Floriano	Rua Lobo da Costa	Avenida Bento Gonçalves
Pedestre	43 segundos	35 segundos	49 segundos
Veículos	41 segundos	53 segundos	42 segundos
Transição/Amarelo	05 segundos	06 segundos	05 segundos
Velocidade estabelecida	30km/h	30km/h e 40km/h	60km/h

Tabela 13: Tempo dos semáforos nos cruzamentos da Rua General Osório e velocidade estabelecida (PlanMob, 2019) nas ruas das intersecções. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Para proporcionar uma travessia segura, normalmente, o tempo de amarelo soma-se ao tempo do vermelho total para criar um tempo extra, denominado período entreverdes (inter-green) especial para travessia de pedestres. O intervalo de tempo verde não deve ser inferior a 15 segundos. A duração, geralmente, é determinada em função do tempo mínimo de travessia segura dos pedestres (DENATRAN, 1984).

No caso das travessias da Rua General Osório com a Marechal Floriano, Lobo da Costa e da Avenida Bento Gonçalves, o intervalo de tempo para os indivíduos realizarem o cruzamento da faixa carroçável é de 43, 35 e 49 segundos, conforme a tabela 5.7 acima. Com largura total de 15m (Marechal Floriano), 13m (Lobo da Costa) e 12,5 metros (Avenida Bento Gonçalves), a parcela da população idosa, que devido ao processo de envelhecimento apresenta mobilidade reduzida e algumas restrições, realiza os cruzamentos em uma velocidade média de 50, 43 e 42 segundos, respectivamente, sendo somente o tempo disponível para o cruzamento da Avenida satisfatório para ser realizado em segurança. A velocidade média de locomoção adotada para os pós-sexagenários neste cálculo é de 0,3m/s. Conforme os autores Duim, Lebrão e Antunes (2017) a velocidade de deslocamento é de 0,7m/s, já o NACTO-GDCI (2016) indica que a velocidade de deslocamento destes indivíduos pode variar entre 0,3 a 0,5m/s, o que provoca um deslocamento mais lento e atravessar as ruas mais largas torna-se desfavorável e dificulta o caminhar com segurança e autonomia.

As travessias controladas pelos semáforos de pedestres estão parcialmente adequadas às normas, na travessia da Rua Lobo da Costa o intervalo destinado ao deslocamento do pedestre é de 35 segundos, apresentando uma duração menor que a destinada aos veículos com 53 segundos. Malatesta (2018), Vasconcellos (2012) e outros autores relatam que este é um problema recorrente nas cidades, que provoca um tempo de espera extenso e a concentração de um grande número de pedestres nas esquinas, denominado pelotão, que aguarda para realizar a travessia devido ao tempo destinado aos veículos.

A dispersão do pelotão está vinculada à velocidade de cada pessoa que o compõem, por isso quando questionado sobre como gostaria que fosse atravessar a intersecção com a Rua Lobo da Costa, uma entrevistada reforça o mencionado pelos autores citados acima, fazendo menção as distintas velocidades de deslocamento de cada indivíduo: *“Eu acho que aqui é pouco tempo pros pedestre, porque tem pessoas que tem dificuldade de, de atravessar e si não tá atenda quando muda”*.

Na realização do mapa comportamental foi observado, no total dos dois turnos, o deslocamento de aproximadamente 2.281 pessoas na Rua Lobo da Costa. Considera-se assim que devido ao intenso fluxo de pedestres que circulam nesta intersecção, seria apropriado e conforme ao que ressaltam os autores mencionados, que o tempo disponibilizado aos pedestres fosse revisto principalmente pela grande quantidade de idosos (733) que circulam na Rua Lobo da Costa com a Rua General Osório, além das limitações decorrentes do processo de envelhecimento. Outro fator importante, que cabe salientar, é que nas outras travessias observadas (Marechal Floriano e Avenida Bento Gonçalves) o período atribuído à circulação de veículos não ultrapassa ao tempo determinado para o cruzamento de pedestres. Sendo assim, a duração do ciclo semaforico destas ruas, mostra-se apropriada para o cruzamento das pessoas, mas não para os indivíduos com limitações motoras. Isso evidencia que as travessias controladas pelos semáforos não estão adequadas às normas e recomendações de deslocamento seguro.

A alta velocidade e o intenso fluxo, tanto de veículos quanto de pessoas, são fatores que causam insegurança nos pedestres (Sorensen e Mosslemi, 2009). Estes aspectos foram apontados pelos participantes como aspectos negativos e que poderiam ser revistos e alterados na via. O Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas (2018) apresenta dados de

motorização no município que mostra um crescimento na frota de veículos, nos últimos 5 anos, onde houve um crescimento de aproximadamente 20 mil veículos, até a metade do ano de 2018 a cidade comportava 205.488. O aumento dos automóveis e de outros tipos de transporte são fatores comentados pelos idosos como exemplificado nos trechos a seguir: *“Do jeito que o trânsito tá, não dá pra melhorias porque muito carro, eu acho que não tem como tem muito carro na rua, em tudo que é lugar. Pelotas tá muito cheio di, um carro para cada pessoa, ai fica muita gente, muito carro na rua circulando.”*

“É, (pausa) a gente gostaria que fosse menos (movimento), mais tranquila, mas não, só que daqui pra frente não, não tem como, tem muito carro na rua, é muito carro, muito, mais é carro que ônibus já digo assim, porque os ônibus têm que anda mesmo né, porque é muito povo, mas é muito carro, é muita gente, cada vez mais.”

“É que tem muita condução agora né? Como tem carro agora, no centro né? Que horror, parece que tem mais carro que gente como eu digo as ves quando eu saio, é [...]”.

A velocidade dos veículos também foi frequentemente mencionada nas entrevistas, como exemplificado nos trechos: *“A diminuição no trânsito que é muito bruta, muito rápida pra dirigirem, pra dirigirem mais devagar, cautelosamente né [...]”.*

A velocidade máxima permitida na Rua General Osório, via coletora, é de 40km/h, assim como na Rua Lobo da Costa, já nas ruas Barão de Azevedo, Marechal Floriano e Dr. Cassiano, por serem vias locais é permitido que a velocidade alcance 30km/h e na Avenida Bento Gonçalves, 60km/h por ser caracterizada como uma via arterial (BRASIL, 1997; PELOTAS, 2008; PELOTAS, 2018).

O Guia Global de Desenho de Ruas (NACTO-GDCI, 2016) indica que a velocidade máxima em ambiente urbano deve ser limitada a 40 km/h e no trecho da travessia, a 30km/h. A velocidade de 30km/h é frequentemente adotada em grandes ruas do centro da cidade, é considerada segura para circulação de bicicletas em ciclorrotas e apresenta baixos riscos para os pedestres que se deslocam ao longo da via e precisam atravessá-la. Na Rua General Osório a velocidade máxima de deslocamento é de 40km/h, nessa condição a rua deve apresentar pontos frequentes de travessia de pedestres com sinalização semafórica e

integração com ciclovias, além de estratégias de geometria de ruas e gestão de velocidade com sinalização física e visual do limite de velocidade estabelecido. Já a velocidade alvo estabelecida, 60km/h, na Avenida Bento Gonçalves, segundo o NACTO-GDCI (2016) não é recomendada e segura para ruas urbanas, é necessário extremo cuidado para proteger os vulneráveis e também para não prejudicar a rede de mobilidade.

Ainda segundo o Guia (NACTO-GDCI, 2016) a velocidade alvo das vias e interseções deveriam proporcionar um contexto de segurança utilizando o desenho para informar as condições específicas.

“[...] uma das coisas que eu acho que não a necessidade é a velocidade né, porque que, que as ruas que são arrumadas, são, tão bonitas, tão lisinhas, tão maravilhosas tem que ser pista, pista de corrida é outra coisa né mas as pessoas, as pessoas, infelizmente as pessoas tão muito mal orientadas [...]”

Cunha e Gunther (2015) relatam que ruas planas com superfície lisa podem permitir aos motoristas um caminho sem obstruções e barreiras o que possibilita dirigir com rapidez. Recomenda-se que o desenho das vias guie construtivamente o comportamento dos motoristas, que esta ferramenta não permita exceder e esteja adequado à velocidade determinada, estabelecendo a combinação segura entre todos os participantes do sistema de circulação e não só os motoristas (NACTO-GDCI, 2016).

A seção a seguir descreve os resultados em atendimento ao objetivo específico em cada travessia estudada.

5.5.1 Rua Lobo da Costa

Ao perguntar se percebiam algo que impactava negativamente seu deslocamento ao atravessar a interseção das Ruas General Osório e Lobo da Costa, a maioria dos entrevistados afirmou que não identificavam e completaram com alguns elementos que justificavam a resposta: *“Não, não pra mim não tem problema”, ‘Não, não porque eu na sinaleira né, ajuda pra atravessa” e “Não, porque eu só atravesso na sinaleira”*. A sinaleira é vista como um facilitador para os idosos, uma segurança, uma garantia de que haverá um tempo para realizar o cruzamento completo, mesmo sendo considerado pouco, conforme

mostra a nuvem de palavras (figura 64), os trechos das entrevistas e o poema dos desejos. Os outros elementos identificados como inadequados conforme as legislações e documentos internacionais passam despercebidos pelo olhar do idoso.

Quanto ao questionamento realizado nas travessias, de como os idosos gostariam que fosse a rua Gen. Osório, alguns desejos foram apontados como, mais tempo para realizar o cruzamento: *“Eu acho que aqui é pouco tempo pros pedestre, porque tem pessoas que tem dificuldade de, de atravessar e si não tá atenda quando muda”, “[...] teria que aumenta pro pedestre o tempo, porque tem muita gente que passa”*. Este aspecto e o intenso movimento e fluxos de carro foram vistos como inadequados, o restante relatou estar satisfeito como nos trechos: *“Pra mim tá muito bom assim, ficou bom.”* e *“Pra mim tá igual, não tem problema, não tem problema.”*



Figura 64: Nuvem de Palavras - Poema dos Desejos Rua Lobo da Costa, entrevista realizada nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Nas entrevistas realizadas por telefone também foi abordado o que impactava ao atravessar a rua, uma entrevistada comentou especificamente sobre a Rua Lobo da Costa e o que considerava atrapalhar nesta travessia:

“[...] nenhuma, nenhuma, porque, porque eu tenho a educação com o trânsito, então eu só atravesso em pontos que são permitidos, onde tenha sinaleira, onde tem faixa branca, em lugares seguros, com exceção daquele ponto da esquina do Banco do Brasil ali que os carros vem pela Osório e dobram na Lobo da Costa, então ali pra gente atravessar se eu to indo em direção ao Banco do Brasil pela Osório eu tenho que fazer, atravessar aquela rua ali que é a Lobo da

Costa pra pegar a faixa branca onde tem a sinaleira pra chegar no Banco do Brasil ali a dificuldade existe um pouco mais porque vem carros que dobram né, os carros dobram a direita ali e tem carros que seguem, vem lá de baixo do, do centro de saúde lá, daquela região lá e sobem então também tem ali é o único ponto que eu noto com mais dificuldade.

Ao perguntar especificamente para os entrevistados se alguns aspectos, como pavimentação, rampas e sinalização influenciavam no ato de cruzar a intersecção, as maiores dos idosos informaram que não. Mas outros comentaram aspectos, como as calçadas, que impactavam: *“Ah horrível as calçadas são péssimas, né, mas as calçadas aí é o proprietário, a minha é boa, [...] e se quebrasse eu tinha que arrumar, mas aqui ninguém arruma nada, as calçadas são muito ruins aqui.” e “É, ali as calçadas são meio estreitas né?”*

Com relação às rampas, os idosos mencionaram que devido ao processo de envelhecimento é favorável utilizá-las e evitar o degrau: *“Ah eu acho que ajudam, ajudam, facilita né, porque o, o idoso principalmente quando ele depende de descer um degrau tem mais perigo do que ele utiliza uma rampa, porque a rampa já dá o acesso mais tranquilo né.”.*

“Ai horrível, [...], ah tudo bem, mas na esquina eu acho muito perigoso, rampa pra, pra cadeirante acho muito perigoso [...] então conscientiza as pessoas, põem mais no meio da quadra, põem uma faixa de segurança, aviso, [...] eu acho se sinalização fosse eficiente muita coisa poderia ser amenizada, mas tá péssima a sinalização na nossa cidade, o tráfego tá muito ruim, [...] todas as ruas, todas as ruas, é.”

Com relação à sinalização e a visibilidade, os idosos destacaram que, se todos os componentes obedecerem às regras estabelecidas, os percursos serão realizados com maior segurança, conforme os trechos: *“Acho boa se a pessoa obedecer né, se for lá na faixa branca que é a faixa que desemboca em frente a sinaleira além da faixa branca tem a sinaleira, né tem o semáforo então se a pessoa fizer isso tá segura [...]”* e relacionado à visibilidade, os idosos informaram que: *“[...] se enxerga bem, [...] a visibilidade é muito boa, tem placa PARE, tem o semáforo se tu for obedecer né o trânsito.”* Por fim, quanto ao fluxo

de veículos e a velocidade os idosos identificaram como: “É ali na Lobo da Costa, já são um pouquinho mais rápido, [...]” e “É eu acho bem intenso ali é como eu te disse pela Osório é um dos pontos que eu acho mais críticos pelo fato de dobrar os carros à direita e de vir lá de baixo no mesmo sentido pra quem vai atravessar ele fica com poucas possibilidades assim sabe [...].”

5.5.2 Rua Marechal Floriano

Sobre os elementos que impactam ao atravessar a interseção da Rua General Osório com a Marechal Floriano, três entrevistados afirmaram que não reconheciam nenhum: “Não, hoje da maneira que ta, tá bem melhor”, outro participante afirmou que: “Olha que agora tá mais calmo mais por causa desse negócio ai da Pandemia, mas a, mas é brabo, é difícil de atravessar ou atravessa só lá na faixa ali, eu atravesso sempre na faixa”, “É, tem que cuida a hora que a sinaleira tiver fechada né.” e identificou que “É, o fluxo de veículos, o fluxo de veículos mesmo.” que atrapalha na travessia.

Com relação às melhorias e aos desejos (figura 65), a partir da perspectiva dos entrevistados, os pontos mais mencionados nessa interseção foram: um maior tempo para os pedestres no semáforo e menos fluxo de veículos.



Figura 65: Nuvem de Palavras - Poema dos Desejos Rua Marechal Floriano, entrevista realizada nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Além das entrevistas realizadas nas interseções, as realizadas por telefone também abordaram o que impactava na travessia e alguns comentaram especificamente sobre os elementos que interferiam na Rua Marechal Floriano, como nos trechos: “Ah eu penso que

na sinaleira da Floriano ali é complicado, porque ao mesmo tempo que abre pro pedestre, os carros dobram pra direita né, da Floriano pra Osório, ali é bem complicado” e “Sim, sim, principalmente ali na dobra da, da Floriano com Osório, ali é horrível.”

“[...] depois eu atravesso na Floriano com, Osório com Floriano também tem a faixa de segurança, tem sinaleira não vi problema nenhum, porque tem as, as pros cadeirantes também, então eu uso aquela rampinha também, devido a minha idade também pra descer pra aproveitar mas sempre com o sinal fechado pro carro e aberto pra mim.”

“Em atravessar e descer do ônibus. [...] Ali pra atravessar a rua é muito ruim, agora eu não sei faz muito tempo que eu não saio né, desde o começo do ano que eu não vou pra lá, eu não sei se, se eles melhoraram ali porque aquele farol que tem da Floriano com a, com a Osório ali, ele só tem pra um lado né, então quer dizer, quando ele abre você tá atravessando a rua da Osório pro outro lado ali é difícil né.”

Relacionado com os aspectos específicos, alguns idosos não perceberam estes elementos como obstruções “Não, não tem.” e “Não, eu acho que tá bem, acho que ali não tem maiores, além do, mesmo que tenha bastante fluxo de pedestre eu acho que tá ok.” Quando questionado especificamente sobre a pavimentação das calçadas os idosos se mostraram bem divididos, uns identificaram que: “cada um é responsável pela sua e como em todo lugar ali tem algum lugarzinho, na da Floriano até tá bem, tá bem feito, o, tá bem feita, bem reestruturada a calçada. [...]”, mas outros demonstram uma visão distinta e relatam que:

“[...] as pavimentação das calçada é um terror, é buraco, é tijoleta floxa é, é em toda, toda a calçada, ali na Floriano e na Osório, na Osório ta bom, na Floriano com Osório ali, aquilo ali tá destapado perto da Colombo ele deram uma, eles arrumaram agora, mas é as calçada floxa, tijoleta floxa em vários ponto da cidade, [...] tu vai caminhando, tu não te cuida, tu pisa e tropeça, ali é difícil, [...], as calçada tão muito estragada em vários lugar, tem uns lugar que tão

bem arrumado tá bonito, mas noutros tá uma coisa que não da pra anda.”

A respeito das rampas, os entrevistados demonstraram divergência, o elemento foi considerado bom e também lesivo, para os pedestres com idade avançada realizarem seu trajeto, devido aos desníveis entre o passeio e a faixa de rolamento conforme exposto no relato:

“É, é aquelas rampas ali sim eu acho que não, não sei o que vai ser, se foi projetado e não seguiu o, o projeto (incompreensível) mas tinha continuidade mas tem um desnível ali que a gente vê as pessoas que tem dificuldade de caminhar pra, pra chegar na base de apoio aquela ali é meio complicado, tem uma rampa bem acentuada pra baixo assim, parece que faltou, que iam levantar o restante da calçada e ficou aquela, ficou um calombo ali, o pessoal da rua, da rua de trânsito sobe ali na calçada e quando vai descer tem aquela, tem uns lugar que ainda tem um, uma grade acho que pra escoamento da agua pluvial.”

A visibilidade nas travessias foi identificada como adequada, não foi mencionado nenhum tipo de barreira visual para os entrevistados. Assim, como a presença da sinalização semafórica combinada com a existência da faixa de pedestres, mas o tempo de espera foi percebido como pouco para realizar a travessia em segurança. *“Com sinaleira ali na Floriano com Osório, não é só esperar tem que ter paciência.”* e *“[...] o tempo é muito curto e essa coisa de a, a conversão na Osório não deveria ter, [...], as pessoas não respeitam vai indo, não vem muito carro todo mundo atravessa e é um perigo né”*. Diferente dos elementos mencionados, a velocidade, o fluxo de veículos e as direções de deslocamento são vistos como aspectos que atrapalham os percursos nesse cruzamento e em alguns casos propiciam comportamentos de risco do dos idosos, conforme relatam e destacam os participantes da pesquisa nos trechos: *“A sim a velocidade na cidade inteira né? É um terror! As pessoas pensam quem tão em corrida.”*

“O fluxo de veículos sim né, porque os carros abriu pra eles, eles tem que entrar a direita ou né, e se eu quero atravessar os carros tem prioridade se o sinal abriu pra eles, só que ali o pedestre fica sem,

sem oportunidade porque quando abre pros carros que tã na Floriano entra na Osório é porque fechou a outra né a que, que vem da Osório né e o pedestre fica sem opção ali é como eu te diqo ele teria que fazer um triângulo pra poder passar com segurança e a gente não faz eu também não faço em alguns momentos a gente espera um pouquinho quanto não abriu totalmente o sinal verde pros carros entra a direita a gente atravessa porque fechou para os carros que vem reto pela Osório né, essa é a única dificuldade ali.”

5.5.3 Avenida Bento Gonçalves

Em relação aos elementos que impactam o cruzamento das intersecções, três entrevistados, diferente das outras travessias apresentadas até o momento, afirmaram que percebiam e sentiam dificuldades de atravessar a rua: “Sim. É, as vez sim onde não tem sinaleira principalmente né, tá muito movimento né?”; “Sinto. Porque as vez eles dão aquela faixa, botam aquela faixa pra ti passa, ai tu vai, quantas vez eu já fui quase pegada naquelas faixa.” e “Sim. Ah, sempre tem um pouquinho né? O movimento tem que esperar passar tudo pra mim passar, né, eu uso bengala, eu tenho idade.”

As calçadas foram mencionadas quando questionado sobre os fatores que dificultavam o cruzamento “As calçadas, as calçadas tão quebrada, tão perigosa né, os calçamento, não é sempre tem uns pedaços né não é toda que tão quebrado que falta” e “[...] as calçadas destruídas, essas calçadas destruídas é um perigo para as pessoas de idades, nem precisa se de idade, até uma pessoa de primeira idade ela pode passar ali e tropeçar, cair e te até fratura, não pode? [...]”. No entanto, quando questionado especificamente sobre os elementos relacionados, como a pavimentação dos passeios e as rampas, os idosos não identificaram como algo que atrapalhe no percurso ou para realizar o cruzamento.

Poucas necessidades foram identificadas atrás do poema dos desejos nesta travessia, como pode-se notar na nuvem de palavra (figura 66) a seguir, pelo fato da maioria dos entrevistados considerar apropriada as condições da área de travessia.



Figura 66: Nuvem de Palavras - Poema dos Desejos Rua Avenida Bento Gonçalves, entrevista realizada nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

A sinalização da via, tanto a horizontal como a vertical e a visibilidade para o pedestre atravessar a rua, foram elementos considerados apropriados e que não interferem no cruzamento, como demonstra o trecho:

“acho maravilhoso, não não tem (obstáculo) não, as árvores são altas não, não dificultam nada não tem árvores pequenas, na farmácia ali tranquilo do outro lado já é a Bento mesmo né as árvores grandes do outro lado é o posto de gasolina não acho que ali é muito bom, muito tranquilo.”

Porém, o fluxo de veículos e a velocidade de deslocamento são elementos considerados pelos participantes: *“É, eu acho que ali os carro poderiam ir um pouquinho mais lento, acho que ali o pessoal pisa fundo.”* e

“[...] ali é bem intenso, mas é como eu te disse ali tem semáforo em todos os sentidos ali né porque o movimento ali na Bento com a Osório é bem grande e tem aquele posto de gasolina grande, tem a, a faixa e a, o semáforo pra ti i pro meio da avenida, se tu queres ir lá pro meio da Avenida também tem o semáforo ali né, então é só a pessoa perguntar onde tá mais tranquilo [...] acho que também não é se jogar no meio da quadra como eu vejo fazendo e eu sempre crítico né, meio da quadra não é lugar de pedestre atravessa, mas as pessoas as vezes não querem caminhar um pouquinho lá uns passos a mais pra pega uma faixa de segurança.”

5.5.4 Rua Dr. Cassiano

Quanto ao questionamento se os idosos percebiam algum fator que atrapalhava o deslocamento, três responderam que não, mesmo assim comentaram sobre a implantação do gradil, instrumento utilizado como barreira e para direcionar a circulação de pedestres, conforme os fragmentos retirados das entrevistas apresentados a seguir: *“Não, porque eu pego dou uma olha não vem ninguém eu passo, quando vem, espero. Só acho, acho que esse aqui (gradil) mato um pouco o comercio do lado de cá, né, essas grades, acho isso aí sim”* e *“Não, não, só essa grade que atrapalha, bá isso atrapalhou.”* No entanto a separação realizada por um elemento físico, como o gradil é com o objetivo de preservar a segurança do pedestre, Cunha e Gunther (2015), destaca a utilização desse recurso com o intuito de aumentar a segurança dos caminhantes.

“Ficooo... nas esquinas tu atravessa bem, o que ficou muito apertado foi é, o meio dela com os esse curral esse ai. O pessoal fica entre, é fica um problema porque as vez é muita gente pra atravessar num lugar só, eu já fui atropelado por causa disso, eu acho que a única coisa que ficou ruim foi isso, apesar do certo é atravessa na faixa de segurança né, mas fica muita gente acumulado na faixa de segurança pra passar e ai as vez não da tempo de todo mundo passar.”

“Muita, agora mesmo eu vinha vindo, vou te conta uma coisa, sobre isso aqui ó (toca no gradil) eu tava vindo e do lado dali de onde eu vou, [...], isso aqui complicou a pessoa, ele saiu daqui porque o cliente tinha dificuldade de chegar ali, que era, isso aqui ficou muito ruim, ficou muito ruim, eu não sei pra que isso.”



Figura 67: Nuvem de Palavras - Poema dos Desejos Rua Dr. Cassiano, entrevista realizada nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Os pontos mais mencionados pelos idosos no método do poema dos desejos (figura 67), nessa interseção foram: área destina exclusivamente para o pedestre realizar a travessia, tempo apropriado para o deslocamento seguro e a presença de um semáforo, que regulamente a ordem de prioridade na travessia, mas apesar do anseio por semáforo nessa travessia as opiniões dos entrevistados são divergentes: *“Que tivesse sinal, claro, uma sinaleira dessa, nem que seja de atenção, nem que seja só pra da contorno, só a sinaleira de atenção pra, pro pedestre só, sinaleira de poste que eu não vejo aqui na cidade, lá tem uma lá, aqui não tem, seria bom, mas não sei.”*

“Eu acho que tinha que ter a pista, a sinaleira dos pedestres, um tempo pro pedestre e mais um tempo pros carro nas grandes cidades tem essa, em Santa Catarina tem, São Paulo tem.”

“Olha eu não sei, às vezes a gente pede uma sinaleira, mas pra mim tá bom.”

“Olha eu acho que já te um semáforo nessa daqui, nessa outra aqui não é necessário, se colocar um semáforo de quadra em quadra vai se um problema vai tranca a cidade toda, eu acho que eles deviam é, era aumentar, era esse curral (gradil) ai tira um daqueles (inaudível), daquele outro lado, vamos supor, na esquina tira mais um curral daqueles ali, pro pessoal passa com mais facilidade porque se não tu te, aqui mesmo se aglomera muita gente pra atravessa, porque pelo menos tira um ou fazer uma abertura, um intervalo pra que a pessoa

pudesse atravessa, porque as vezes tens que ir no colégio, na época do colégio mesmo muita gente se aglomera, apesar do certo é atravessar é na faixa de segurança, se tivesse uma brecha facilitava bastante [...]”.

Quando questionado sobre essa travessia específica, apesar dos entrevistados não identificarem aspectos que impactem, a ausência de semáforo foi mencionada como algo que dificulta o cruzamento ser realizado com segurança. Relacionado a este tema, o tempo estabelecido nos semáforos para a realização da travessia é observado que a padronização facilitaria os cruzamentos e evitaria comportamentos de risco, cabe ressaltar conforme o que consta no DENATRAN (1984), o tempo destinado as circulações dos modais pode variar conforme diversos aspectos, como a intensidade de fluxo dos veículos

“[...] poderia se um tempo, um tempo pra tudo, o mesmo tempo pra todos cronometrando, porque ai em caso da gente mais idosa que vai ir, a gente, bom eu sei agora eu tenho x ainda acostuma com aquele tempo entendesse, não pra cada esquina é um tempo como é que tu vai se quiar, quando vê tu ta na metade, eu não mais muitas pessoas, ta na metade da quadra já mudou o sinal, ai tu tem, ai tu corre, tropeça e cai, eu já cai também (riso), [...] tem que se assim cronometrado pra gente, as pessoas, todos nos se habita que tem um x de tempo pra atravessar com segurança.”

Outros aspectos específicos também foram perguntados (telefone 01) aos entrevistados, que reforçaram: “*Não, dificuldade não encontro, mas sempre me precavendo né*”, não identificarem aspectos que atrapalhem o deslocamento, mas apesar disso reconhecem esse cruzamento como crítico, conforme exemplificado nos trechos: “*[...] quando o colégio não tá funcionando, o pessoal de carro não tem tanto cuidado e vai passando isso ai, tem que ser, um, um sistema contínuo, contínuo, é crítico ali também. “*

“[...] não to me lembrando desse detalhe se tem uma rampa ali na calçada, mas eu acredito que tenha sim até porque é bem na esquina da escola eu to to, sem, em dúvida, to sem certeza pra te dizer se tem mas, de qualquer forma ali também um lugar bastante difícil de atravessar a ser que eu achesse na faixa branca que tem em frente

a escola, porque em período normal de aulas ali tem sempre um guarda né, ali tem sempre uma segurança e tem a faixa branca, então os carros são obrigados a parar porque é frente de escola se eu utilizar essa passada ai pra ir pro outro lado tranquilo agora se eu tentar em outro ponto ali ai é complicado porque os carros tem bastante fluxo.

No trecho acima são expostos aspectos comentados anteriormente como a identificação do cruzamento como crítico pela ausência de sinalização semafórica ou de alguma autoridade na orientação do trânsito que coordene as preferências de passagem, além da percepção de segurança por estar situada na área destinada à travessia de pedestres. Outro ponto que cabe destacar é a percepção de intenso fluxo de veículos, observada por outros entrevistados como controlada na região.

A partir das respostas obtidas referentes à pavimentação das calçadas foi possível identificar o conhecimento da legislação, a qual responsabiliza o proprietário pela manutenção e execução dos passeios respectivos aos seus lotes e foi identificada: “[...] Ali é de cada um né, ali cada, cada proprietário é responsável pela sua calçada é claro que tem algumas quebradas ou não, uns cuidam outros não.” Referente ao campo de visão no cruzamento os pedestres identificaram: “Não, de visibilidade não tem nada que atrapalhe não.” e “Também, ta bom, é, ali é bom também, mas não saio, acho que faz um mês e pouco que eu passei, atravessei ali. [...]”

5.5.5 Rua Barão de Azevedo Machado

Sobre os impactos ao atravessar a respectiva intersecção, dois entrevistados afirmaram que não encontravam dificuldades para realizar o percurso e não reconheciam nenhuma obstrução, e apontaram positivamente o que foi realizado no processo de requalificação da via:

“Não, não, eu acho que ela ficou boa, especialmente por causa disto aqui né, das, (aponta para a faixa de segurança) tem bastante a, a faixa da pedestre, eu acho que tá boa, eu acho que tá boa, tá boa.

[...] tinha que ter essa sinalização mais completa em todas as ruas, [...] a, demarcação assim.”

Os outros dois entrevistados, quando questionados se encontravam algum obstáculo que interferia no cruzamento/ ato de atravessar a via relataram: *“[...] porque mais é os carro, o movimento, mas também a gente já se acostuma que dizer que a gente tá sempre atento e mesmo atento a gente né, tem que cuida”* e *“A sim, é, um pouquinho é, muito movimento né.”*

Com relação às melhorias e aos desejos (figura 68), os pontos mais mencionados nessa interseção foram: a inserção de semáforo, devido ao tempo de espera nas esquinas para poder atravessar com segurança, a redução da velocidade dos veículos, pois dificulta a ação do pedestre de realizar tranquilamente o cruzamento, cordialidade e o respeito às sinalizações.

“Eu gostaria que tivesse mais sinaleira, mas sinaleira, porque agora eu fiquei um tempão ali na outra rua também, esses dias aí, mas um tempão porque só vinha os auto, vinha os auto, vinha os auto, vinha os auto, obvio abre pra eles e eles vem embora né, ai a gente espera um tempão (incompreensível) se tivesse uma sinaleira por ai seria bem melhor, os carro já respeitariam mais também.”



Figura 68: Nuvem de Palavras - Poema dos Desejos Rua Barão de Azevedo Machado, entrevista realizada nas travessias. Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Além destes aspectos apresentados que foram recorrentes no método do poema dos desejos, nesta travessia uma idosa entrevistada destacou elementos relacionados ao desenho da via, como o espaço destinado ao pedestre que espera para realizar a travessia e o campo de visão.

No levantamento físico realizado não consta no projeto de requalificação o alargamento da calçada na esquina, para que o pedestre não precise avançar e sair da calçada, área considerada segura, e ir até a faixa de rolamento. Nesta via se o caminhante deixa a área do passeio e avança se coloca em uma situação de risco, pois ocupa o espaço destinado exclusivamente para o transporte público coletivo circular.

“[...] as esquinas pra gente, a, a faixa de segurança, ter mais acesso pra gente, a não chegar tanto assim não bota a cabeça entendeu? A visualização pra vê se vem vindo carro né, é melhor, isso aí então.” Conforme a caminhada teste realizada, a visibilidade nesta travessia foi considerada inadequada, não foi identificada nenhuma obstrução do campo de visão do pedestre, mas há elementos como o estacionamento e a presença de vegetação que prejudicam o campo de visão do idoso.

Nesta travessia também foram mencionados aspectos sobre a requalificação da Rua General Osório, o entrevistado relata que alguns pontos da obra, que engloba o espaço da ação de atravessar a rua, dificultaram a circulação dos pedestres (figura 69).

“[...] como era necessário isso aqui foi feito e.. eu não gostei né, gosta eu não gostei, mas tinham que fazer, fizeram agora as calçada, [...], porque eu não sei porque eles foram aproveita esses canteiro, eu não gostei desse canteiro também, dificultou.. não e outra coisa dificultou a água agora não sei mas isso aqui agora como não tem chovido eu não sei, [...] em seguida alaga tudo, aqui essa, aqui na dos cachorro, aqui a água chega a entra pra dentro da casa ali, a é ficou, dificultou.. tudo dificultou com essa obra aí, mas não tem.”.

“Ah, não a única coisa que incomoda mais é esses canteiro ai né, [...] olha aqui os caninho que eles botaram já tá tudo, olha aqui... [...] qual é a quantidade de água que tu vai achar.. que tem necessidade, que vai te pra subir lá em cima pra água cair lá, hein, né, tu vê que é

uma dificuldade ai, daquela, do corredor, dali do ônibus, da parada do ônibus pra cá, como é que, como é que a água, que quantidade de água vai te pra poder chegar lá, lá na minha calçada ficou os furo, eu não deixe eles bota, tirei, eu digo: não, não, aqui não. Como é que vai bota banco no meio da calçada né, não tem, ali eles eram pra te botado o banco na parada e não aqui ó, porque não botaram na parada do ônibus um banco.”.



Figura 69: Fotos do canteiro inseridos na Rua Barão de Azevedo Machado. Fonte: Da autora, 2020.

Quando questionado aos entrevistados (telefone 01) se identificavam algum aspecto como pavimentação, rampas e sinalização influenciavam no ato de cruzar a intersecção, relataram que não, mas comentaram outros aspectos que impactavam. Alguns desses elementos foram à velocidade de deslocamento dos veículos, os tempos destinados aos passantes para atravessar, sinalização semafórica para os pedestres e a pavimentação das calçadas, conforme exemplificado no trecho a seguir:

“Não, tem, na Osório tem muitos carros que tão acelerando demais, muitos, muitos, eles pegam a Osório e acham que é pista de corrida e as calçadas têm bastante calçada irregular principalmente pra nós, pra minha idade, na faixa etária tem algumas que, ah tem umas que

eles botaram um piso assim que ele é muito liso quando ele chove é muito perigoso e eles acham que é bonito, realmente fica bonito mas não pra transitar em dia de chuva.”

Referente à sinalização a entrevista sugeriu uma reformulação, pois considera esses aspectos inadequados para realizar a travessia do cruzamento em segurança, “[...] não tem como, tá mal, não tem visibilidade ou é alto o semáforo, não tem pro pedestre ali não tem, não tem, por isso que eu tô te dizendo tem que se uma reformulação total pra melhorar.”.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste capítulo serão relatadas as conclusões da pesquisa e lembrados o problema, os objetivos e os métodos utilizados nesta investigação. Após, serão apresentadas as sínteses dos principais resultados referentes a cada objetivo específico e por fim, expõem-se as limitações encontradas e as sugestões para futuras investigações.

6.1 Problema de pesquisa, objetivos e métodos.

Este estudo foi motivado pela necessidade de compreender a percepção de risco em situações potencialmente perigosas e o comportamento adotado pelos passantes pós-sexagenários, ao transitarem pelos cruzamentos das vias públicas estudadas, após o processo de renovação urbana. O problema geral de pesquisa aborda a ausência de estudos, referente ao envelhecimento populacional, a compreensão e conduta de risco dos caminhantes, com relação à infraestrutura física dos espaços públicos (calçadas e travessias) em trechos viários requalificados, em cidades de médio porte como Pelotas. Nesse contexto se mostrou necessário identificar a percepção dos passantes idosos e seus comportamentos, com a intenção de compreender e proporcionar cruzamentos seguros e amigáveis a esta parcela da população.

Desse modo, a pergunta de pesquisa consiste em: Diante da requalificação das vias, como os idosos percebem e se comportam frente aos riscos eminentes das travessias? Além de procurar responder: Qual o comportamento dos pedestres no cruzamento? Existem conflitos observados pelos passantes idosos nas travessias? Qual a percepção, a partir da perspectiva dos caminhantes, ao cruzar as vias urbanas e as travessias selecionadas?

Com o intuito de responder a esses questionamentos, a pesquisa teve como objetivo geral identificar o comportamento e a percepção de risco do pedestre idoso nas travessias reestruturadas, com a finalidade de propor contribuições que possibilitem cruzamentos com qualidade, conforto e segurança para os idosos. E como objetivos específicos dessa investigação: (1) Estabelecer atributos qualitativos verificados nos cruzamentos que influenciam especificamente a travessia; (2) Averiguar a percepção de risco do pedestre

idoso ao cruzar as travessias que foram reestruturadas; (3) Identificar os tipos de comportamento dos pedestres nos cruzamentos e (4) Identificar os elementos físico-espaciais e os atributos ambientais que interferem ou impactam no momento da travessia.

Assim, para atingir os objetivos estabelecidos, a pesquisa foi realizada através de um estudo de caso, na Rua General Osório na cidade de Pelotas/RS, mais precisamente em cinco cruzamentos, na Rua Barão de Azevedo Machado, na Avenida Bento Gonçalves, nas Ruas Dr. Cassiano, Marechal Floriano e Lobo da Costa, requalificadas recentemente.

Foram utilizados métodos e técnicas da Avaliação Pós-Ocupação (APO) como base de avaliação a compreensão de segurança, risco e o comportamento dos passantes idosos. Para coleta de dados, foram utilizados levantamento documental do conjunto de pranchas técnicas diversas, entre elas os projetos urbanísticos, de sinalização horizontal, vertical, etc e também os editais e as legislações pertinentes; levantamento físico do projeto executado na via para conferenciar com a planta baixa coletada no levantamento documental, levantamento fotográfico, caminhada-teste e levantamento avaliativo. Nessa última etapa foram utilizados três métodos: Observação Comportamental, Entrevista Semiestruturada *in loco* e por telefone e também, Poema dos Desejos. A análise dos dados obtidos através da aplicação dos múltiplos métodos, possibilitou apresentar as conclusões referentes ao comportamento e a percepção de risco dos idosos nos cruzamentos estudados.

Pode-se observar sob a perspectiva da mobilidade ativa, o entendimento de melhora na estrutura disponibilizada para caminhar, com a inserção de estratégias para reduzir as velocidades, diminuir os espaços das travessias, aumentar a área de espera com a extensão da calçada e a inserção de sinalização vertical entre outros fatores.

O estudo demonstrou que existe influência dos elementos no comportamento e na percepção de risco dos idosos ao atravessarem as intersecções estudadas. Entre os aspectos considerados, os mais citados foram: alta velocidade dos veículos, o intenso fluxo e movimento, assim como a falta de sinalização, entre outros. Verificou-se os comportamentos recorrentes em cada uma das travessias estudadas e notou-se que as atitudes prudentes, adotadas com calma e segurança, são frequentes nos pedestres idosos. Entre elas as relatadas com frequência foram que a maioria dos caminhantes realiza o cruzamento na área determinada exclusivamente para os pedestres, aguardam a sua vez e não realizam a travessia com outros modais em movimento, assim como também não

correm para completar o cruzamento. Os resultados possibilitaram a elaboração de conclusões apresentadas a seguir referente a cada objetivo específico:

6.1.1 Conclusões relacionadas aos atributos qualitativos verificados nos cruzamentos

A partir dos atributos analisados juntamente com os métodos aplicados pode-se concluir que alguns elementos afetam a qualidade e causam maior influência na realização da travessia. Também pode-se observar que mesmo desconforme com a regulamentação, o entendimento dos idosos é positivo em relação a alguns atributos, como as rampas e os pisos táteis, identificados como facilitadores do percurso, mesmo desconforme com a legislação vigente. Somente em dois cruzamentos as rampas de acessibilidade estão conforme o estabelecido nas normas, ao contrário do que consta no projeto de requalificação apresentado pela prefeitura, todas as rampas apresentam desenho e dimensão segundo o indicado pelas legislações. Depois da iluminação pública, esses elementos são o segundo fator, juntamente com a visibilidade, que prejudicam a qualidade da travessia e o deslocamento dos idosos nos cruzamentos.

Os resultados apontam que houve, no projeto de requalificação, a avaliação das travessias ao longo da via e da configuração e a partir disso, foram adotadas quatro soluções para os diferentes casos de esquinas. No entanto, nos cruzamentos estudados pode-se observar que a maioria das medidas estabelecidas no projeto não condiziam com a realidade encontrada no local, indicando que foram adotadas medidas padrão sem a verificação das condições existentes nos locais das travessias.

Cabe destacar a relevância de analisar os cruzamentos individualmente e acompanhar todas as etapas do projeto, assim como a evolução da obra, para evitar erros advindos da implementação, que prejudiquem a qualidade do projeto refletindo no deslocamento dos pedestres, principalmente dos idosos. Também é importante mencionar a desconformidade das dimensões e geometria das rampas, do que foi estabelecido no projeto e indicado pela norma como apropriado para que não ocorram problemas para os passantes, principalmente em projetos de requalificação, que buscam acrescentar qualidade nas ruas e no PAC Mobilidade, sendo um dos seus objetivos gerar melhorias nos

deslocamentos. Foram realizadas algumas tentativas ineficazes de contatos com a prefeitura municipal de Pelotas através de telefonema, e-mail e ingresso de protocolo com questionamentos referente ao acompanhamento da obra, alterações no projeto e execução, mas não houve retorno e nenhuma resposta as informações solicitadas.

Em alguns dos casos estudados, no projeto o cruzamento estava conforme o indicado pela norma e *in loco*, mesmo podendo ser executado com os dimensionamentos que constavam no projeto, as dimensões e os desenhos das rampas não foram executados dessa forma. A ausência de uma detalhada abordagem da área de intersecção, que foi modificada, indica a necessidade de uma fiscalização e vistoria cuidadosa, detalhada e eficiente desses elementos. A execução efetiva desses aspectos que influenciam na caminhada, facilita e melhora a travessia dos pedestres idosos, pois alguns destes elementos foram identificados como negativos, em alguns métodos (poema dos desejos) realizados, e que poderiam ser solucionados com uma boa execução de obra.

Pode-se observar que a maioria das travessias estudadas não foram executadas conforme o projeto, alguns equívocos foram identificados na execução e possivelmente em uma fiscalização, acompanhamento de obra e estudo de travessia específica ineficientes, que prejudicaram a reestruturação da via e o deslocamento seguro dos pedestres idosos.

Ao longo da via o projeto de iluminação pública, que consta no edital de requalificação urbano, é destinado exclusivamente para os veículos que transitam na faixa de rolamento, isso afeta a qualidade de todas as travessias, pois o trajeto do passante é desprovido de iluminação o prejudica também o deslocamento a pé e a visibilidade entre os modais nos cruzamentos.

Notou-se que apesar de ser brevemente relatado pelos entrevistados, a inserção de mobiliário urbano, prevista no projeto de requalificação com a implementação de bancos, lixeiras, abrigos de ônibus e canteiros ao longo da calçada e extensão da Rua General Osório, foram identificados como desfavoráveis, pois diminui o espaço para caminhar ou obstruem o trajeto, mesmo as calçadas que foram alargadas.

As sinalizações horizontal e semaforica foram identificadas como um atributo positivo/benéfico que proporciona segurança aos pedestres, assim como a vertical que indica para os condutores a proximidade de áreas destinadas aos passantes; esses

elementos foram identificados em todas as travessias na Rua General Osório e qualificam as travessias, pois auxiliam os caminhantes e os condutores.

Entre os atributos qualitativos que auxiliam para uma travessia segura encontra-se o sentido de deslocamento e a direção única da via predominante em toda a sua extensão, esse elemento não é apontado representativamente pelos idosos, sendo raramente mencionado, apesar de a bibliografia apontar as vantagens dessa configuração para o deslocamento a pé.

Verificou-se o uso misto do solo no entorno de todos os cruzamentos, a variedade de uso, conforme apresentado pela bibliografia, estimula o deslocamento a pé e qualifica as travessias. Associado a esse fator ocorre o intenso fluxo de pessoas, observado especificamente nas travessias Lobo da Costa, Marechal Floriano e Avenida Bento Gonçalves. O atributo referente ao intenso fluxo de veículo foi inúmeras vezes mencionadas como elemento que atrapalha e prejudica a percepção de segurança observado em todos os cruzamentos analisados.

Diante do entendimento dos elementos pelos idosos, na caminhada teste observou-se que a Barão de Azevedo Machado apresentava mais elementos inadequados, são eles a rampa de acessibilidade que não possui a inclinação indicada pelas normas, nem as dimensões mínimas, o piso tátil desconforme com o estabelecido pela legislação, o item visibilidade está inadequado, pois ha obstruções no campo de visão e, por fim, a iluminação direcionada exclusivamente para os automóveis, motos e ônibus que se deslocam no leito carroçável, sendo que esses atributos provocam a redução na qualidade da travessia segura. As travessias que possuem mais elementos adequados nas intersecções são a Rua Dr. Cassiano, a Rua Lobo da Costa e um cruzamento da Avenida Bento Gonçalves. Na Rua Dr. Cassiano apenas a iluminação apresenta-se desconforme, na Lobo da Costa além deste fator o campo de visão não apresenta total clareza e no cruzamento da Avenida somente a rampa de acessibilidade não apresenta as dimensões mínimas.

Por fim, pode-se notar dificuldade de adaptar uma realidade preexistente às normas, onde há uma estrutura consolidada como nas calçadas que, por vezes, não apresentam a dimensão mínima de circulação para os pedestres e não comportam a inserção de abrigos de ônibus, paraciclos, bancos e rampas com as medidas estabelecidas. Isto apesar da própria norma prevê recomendações para adaptar a implementação dos elementos e também

terem estratégias que possibilitem a extensão da calçada permitindo a inserção do mobiliário e das rampas para beneficiar o deslocamento dos pedestres. As rampas de acessibilidade são executadas, em alguns casos, com dimensões menores do que o indicado e ainda assim, exercem a sua função e com o reconhecimento positivo dos pedestres idosos.

Sendo assim, nota-se a dificuldade de projetar segundo as normas para casos de requalificação, mas cabe salientar que o recomendado deve ser priorizado, pois se pode observar em alguns casos, era viável a inserção dos elementos (rampas e pisos) com as orientações e dimensões recomendadas e estes não foram realizados o que prejudica a obra e afeta o percurso realizado pelos pedestres.

6.1.2 Conclusões relacionadas à percepção de risco do idoso sobre os cruzamentos estudados.

O primeiro objetivo específico do trabalho consistiu em averiguar a percepção de risco do pedestre idoso ao cruzar as intersecções selecionadas com a via reestruturada. Verificou-se através dos resultados que ao serem questionados exclusivamente sobre a Rua General Osório, os idosos se mostraram divididos, alguns informaram não perceberem um risco potencial ao realizarem o cruzamento, mas destacaram que executam essa ação com cuidado, calma e tranquilidade. No entanto, os participantes que evidenciaram sentirem-se inseguros e confirmaram perceber essas situações como ariscadas, apontaram diversos fatores como a imprudência dos modais, a falta de sinalização e o tempo para realizar a travessia como agentes dessa sensação.

No que se refere às travessias específicas, constatou-se que na **Rua Lobo da Costa** a percepção de insegurança estava relacionada com a circulação de veículos, apesar dos participantes terem identificado a velocidade de deslocamento boa/normal. Outro fator indicado como motivador da percepção de risco, foi realizar o cruzamento fora da área destinada aos pedestres, pois, conforme os relatos pode-se apontar que a compreensão de segurança está associada à presença de semáforos e da faixa destinada aos passantes.

Segundo as informações obtidas, os entrevistados afirmam que o campo de visão não apresenta obstruções, mas conforme o identificado nas observações realizadas e na matriz resultante da caminhada-teste, a orientação solar em alguns meses do ano prejudica a

visibilidade. Assim como a posição do estacionamento na lateral do leito carroçável, que não configura uma obstrução, pois não compromete a visão dos veículos que se aproximam e o ato de cruzar a rua em segurança, também porque a intersecção é regulada por semáforos o que auxilia os caminhantes. No entanto, observou-se nos mapas comportamentais que alguns idosos descem da calçada e avançam sobre essa área para realizar a travessia, mesmo sendo esta semaforizada, esta ação realizada pelos pedestres configura um comportamento de risco, pois descem da área segura (calçada) e avançam sobre a faixa de rolamento.

Do mesmo modo que ocorre na travessia anterior, o campo visual da **Rua Marechal Floriano** não apresenta obstruções, somente a orientação solar em alguns meses e horários específicos que atrapalham a visibilidade, assim como a localização do estacionamento de veículos. Conclui-se assim, que mesmo com pequenas adversidades o campo de visão não é bloqueado, sendo estas imperceptíveis aos caminhantes com idade avançada que mesmo observando a rua antes de cruzar, conforme dito, apoiam-se nos semáforos, por vezes direcionados aos veículos, para realizar a travessia.

Os idosos também apontaram como fatores que colaboram para identificar a intersecção como perigosa e à percepção de risco na Rua Marechal Floriano: a direção, o sentido da circulação dos modais e atravessar a rua fora da área demarcada para os pedestres, além disso, mencionaram também o intenso fluxo de veículos como aspecto que contribui à compreensão de ameaça e insegurança na área de travessia. Diferente do relatado pelos entrevistados no cruzamento acima, a velocidade na Rua Marechal Floriano é identificada como boa/alta, entende-se que esse fator esteja relacionado com o intenso fluxo de veículos em deslocamento e com a implementação do corredor, destinado exclusivamente para circulação do transporte público coletivo, pois este é frequentemente mencionado pelos entrevistados, sendo um cruzamento evitado devido aos aspectos expostos.

A partir das entrevistas semiestruturadas efetuadas a respeito da **Rua Dr. Cassiano** compreendeu-se que os aspectos como o intenso fluxo, a movimentação, velocidade e a ausência de sinalização semaforica causam insegurança e compreensão de risco nos pedestres idosos. Embora quando questionado especificamente sobre um item, a percepção da velocidade de deslocamento e circulação, os participantes apontam como normal.

No cruzamento com a Avenida Bento Gonçalves os idosos demonstraram percepções distintas entre si, assim como na primeira travessia (Rua Lobo da Costa) os participantes apontaram a sinalização horizontal e vertical como elementos que minimizavam a percepção de risco, esta compreensão se repetiu nas intersecções da Avenida pela presença dos mesmos elementos. Referente aos causadores de riscos compreendidos pelos passantes, além dos já apontados recorrentemente nas travessias anteriores, foi mencionado o desrespeito dos motoristas, apesar da existência de sinalização e regulamentação semafórica.

De maneira semelhante à travessia anterior, os pedestres identificaram que a área não apresenta obstrução, o que possibilita uma boa visibilidade dos elementos na Avenida. Na intersecção da Rua General Osório com a Rua Barão de Azevedo Machado o campo de visão para alguns idosos entrevistados foi identificado como bom. No entanto, na caminhada-teste foram observadas duas obstruções, uma vegetação inserida no canteiro e o estacionamento de carros na lateral da faixa de rolamento, também reconhecido pelos idosos, como um elemento que prejudica a travessia em segurança, cabe salientar que nesse cruzamento não há o prolongamento da esquina. Do mesmo modo que ocorre nos cruzamentos das ruas Lobo da Costa e Marechal Floriano é notado nos mapas comportamentais da Rua Barão de Azevedo Machado e confirmado nos relatos das entrevistas, que alguns idosos descem da calçada e avançam sobre a faixa de rolamento para melhorar a visibilidade do campo de visão e realizar a travessia, esta ação é considerada de risco em ambas as intersecções, principalmente na última citada, pois não apresenta reguladores de tráfego.

Diferente do citado nos outros cruzamentos apresentados, na Avenida Bento Gonçalves e na Rua Barão de Azevedo Machado, a velocidade de deslocamento dos modais é considerada alta. Assim como nas outras travessias a circulação e o intenso fluxo de veículos foram apontados como elementos que provocam uma percepção de risco nos caminhantes idosos, tal entendimento se repetiu na intersecção com a Rua Barão de Azevedo Machado.

Assim como nas travessias apresentadas acima (Rua Lobo da Costa e Marechal Floriano) alguns idosos entrevistados por telefone, não recordaram imediatamente da localização e configuração dos cruzamentos, inclusive da Rua Dr. Cassiano. Na Rua Barão de

Azevedo Machado, diversos entrevistados relataram não caminharem na área e circularem somente de transporte motorizado pelo cruzamento, a vaga lembrança e a pouca familiaridade com a via de alguns respondentes possibilitou observar um incerto entendimento a respeito dos elementos.

Por fim, foi identificada a percepção de risco em todos os cruzamentos, apontados principalmente pela velocidade de deslocamento dos veículos, intenso fluxo, direção e sentido de circulação dos modais, outros aspectos também foram citados como o desrespeito com o pedestre e as travessias realizadas fora do local estabelecido. Perceberam-se, a partir das entrevistas que a percepção de segurança dos idosos caminhantes está relacionada com a presença de faixa de pedestres e regulamentação semafórica, mesmo a sinalização sendo direcionada para os veículos. Conforme as falas, os participantes destacaram a importância de cuidar-se e estar atento para realizar os cruzamentos, além da presença dos elementos que minimizam a percepção de risco e transmitem segurança para que os idosos possam atravessar com tranquilidade.

6.1.3 Conclusões relacionadas aos padrões de comportamentos observados e relatados pelos caminhantes sexagenários

Sobre o comportamento com relação onde costumam atravessar a rua, verificou-se, ao questionar que a maioria dos respondentes realiza a travessia na faixa de segurança. Nas entrevistas por telefone, 75% comentaram atravessar na área destinada aos pedestres, mas destacaram que não buscam o local onde está a faixa de segurança. As observações comportamentais corroboram com as informações apresentadas pelos participantes da pesquisa, a superioridade foi de indivíduos que utilizam a faixa de pedestres, sendo 92% na Rua Marechal Floriano e 82% na Rua Lobo da Costa. Entende-se que no primeiro cruzamento mencionado, a implementação do gradil pode colaborar com dado apresentado, pois esse recurso limita e direciona o local de passagem dos pedestres. Cabe destacar ainda, que as mulheres correspondem a maior parte dos indivíduos que tomaram iniciativas prudentes e seguras. Também se constata que a superioridade das pessoas em três cruzamentos, adotam comportamentos prudentes evitando situações de risco e perigo.

Referente à sinalização antes de iniciar a travessia, 60% dos indivíduos relataram adotar a atitude de levantar o braço para informar que pretende cruzar a rua, o contato visual também foi apontado como uma estratégia utilizada. Nas travessias observadas, somente 2 indivíduos executaram a ação na travessia Dr. Cassiano, a qual não possui sinalização semafórica, sobre esse mesmo cruzamento os entrevistados informaram que praticam a ação. No entanto 40% não realizam a prática de sinalizar e ainda questionam a necessidade, pois aguardam para realizar o cruzamento na faixa de segurança, área na qual deveria ser respeitada a preferência do pedestre.

Na intersecção da Rua Lobo da Costa não há consenso entre os entrevistados que informaram que não adotam tal medida e outros, em alguns momentos costumam sinalizar com a mão, mas nos mapas comportamentais não foi observado nenhuma ação, assim como na Avenida Bento Gonçalves onde os idosos relataram não sinalizar. No cruzamento com a Rua Marechal Floriano 50% dos respondentes citarem que não realizam a ação e como nas outras travessias não foi observado esse comportamento, assim como na Rua Barão de Azevedo Machado não houve registro da ação, somente o relato dos entrevistados in loco que afirmaram sinalizar a intenção de cruzar a rua. Pode-se concluir que a ação de sinalizar não é recorrente entre os idosos que participaram da entrevista in loco e pelos que foram observados, apesar dos relatos pelo telefone indicarem que grande parte sinaliza com a mão antes de atravessar e alguns questiona a necessidade se tem sinalização a qual estabelece a preferência de circulação entre os modais.

Os idosos demonstram por vezes realizarem a travessia junto com o pelotão que se forma nas esquinas, sendo influenciáveis pela iniciativa de outros pedestres. Alguns se mostraram mais prudentes e cautelosos e aguardam sentirem-se seguros para atravessar. Na Avenida Bento Gonçalves, na Rua Barão de Azevedo Machado e na Lobo da Costa todos os entrevistados informaram não realizar a travessia porque outros indivíduos iniciaram o percurso, informaram que aguardam até perceberem que podem iniciar em segurança, sendo assim destaca-se que mesmo havendo exceções, os idosos são os mais prudentes. Assim como nas demais travessias, o predomínio de relatos também foi de espera, reforçando o comportamento cauteloso, mas alguns indivíduos informaram que em certos momentos, acompanham o pelotão.

Sobre esperar a vez do pedestre para realizar o cruzamento, nas travessias da Rua Lobo da Costa, Marechal Floriano, Avenida Bento Gonçalves e Cassiano, todos os idosos informaram que aguardam, pois assim sentem-se seguro e realizam a travessia calmamente. Na travessia da Rua Barão de Azevedo Machado, os passantes informaram que aguardam a vez destinada ao pedestre para começar o cruzamento, no registro comportamental, foram observados que 38% esperam nas calçadas ou leito carroçável antes de realizar o cruzamento, cabe salientar que esta intersecção não é regulamentada por semáforos o que permite que os indivíduos deem continuidade no ritmo de caminhada e percurso.

Referente ao aspecto de acelerar o ritmo de caminhada ao cruzar a rua ou durante a travessia, os idosos se mostram divididos, alguns relataram que tal medida foi necessária em uma circunstância específica, outros relataram não aumentar a velocidade de deslocamento ao cruzarem, pois conforme mencionaram não há proximidade de veículos e que tal atitude torna-se desnecessária e ainda pode ocasionar algum acidente. Os idosos entrevistados, apesar de estarem situados em uma travessia sem semáforo, relataram sobre situações com semáforo, provavelmente em uma reflexão sobre o comportamento considerando todo o deslocamento realizado.

Os cruzamentos foram divididos em dois, os que possuem sinaleira (3 intersecções) e os que não possuem (2 intersecções). A partir do exposto pelos entrevistados, que informaram não acelerar a velocidade de caminhada nas intersecções que possuem regularização semafórica, isso sugere que o tempo disponibilizado contempla esse trajeto e que os idosos não iniciam um cruzamento arriscado. Nos cruzamentos que não possuem sinalieras houve divergência nos relatos, indica-se que ocorre o desrespeito dos motoristas e também o comportamento arriscado dos pedestres que em alguns casos necessitam acelerar a caminhada para completar a travessia.

Nas travessias da Rua Marechal Floriano e Dr. Cassiano, os entrevistados informaram que não utilizam desse recurso ao atravessar, cabe salientar que no segundo cruzamento não tem regulamentação semafórica. No entanto os participantes que responderam referente à Avenida Bento Gonçalves e Barão de Azevedo Machado afirmaram que já aceleram o caminhar para completar a travessia antes da movimentação dos veículos. Nos mapas comportamentais, foi observado um único indivíduo, na intersecção semaforizada que corre para completar a travessia antes que o intervalo de tempo disponibilizado para o

pedestre altere-se. Sendo assim, conclui-se que tal ação não está relacionada com a ausência de semáforos e sim com a conduta do pedestre e percepção de risco.

Por fim cabe salientar que houve diferentes relatos de comportamento conforme cada método aplicado e em cada travessia. No geral predominam os comportamentos prudentes e cautelosos por parte dos idosos, que esperam a vez do pedestre para realizar a travessia em segurança e utilizam a faixa de pedestre. Os participantes da pesquisa apontam também, que não são influenciados pelos outros pedestres que iniciam antes o cruzamento, relatam que ao iniciar a travessia visualizam a aproximação dos veículos e não aumentam a velocidade, para completar a travessia entre as esquinas.

6.1.4 Conclusões sobre as variáveis, a partir da perspectiva do idoso, que interferem ao atravessar os cruzamentos.

Ao investigar os cruzamentos verificou-se que a ausência e inserção de atributos produzem estímulos e sensações nos indivíduos. Com relação aos elementos que interferem no ato de cruzar a rua, a maioria dos participantes da pesquisa, não identificaram nenhum aspecto físico que comprometesse a travessia. No entanto, salientaram elementos que se tornaram mais qualificados como positivos, entre os mais mencionados estão: a inserção de semáforos, as melhorias e extensão das calçadas e as rampas de acessibilidade, que os idosos utilizam para descer do nível da calçada para o leito carroçável e realizar a travessia. Identificou-se através do poema dos desejos que os idosos sentem-se satisfeitos com as condições existentes da via, pois foram frequentemente citados bem/bom como resposta referente aos aspectos almejados, entende-se assim, que a rua encontrava-se adequada para essa parcela de respondentes.

A minoria dos idosos mencionaram os elementos que interferem, os mais citados foram o intenso fluxo de veículos e o movimento, velocidade, ausência de semáforos, faixas de segurança e as condições das calçadas, grande parte dos referidos compõem os aspectos que influenciam na percepção de risco da amostra de idosos participantes da pesquisa.

Quando questionado sobre como gostariam que fosse a rua, as respostas mais recorrentes foram bem/bom, referindo que a via encontrava-se de forma adequada para os indivíduos, mas ainda assim mencionaram nessas respostas que o desrespeito ao pedestre,

sinalização, a falta de educação, o excesso de veículos e a velocidade dificultavam os percursos e a realização do cruzamento.

No que diz respeito aos fatores identificados como elementos que se refletem na travessia, além dos mencionados anteriormente, os entrevistados também comentaram sobre a falta de educação, desrespeito com o pedestre que espera para realizar o cruzamento e a desobediência das sinalizações. A presença de guarda de trânsito foi apontada como uma solução para impor respeito às sinalizações e coordenar a circulação dos modais na ausência de um regulador semafórico, visto que por vezes a interação visual entre o pedestre que deseja realizar a travessia e o condutor do veículo, mostra-se ineficiente. Cabe salientar que é inviável a inserção de agentes de trânsito em todas as intersecções que não possuem semáforos, por este motivo se reforça a abordagem de elementos apontados pelos passantes idosos como prejudiciais ao cruzamento seguro, para minimizar a influência danosa destes aos pedestres, utilizando recursos como sinalização eficiente e efetiva, orientação educacional para auxiliarem na segurança e bem-estar no percurso.

Quanto ao tempo fornecido para os caminhantes completarem o cruzamento, analisou-se os tempos de circulação e somente o estabelecido na Avenida Bento Gonçalves encontra-se adequado conforme as legislações e seguro para os pedestres idosos. Ao contrário do que é estabelecido na legislação, o intervalo disponibilizado para o passante é identificado pelos mesmos como um fator que prejudica o trajeto entre esquinas, pois se sentem ameaçados pelos veículos que avançam e observam que o tempo disponível não contempla o percurso que precisam realizar, causando assim uma situação e sensação desconfortável ao idoso.

Outros aspectos que causam desconforto e insegurança aos pós-sexagenários ao atravessar e deslocar-se a pé é o intenso fluxo de circulação dos modais e altas velocidades de locomoção dos veículos motorizados. Esses fatores são apontados recorrentemente como fatores que influenciam prejudicialmente os idosos na Rua General Osório, pois proporcionam um entendimento de perigo ao atravessar e minimiza a sensação de segurança e tranquilidade desejada pelos caminhantes entrevistados.

A seguir são apresentados os aspectos específicos de cada cruzamento estudado, que influenciam nos deslocamentos dos participantes da pesquisa.

Na travessia com a **Rua Lobo da Costa**, os entrevistados não identificaram nenhum elemento que interferisse na travessia, ainda destacaram componentes que facilitavam o deslocamento como a inserção de semáforos. Quanto aos aspectos que almejaram no cruzamento foram citados: mais tempo para realizar a travessia e menos fluxo de veículos. Estes também foram mencionados na intersecção com a Rua Marechal Floriano, a qual apresenta como um elemento que atrapalha o ato de atravessar a rua, a intensa movimentação dos veículos segundo os entrevistados.

Os respondentes nas duas travessias (Rua Lobo da Costa e Rua Marechal Floriano) avaliam as calçadas, os desníveis e a pavimentação como insatisfatórios, no entanto consideraram as rampas de acessibilidade um recurso positivo, que melhora o deslocamento. Cabe salientar, que foi observado na matriz a partir da caminhada-teste, que a pavimentação das calçadas estava adequada conforme as legislações vigentes. Conclui-se que apesar dos passeios públicos da Rua Lobo da Costa estarem em conformidade com a normatização, os idosos indicaram que as calçadas são ruins e atrapalham os deslocamentos. Isso sugere que a normatização, possivelmente, não atende às expectativas dos usuários desta faixa etária.

A sinalização e a visibilidade na área de intersecção também não interferem no percurso, somente o tempo de espera dos semáforos foi notado como desagradável para o pedestre com idade avançada que aguarda para realizar a travessia. Percebe-se que apesar do intervalo estar de acordo com o recomendado pelas instituições e normas, os idosos apontam recorrentemente tal aspecto como um elemento insatisfatório que influencia de maneira desagradável o itinerário, indicando que possivelmente a tempo estabelecido não contemple os pós-sexagenários participantes da pesquisa. Outros fatores, em ambos os cruzamentos, foram apontados como elementos que prejudicam a ação de atravessar a rua como a velocidade de deslocamento e o intenso movimento e fluxo de veículos.

Na **Avenida Bento Gonçalves** a intensa circulação foi identificada como um componente que afeta o deslocamento nas travessias, assim como o desrespeito dos indivíduos com o pedestre. Os participantes da pesquisa acreditam que a área de intersecção e os elementos estão adequados, sendo assim não interferem no deslocamento. Do mesmo modo que nas travessias anteriores a pavimentação das calçadas foi identificada como inadequada, mas não atrapalha o cruzamento, bem como a sinalização e a visibilidade,

entretanto a velocidade e o intenso fluxo de veículos foram novamente identificados como fatores que interferem nos percursos da travessia.

Ao analisar as respostas dos correspondentes na travessia da **Rua Dr. Cassiano**, a inserção do elemento físico (gradil) que demarca a área de deslocamento veicular e dos passantes, foi observada como um fator que atrapalha a circulação e travessia dos pedestres, pois limita a circulação. Entende-se que o gradil tem como finalidade proporcionar segurança viária aos passantes e assim facilitar os cruzamentos, mas os respondentes indicam o elemento como desfavorável a circulação, isso sugere que não contempla o objetivo e às perspectivas dos usuários.

A ausência de semáforo também foi citada como um elemento necessário no cruzamento, assim como um tempo fixo estabelecido para completar a travessia. O fluxo de veículo que foi recorrentemente citado, nos cruzamentos apresentados acima, como um elemento que prejudicava a travessia, na intersecção da Rua General Osório com a rua Dr. Cassiano, não obteve essa identificação, nesse cruzamento foi observado como controlado. Outros aspectos citados nas travessias anteriores, como a visibilidade e a pavimentação das calçadas se encontram de forma adequada sob a percepção dos idosos participantes.

Os indivíduos indicaram na **Rua Barão de Azevedo Machado** o intenso fluxo de veículo como aspectos que influenciam ao realizar o cruzamento da rua. Também apontaram as inserções que gostariam para realizar as ações com segurança, como a presença de sinalização semaforica com mais tempo destinado aos pedestres, menor velocidade de deslocamento dos modais motorizados e um espaço destinado para os passantes aguardarem em segurança para realizar a travessia. Percebe-se que a extensão da calçada que tem como finalidade diminuir a distância entre as esquinas e proporcionar um espaço de espera seguro, projetada e não executada nessa travessia, é apontada pelos entrevistados como um recurso necessário para facilitar o trajeto nesse cruzamento.

Quanto aos questionamentos específicos realizados sobre a velocidade, as calçadas, a pavimentação e visibilidade, os idosos apontaram como ruins e são identificados como elementos que influenciam de maneira desfavorável a travessia. Observou-se que a inserção de alguns elementos no processo de requalificação da via restringiu a área de circulação e dificultou a clareza visual dos pedestres, como a inserção de canteiros, vegetação, bancos e abrigos para o transporte coletivo. Conforme o entendimento dos respondentes esses

elementos prejudicam a circulação e o cruzamento seguro na intersecção, além disso, encontram-se em desconformidade com as legislações e recomendações.

Percebe-se que a ausência de sinalização semafórica é um fator recorrentemente mencionado nesse cruzamento como prejudicial à travessia segura. Como identificado anteriormente a presença desse elemento minimiza a percepção de risco dos passantes, isso sugere que a implementação dos reguladores semáforos, além de diminuir a sensação de perigo, também influenciariam positivamente a travessia dos idosos nessa intersecção.

Por fim cabe salientar que em cada travessia são apontados aspectos diferentes que impactam no cruzamento pela configuração de cada intersecção, mas no geral são recorrentes o intenso fluxo de veículos, a movimentação e o excesso de velocidade, assim como o intervalo de tempo destinado aos passantes e a pavimentação das calçadas. Mostra-se, necessário abordar cada elemento apontado e observar cada cruzamento especificamente, para utilizar recursos adequados com a intenção de que nas próximas renovações urbanas sejam executadas melhorias efetivas que favoreçam o deslocamento seguro dos idosos e dos demais usuários da via.

6.2 SUGESTÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES

Sugere-se para futuros estudos investigar outras vias requalificadas da cidade de Pelotas, assim como em outras travessias da Rua General Osório e em outros meses, como também em um contexto pós-pandemia. Realizar estudos que abordem outros atributos que influenciem nos cruzamentos que não foram tratados nesta pesquisa. Recomenda-se utilizar outros usuários como crianças, adultos e jovens, assim como outros modais de deslocamento. Fazer estudos sobre outras percepções dos caminhantes nessas áreas de conflito, assim como registrar outros comportamentos existentes, além de identificar os perfis urbanos de passantes recorrentes em cruzamentos.

O aprofundamento dessas questões possibilita uma abordagem completa da via requalificada e também compreender a dimensão dos benefícios para os principais interessados, os indivíduos que se deslocam pela cidade. Por fim, espera-se que o estudo apresentado possa auxiliar futuras pesquisas e incentivar outros estudos.

7 REFERÊNCIAS:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: < https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR9050_20.pdf> Acesso em: 20 de julho 2021.

_____. **NBR 16537: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. 2016. Rio de Janeiro, 2016.

ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público: Nova metodologia adotada para o Simob/ANTP. São Paulo, 2018

ARRIADA, Eduardo. **Pelotas: Gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)**. Pelotas, Armazém Literário, 1994.

ARRIOTI, Paula. **Análise do Padrão de Comportamento de Pedestres em Travessias Semaforizadas**. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia - UFRGS, Porto Alegre-RS, 2006.

BARBOSA, Gregory Aguiar Caldas. **Percepção de risco e comportamento dos pedestres um estudo exploratório na cidade de Maceió**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, Programa de Engenharia de Transportes, 2010.

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm> Acesso em: 05 de abril. 2019.

BRASIL. Decreto n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do Coronavírus**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L13979.htm> Acesso em: 16 de maio 2020.

BRASIL. Lei n. 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em: 08 de out. 2018.

CNU. CARTA DO NOVO URBANISMO, 1996. Disponível em: https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_portuguese.pdf. Acesso em: 15 de abril 2019.

CRUZ, G. P. **Pelotas: espaço construído no início da República**. In: WEIMER, Günter (org.). **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992. p.109 – 134

CUNHA, Marcella Viana Portela de Oliveira; COSTA, Angelina Dias Leão. Envelhecimento e ajustes urbanos. IN: COSTA, A. D. L; ARAÚJO, N. M. C. de. (org.). **Acessibilidade no Espaço Construído Questões Contemporâneas**. Editora IFPB, João Pessoa, 2014.

CUNHA, Ludmila Fernandes da; GUNTHER, Hartmut. Impactos de elementos físicos do ambiente de trânsito sobre o comportamento de velocidade dos motoristas. IN: GUNTHER, H.; CRISTO, F. de.; NETO, I.; FEITOSA, Z. O. (org.). **Pesquisas sobre comportamento no trânsito**. Editora Laboratório de Psicologia Ambiental Universidade de Brasília, São Paulo, 2015.

- DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e Pé na Tábua ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Serviços de Engenharia: Manual de Segurança de Pedestres. Brasília, DF, 1979. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/csttt/files/2013/05/Manual-Semaforos-Denatran-1984.pdf>. Acesso em: 12 de outubro 2019.
- DORNELES, Vanessa Goulart. **Acessibilidade para idosos em áreas livres públicas de lazer**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2006.
- DUIM, Etienne; LEBRÃO, Maria Lúcia; ANTUNES, José Leopoldo Ferreira. Walking speed of older people and pedestrian crossing time. **Journal of Transport & Health**, v. 5, p. 70 – 76, 2017.
- EVANS, Gary W.; COHEN, Sheldon. Environmental Stress. **Encyclopedia of Applied Psychology**. v. 1, p. 815-824, 2004. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B0126574103007042?via%3Dihub>. Acesso em: 13 de maio 2019.
- FARIA, Eloir de Oliveira; PORTUGAL, Licínio da Silva; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. Sistema especialista para travessias de pedestres. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, n.1, p. 35-55, Jan. 2000.
- FEE. **FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA**. BANDEIRA, M. D. **Envelhecimento populacional e mortalidade de idosos no Rio Grande do Sul**. Disponível em: <http://carta.fee.tche.br/article/envelhecimento-populacional-e-mortalidade-de-idosos-no-rio-grande-do-sul/> Acesso em: 13 de abril 2019.
- FREIRE JUNIOR, Renato Campos; ARÊAS, Guilherme Peixoto Tinoco; ARÊAS, Fernando Zanela da Silva; BARBOSA, Luis Guilherme. Estudo da acessibilidade de idosos ao centro da cidade de Caratinga, MG. *Rev. Bras. Geriatr. Gerontol*, Rio de Janeiro , v. 16, n. 3, p. 541-558, Set, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-98232013000300012&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 27 de Outubro 2018.
- GEHL, Jan. **Public Space - Public Life Sydney**, 2007. Disponível em: https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_516_sydney_pspl2007. Acesso em: 13 de Outubro 2019.
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEHL, Jan; KAEFER, Lotte Johansen; REIGSSTAD, Solvejg. Encontros imediatos com prédios. In: KARSENBERG, H. et al., (org). **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plints**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.
- GEHL, Jan. **Vida nas cidades: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- GOVERNO FEDERAL. 2018. **Ministério do Planejamento**. Sobre o PAC. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>. Acesso em: 05 de Abril 2021. 2018.
- GROS, Frédéric. **Caminhar. Uma filosofia**. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

GUIMARÃES, Elisa Santos. **O idoso e a relação entre seus processos de percepção e de apropriação do ambiente construído: o caso de áreas situadas no bairros Centro, Fragata e São Gonçalo, Pelotas/RS.** Dissertação de Mestrado – Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, RS, 2018.

GUTIERREZ, Ester Bendjouya. **Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas 1777-1888.** Tese (Doutorado em História do Brasil) - Programa de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999. 550 p.

HALL, Edward. T. **A dimensão Oculta.** Relógio d'Água, Coleção: Nº: Antropos, 1986.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. 2018

<<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9109-projecao-da-populacao.html?=&t=downloads>> Acesso em: 08 de mar. 2018.

_____. **IBGE Tábua completa de mortalidade para o Brasil - 2017.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9126-tabuas-completas-de-mortalidade?=&t=o-que-e>. Acesso em: 10 de mar. 2018.

_____. **IBGE Perfil das Cidades Pelotas/RS.** 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/pelotas/panorama>>. Acesso em: 08 de mar. 2018.

ICW. International Charter for Walking, 2006. Disponível em: https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key_doc/charter_EN.pdf. Acesso em: 28 de março 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JULIANO, F. B. Na Semana do Pedestre, população compartilha situações vividas no trânsito do RS, 2019. [Entrevista concedida a] PERACHI, J. **Jornal do almoço.** Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7830885/>. Acesso em: 12 de agosto de 2019.

LAY, Maria Cristina Dias; REIS, Antônio Tarcísio da Luz. Análise quantitativa na área de estudos ambiente comportamento. **Ambiente Construído**, vol. 5, no. 2. Pp. 21-36. Porto Alegre, 2005.

LITMAN, Todd Alexander. Economic Value of Walkability. *World Transport Policy & Practice*. v. 10, n.1, p. 3-11, Outubro, 2004. Disponível em: <https://www.americantrails.org/files/pdf/walkability.pdf> Acesso em: 28 de maio 2019.

LIU, Ronghui.; SILVA, João Pedro Cruz; SECO, Álvaro Jorge da Maia. A Bi-Modal Microsimulation Tool for the Assessment of Pedestrian Delays and Traffic Management. **9th International Association of Travel Behaviour Research Conference**, Gold Coast, 2000. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.4.8450&rep=rep1&type=pdf>. Acesso em: 23 de setembro 2020.

LOCKWOOD, Ian M. ITE traffic calming definition. **Institute of Transportation Engineers. ITE Journal**; Washington Vol. 67, Ed. 7, Jul 1997. Disponível em: <https://search.proquest.com/openview/2dfcf461b918c4246566ac478284103d/1?pq-origsite=gscholar&cbl=42116>. Acesso em: 15 de abril 2020.

LUNARO, Adriana. **Avaliação dos espaços urbanos segundo a percepção das pessoas idosas.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São Carlos. UFSCar, 2006

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. A Tactical Urbanism How-To. In: **Tactical Urbanism Short-term Action for Long-term Change**. Island Press, Washington, DC. p. 171–208, 2015. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.5822/978-1-61091-567-0> Acesso em: 05 de maio 2019.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Arte e Comunicação, 1999.

MALATESTA, Meli. Caminhabilidade e segurança: O desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. p. 19-29.

MALATESTA, Meli. **A Rede de Mobilidade a Pé**. São Paulo: Annablume, 2018.

MAGALHÃES, Mario Osorio. **Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890)**. Pelotas: Mundial, 1993. 257 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1993.

_____. **Os passeios da cidade antiga (Guia histórico das ruas de Pelotas)**. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

MARGON, Patrícia Vilela. **O comportamento dos pedestres durante a travessia de vias em faixas não semaforizadas**. Tese de Doutorado – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, 2016.

MASCARÓ, Juan Luis.; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005

MONTECLARO, Ana Cristina Satiro de Souza. **Velhices Sustentáveis**. Revista LABVERDE. Universidade de São Paulo, São Paulo, n. 8, 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2179-2275.v0i8p109-139> Acesso em: out. 2018.

MUELLER, Natalie; ROJAS-RUEDA, David; COLE-HUNTER, Tom; de NAZELLE, Audrey; DONS, Evi; GERIKE, Regine; GOSTSCHI, Thomas; PANIS, Luc Int; KAHLMEIER, Sonja; NIEUWENHUIJSEN, Mark (2015). Health impact assessment of active transportation: A systematic review. **Preventive Medicine**, v. 76, p. 103-114, julho de 2015. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743515001164?via%3Dihub>. Acesso em: 23 de novembro 2019.

NACTO-GDCI (National Association of City Transportation Officials). **Guia Global Desenho de Ruas**. São Paulo: SENAC, 2016.

NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento. et al. Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. **Ciência & Saúde Coletiva**, vol. 20, núm. 2, fevereiro, 2014, pp. 461-470.

NASAR, Jack; HECHT, Peter; WENER, Richard. Mobile telephones, distracted attention and pedestrian safety. **Accident Analysis and Prevention**, 40(1), 69-75, 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S000145750700070X?via%3Dihub>. Acesso em: 23 de junho 2020

NÉSPOLI, Luiz Carlos Mantovani. Simplificando os cruzamentos para facilitar mudança de comportamento. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP** - Ano 35 vol. 3º quadrimestre, 2012. Disponível

em:http://filesserver.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/4A74D929-49DE-4BED-B921-6EE3FF138F28.pdf. Acesso em: 19 de junho de 2019.

OPAS. ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Folha informativa – COVID-19 (doença causada pelo novo coronavírus)**. Brasília OMS, 2020. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=6101:covid19&Itemid=875. Acesso em: 01 de junho de 2020.

ONU. **ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS**. Perspectivas da População Mundial, 2017 Disponível em: <https://population.un.org/wpp/DataQuery/>. Acesso em: 01 de abril de 2019.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Envelhecimento ativo: uma política de saúde**. Brasília OMS, 2005.

_____. **Guia global: cidade amiga do idoso**. Genebra OMS, 2008.

ONO, Rosaria; VILLA, Simone Barbosa; ABATE, Tania Pietzschke; BARBOSA, Maria Beatriz Pestana; FRANÇA, Ana Judite G. Limongi; ORNSTEIN, Simone Walbe. Métodos qualitativos para aferição da percepção dos usuários. IN: ONO, R. et al (org.). **Avaliação pós-ocupação: na arquitetura, no urbanismo e no design: da teoria à prática**. São Paulo: Oficina de Textos, 2018. P. 121 – 134

ORNSTEIN, Simone Walbe; ROMÉRO, Marcelo. **Avaliação Pós-Ocupacional do Ambiente Construído**. Colaboração de Marcelo Roméro. São Paulo: Studio Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1992.

ORNSTEIN, Simone Walbe; BRUNA, Gilda Collet; ROMÉRO, Marcelo de Andrade. **Ambiente construído e comportamento: a avaliação pós-ocupação e a qualidade ambiental**. 1. ed. São Paulo: Nobel, 1995.

ORNSTEIN, Simone Walbe; ONO, Rosaria; VILLA, Simone Barbosa; Ana Judite G. Limongi. Avaliação pós-ocupação (APO) aplicada à realimentação do processo de projeto. IN: ONO, R. et al (org.). **Avaliação pós-ocupação: na arquitetura, no urbanismo e no design: da teoria à prática**. São Paulo: Oficina de Textos, 2018. P. 20 - 47

PARADEDA, Maria Regina. **Arquitetura da paisagem e modernidade: Um estudo sobre representações e memória das praças de Pelotas (1860-1930)**. 2003. 349 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Programa de Pós-graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

PELOTAS. LEI Nº 5.502, DE 11 DE SETEMBRO DE 2008. **III Plano Diretor Municipal de Pelotas**. Disponível em: <http://www.pelotas.rs.gov.br/plano-mobilidade>. Acesso em: 24 de agosto de 2018.

PELOTAS. Decreto 6.209, de 19 de setembro de 2019. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas**. Disponível em: <http://www.pelotas.rs.gov.br/plano-mobilidade>. Acesso em: 24 de agosto de 2018.

PELOTAS. Decreto 6.249, de 17 de março de 2020. **Medidas adotadas pela Administração Pública Municipal para enfrentamento da COVID-19**. Disponível em: <https://revistanews.com.br/wp-content/uploads/2020/03/decreto-municipal-6.249-17-de-mar%C3%A7o.pdf>. Acesso em: 24 de maio de 2020.

PLACE AGE. Disponível em: <<http://placeage.org/br/cidades/single>> Acesso em: out. 2018.

PELOTAS. Prefeitura Municipal De Pelotas. Pelotas: 2018. Disponível em: < <http://www2.pelotas.com.br/transparencia/>>. Acesso em: nov. 2018.

PFUTZENREUTER, Andrea Holz. **Viver a cidade, envelhecer na cidade. Os espaços públicos como interface para o envelhecimento pessoal.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Machenzie, São Paulo, 2014.

REIS, Antonio Tarcísio da Luz; LAY, Maria Cristina Dias. **As técnicas de APO como Instrumento de Análise Ergonômica do Ambiente Construído.** In: III Encontro Nacional e I Encontro Latino-Americano de Conforto no Ambiente Construído, III., 1995, Gramado. Anais... Gramado: ANTAC, 1995.

RIO GRANDE DO SUL. **Decreto nº 55.128.** Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 19 março 2020. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/rs/decreto-n-55128-2020-rio-grande-do-sul-declara-estado-de-calamidade-publica-em-todo-o-territorio-do-estado-do-rio-grande-do-sul-para-fins-de-prevencao-e-de-enfrentamento-a-epidemia-causada-pelo-covid-19-novo-coronavirus-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 16 maio 2020.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso; AZEVEDO, Giselle Arteiro; BRASILEIRO, Alice; ALCANTARA, Denise de; QUEIROZ, Mônica. **Observando a Qualidade do Lugar: Procedimentos para a avaliação pós-ocupação.** Rio de Janeiro: PROARQ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

RISSEL, Chris E. Active travel: a climate change mitigation strategy with co-benefits for health. **New South Wales Public Health Bulletin.** v. 20(1-2), p. 10-13, 2009. Disponível em <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/19261210>. Acesso em 2 de agosto de 2019.

ROUPHAIL, Nagui M. Midblock crosswalks: a user compliance and preference study. **Transportation Research Board**, No. 959, p.41–47, 1984) Disponível em: <http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1984/959/959-006.pdf> Acesso em 3 de abril de 2019.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **A Psicologia Social e o trânsito.** *Psicol. cienc. prof.*, Brasília, v. 6, n. 2, p. 22-23, 1986 .Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141498931986000200007&lng=en&nrm=iso. Acesso em abril de 2019.

SANT'ANNA, Rogéria Motta de. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego.** Tese - UFRJ/COPPE, 2006.

SMITH, Plínio Junqueira. A percepção como uma relação: uma análise do conceito comum de percepção (2014) **Analytica – Revista de Filosofia**, Rio de Janeiro, vol 18 nº 1, 2014, p. 109-132, 2014. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/analytica/article/view/2326>. Acesso em: abril de 2021.

SISIOPIKU, Virginia P.; AKIN, Darcin. Pedestrian Behaviors at and Perceptions Towards Various Pedestrian Facilities: an Examination Based on Observation and Survey Data. **Transportation Research Part F**, No. 6, p. 249-274, 2003.

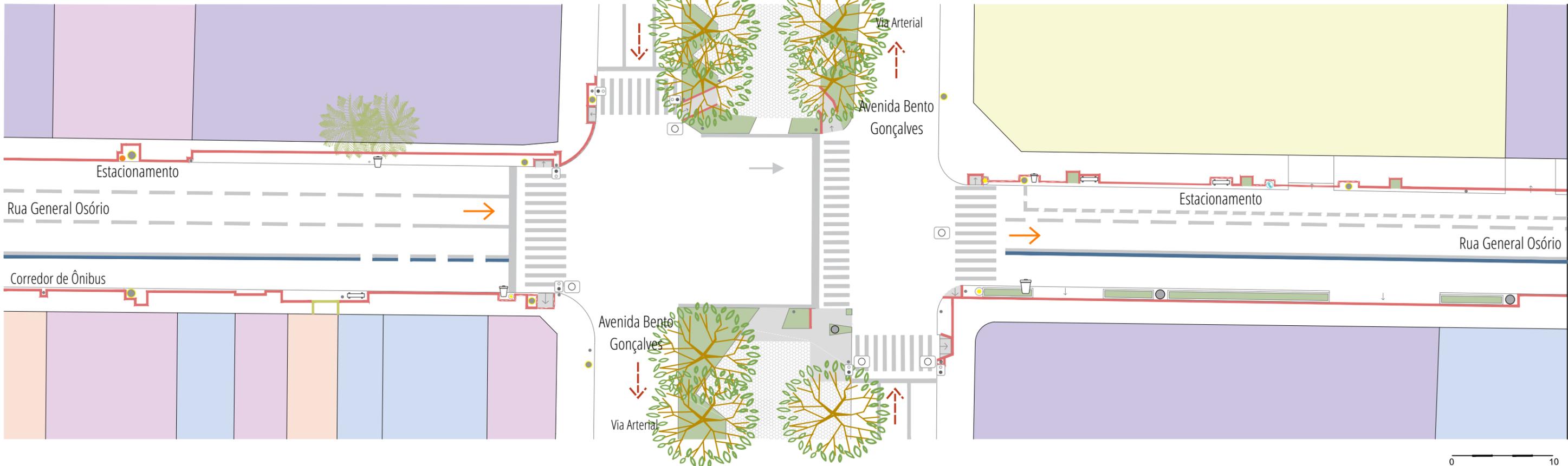
SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil (1812-2000).** Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Doutorado Pensamento Geográfico e Organização do Território, Faculdade de Geografia e História, Universidade de Barcelona, Barcelona, 2002.

- SOMMER, Robert & SOMMER, Barbara. **A practical guide to behavioral research: Tools and techniques**. Fifth Edition: Oxford, 2002.
- SORENSEN, Michael e MOSSLEMI, Marjan. Subjective and objective safety: the effect of road safety measures on subjective safety among vulnerable road users. **TOI Report, 1009. (2009)** Disponível em: https://evalueringsportalen.no/evaluating/subjective-and-objective-safety-the-effect-of-road-safety-measures-on-subjective-safety-among-vulnerable-road-users/Subjective_Objective_Safety.pdf/@@inline. Acesso em: novembro de 2020.
- SOTO, María José Monteagudo. **Los mayores como grupo de riesgo en tráfico: Un estudio descriptivo sobre su comportamiento peatonal e implicaciones para la intervención en Seguridad Vial**. Tese de Doutorado. Universidade de Valencia, Espanha, 2000.
- SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2017.
- SUTTI, Daniela da Câmara; PAIVA, Lincoln. Urbanismo caminhável: Experiências da circulação de pedestres na cidade. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. p. 177-190.
- TEIXEIRA, Mariana Fernandes. Sobre ruas e pessoas: uma análise espacial dos bairros Ibituruna e Major Prates de Montes Claros - MG. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, 2018.
- TOMASINI, Sérgio Luiz Valente. Envelhecimento e planejamento do ambiente construído: em busca de um enfoque interdisciplinar. **Revista Brasileira de Ciências do Envelhecimento Humano**, 2005.
- TORQUATO, Renata Jucksch. **Percepção de risco e comportamento de pedestres**. Dissertação de Mestrado em Psicologia - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2011.
- TIWARI, Geetam; BANGDIWALA, Shrikant; SARASWAT, Arvind; GAURAV, Sushant. Survival analysis: Pedestrian risk exposure at signalized intersections. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**. v. 10, p.77–89, 2007.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.
- VILLA, Simone Barbosa; ONO, Rosaria; FRANÇA, Ana Judite Galbiatti Limongi; ORNSTEIN, Sheila Walbe. Procedimentos metodológicos. IN: ONO, R. et al (org.). **Avaliação pós-ocupação: na arquitetura, no urbanismo e no design: da teoria à prática**. São Paulo: Oficina de Textos, 2018. P. 81 – 94
- VISCHER, Jacqueline. **Post-Occupancy Evaluation: A Multifaceted Tool for Building Improvement**. In: Learning from our building. A State-of-the Practice 170 Summary of Post – Occupancy Evaluation. Federal Facilities Council: Washington, DC: National Academy Press, 2002.
- WRI. World Resources Insitute. **O desenho de cidades seguras**. Diretrizes e exemplos para promover a segurança viária a partir do Desenho Urbano. OBELHEIRO, Marta; WELLE, Ben; LI, Wei; ADRIAZOLA, Claudia; KING, Robin; SARMIENTO, Claudio; LIU, Qingnan. (org.). EMBARQ, 2017. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/sites/default/files/O-Desenho-de-Cidades-Seguras.pdf>. Acesso em: setembro de 2020.

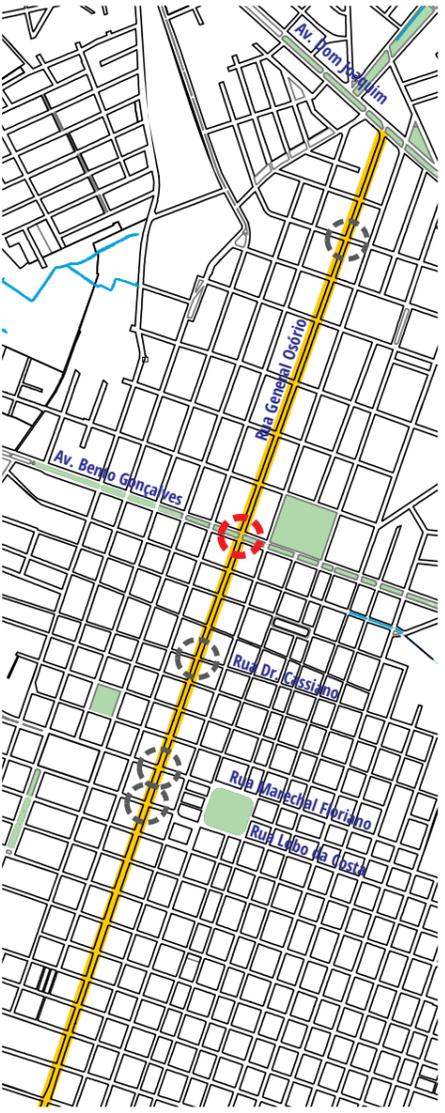
WRI. World Resources Institute. **Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito**. WELLE, Ben; SHARPIN, Anna Bray; ADRIAZOLA-STEIL, Claudia; BHATT, Amit; ALVEANO, Saúl; OBELHEIRO, Marta; IMAMOGLU, Celal Tolga; JOB, Soames; SHOTTEN, Marc; BOSE, Dipan. (org.). EMBARQ, 2019. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/sustentavel-e-seguro-visao-e-diretrizes-para-zerar-mortes-no-transito>. Acesso em: setembro de 2020.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: Planejamento e métodos**. GRASSI, D. (Trad.), 3ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

APÊNDICE A - LEVANTAMENTO FÍSICO DA RUA GENERAL OSÓRIO E DAS INTERSECÇÕES
ESTUDADAS



Cruzamento: Rua General Osório x Avenida Bento Gonçalves



LEGENDA:

- Sentido de Fluxo Principal
- Sentido de Fluxo Secundário
- ☎ Telefone Público/ Orelhão
- Projetado - não executado
- Placa faixa de pedestre
- ☑ Abrigo de Onibus
- Hidrômetro
- △ Parquimetro
- Placa de velocidade
- Placa de sinalização
- ⊞ Semáforo para veículos
- ⊞ Semáforo para pedestres
- Gradil
- ☑ Lixeira
- ☑ Banco
- Posto
- Posto de Luz
- Piso Alerta
- Piso Direcional

Matriz:

- ↑↑ Sentido da Via
- ⓔ Sinalização Vertical
- ▒ Sinalização Horizontal
- ▒ Rampas de Acesso
- ▒ Acessibilidade Plena
- ▒ Iluminação Pública
- ▒ Calçada Ampla
- ▒ Visibilidade
- ▒ Semáforo
- ▒ Piso Regularizado
- ▒ Baixo Fluxo de Veículos
- ▒ Intenso Fluxo de Pedestres
- ▒ Uso Misto do Solo
- ▒ Mobiliário Urbano

Legenda: Uso do Solo

Total de lotes - Zoom: 15 lotes

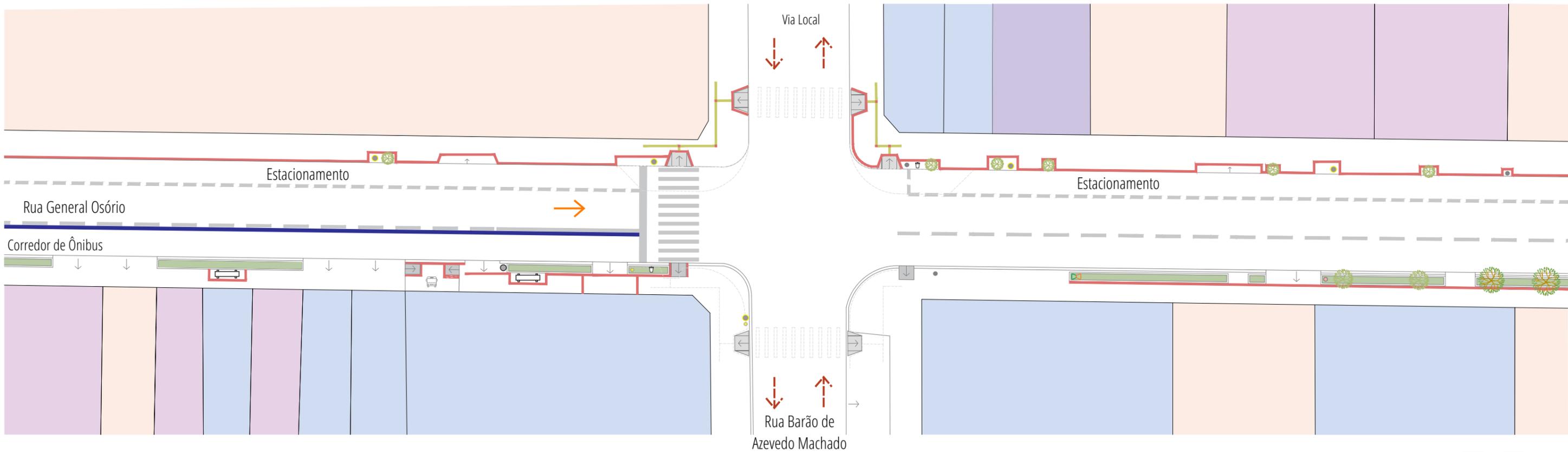
- Comércio - 27%
- Serviço - 27%
- Misto - 27%
- Residencial - 13%
- Religioso - 6%

Total de 2 quadras: 51 lotes

- Comércio - 18%
- Serviço - 33%
- Misto - 14%
- Residencial - 29%
- Religioso - 6%

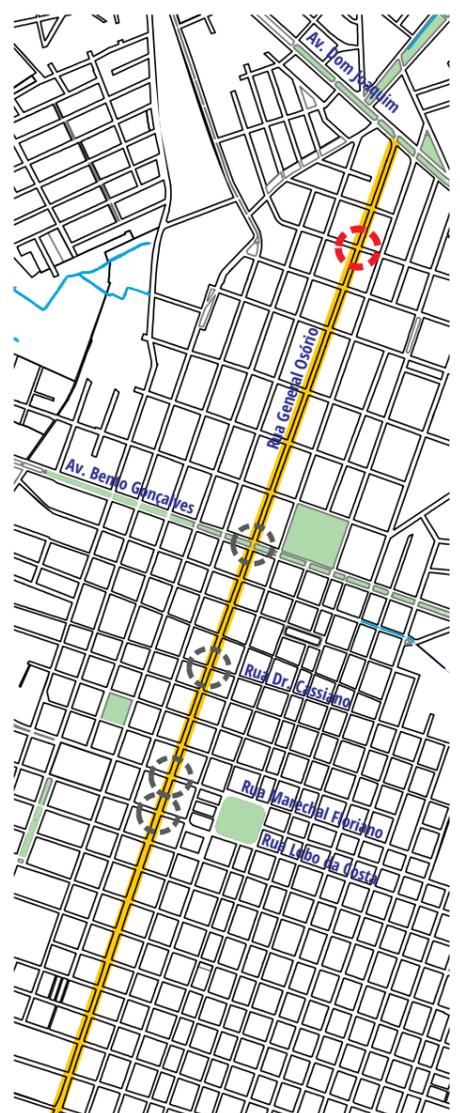
Imagens:
Avenida Bento Gonçalves





0 10

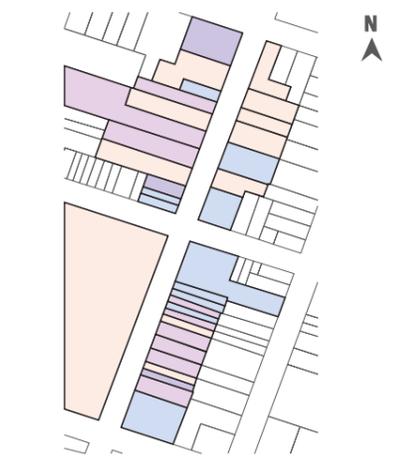
Cruzamento: Rua General Osório x Barão de Azevedo Machado

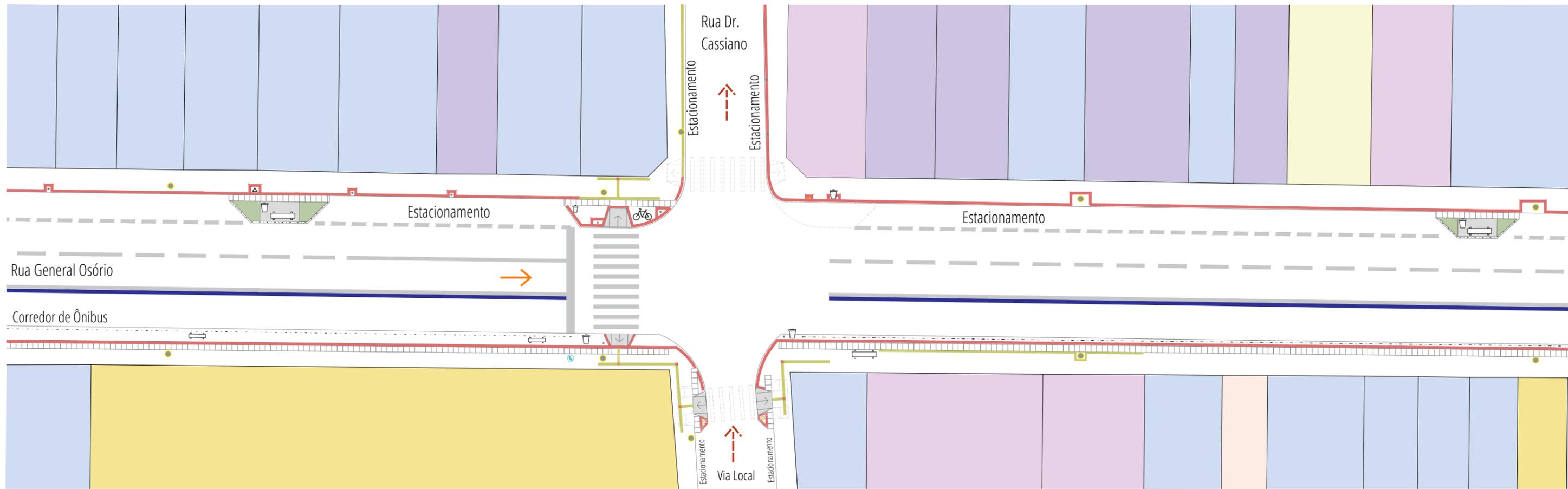


- LEGENDA:**
- Sentido de Fluxo Principal
 - Sentido de Fluxo Secundário
 - ☎ Telefone Público/ Orelhão
 - Projetado - não executado
 - Placa faixa de pedestre
 - ☎ Abrigo de Ônibus
 - Hidrômetro
 - △ Parquímetro
 - Placa de velocidade
 - Placa de sinalização
 - ⊞ Semáforo para veículos
 - ⊞ Semáforo para pedestres
 - ⊞ Gradil
 - ☐ Lixeira
 - ☐ Banco
 - Posto
 - Posto de Luz
 - ☐ Piso Alerta
 - ☐ Piso Direcional
- Legenda: Uso do Solo**
- Total de lotes - Zoom: 20 lotes
- Comércio - 40%
 - Serviço - 5%
 - Misto - 25%
 - Residencial - 30%

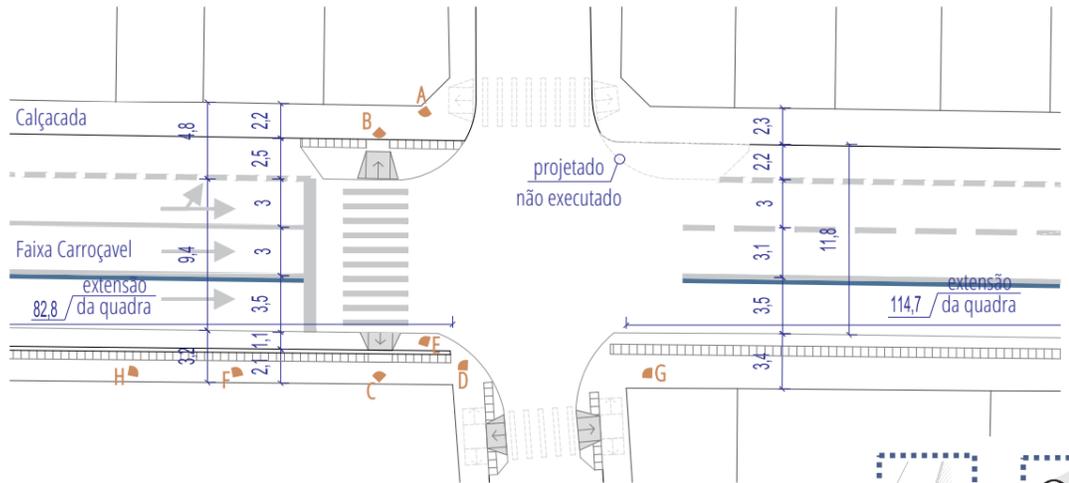
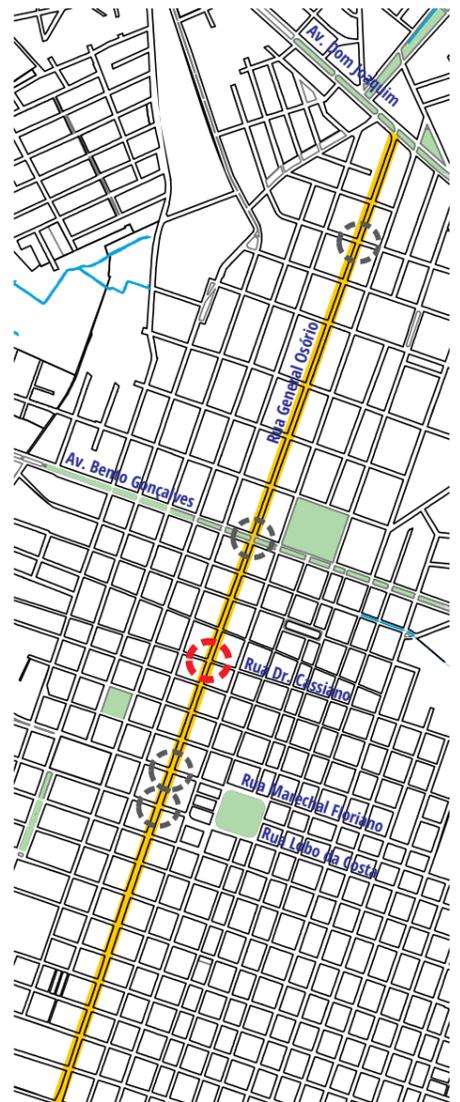
- Matriz:**
- ↑ Sentido da Via
 - ⊞ Sinalização Vertical
 - ⊞ Sinalização Horizontal
 - ⊞ Rampa de Acesso
 - ⊞ Acessibilidade Plena
 - ⊞ Iluminação Pública
 - ⊞ Calçada Ampla
 - ⊞ Visibilidade
 - ⊞ Semáforo
 - ⊞ Piso Regularizado
 - ⊞ Baixo Fluxo de Veículos
 - ⊞ Intenso Fluxo de Pedestres
 - ⊞ Uso Misto do Solo
 - ⊞ Mobiliário Urbano
- Total de 2 quadras: 33 lotes**
- Comércio - 30%
 - Serviço - 9%
 - Misto - 27%
 - Residencial - 34%

Imagens:





Cruzamento: Rua General Osório x Dr. Cassiano



LEGENDA:

- Sentido de Fluxo Principal
- Sentido de Fluxo Secundário
- Telefone Público/ Orelhão
- Projetado - não executado
- Placa faixa de pedestre
- Abrigo de Ônibus
- Hidrômetro
- Parquimetro
- Placa de velocidade
- Placa de sinalização
- Semáforo para veículos
- Semáforo para pedestres
- Gradil
- Lixeira
- Banco
- Posto
- Posto de Luz
- Piso Alerta
- Piso Direcional

Matriz:

- Sentido da Via
- Sinalização Vertical
- Sinalização Horizontal
- Rampas de Acesso
- Acessibilidade Plena
- Iluminação Pública
- Calçada Ampla
- Visibilidade
- Semáforo
- Piso Regularizado
- Baixo Fluxo de Veículos
- Intenso Fluxo de Pedestres
- Uso Misto do Solo
- Mobiliário Urbano

Imagens:

Rua Dr. Cassiano



Legenda: Uso do Solo

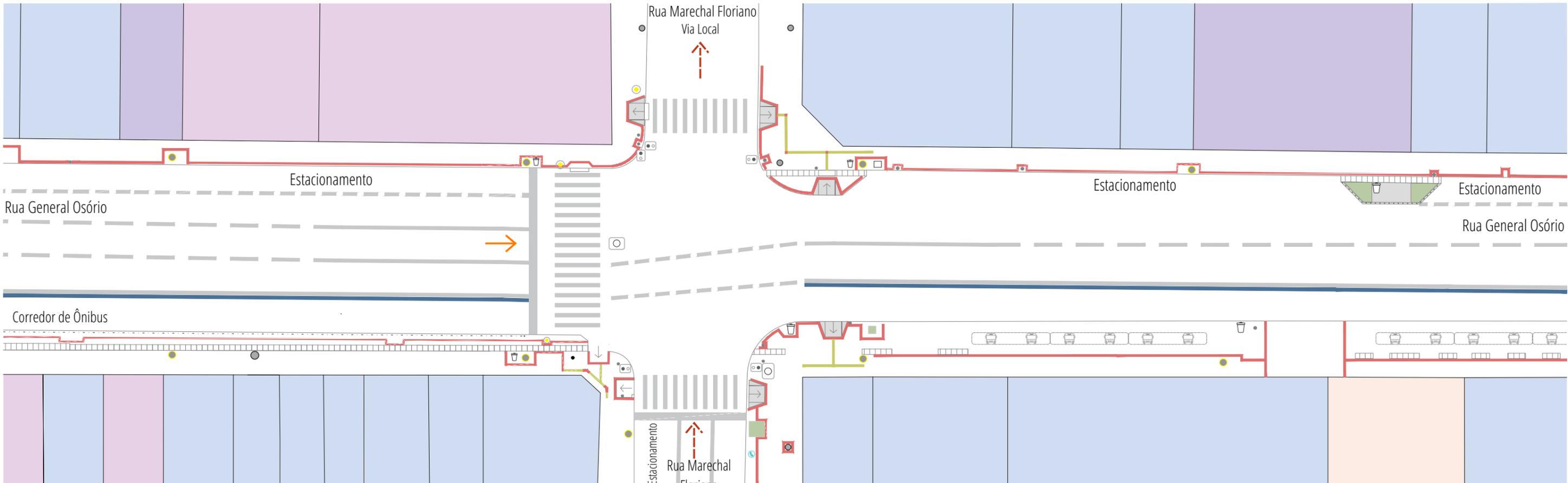
Total de lotes - Zoom: 31 lotes

- Comércio - 58%
- Serviço - 16%
- Misto - 13%
- Residencial - 3%
- Religioso - 3%
- Educacional - 7%

Total de 2 quadras: 53 lotes

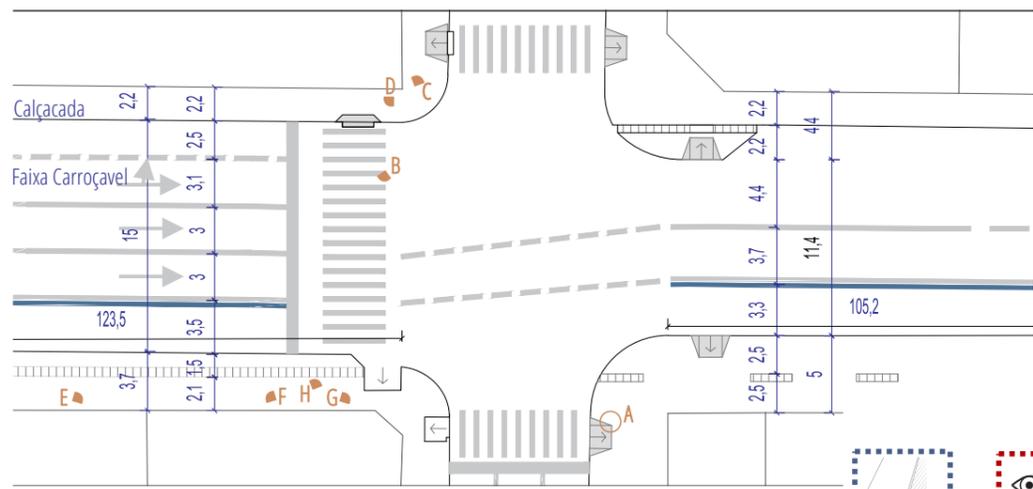
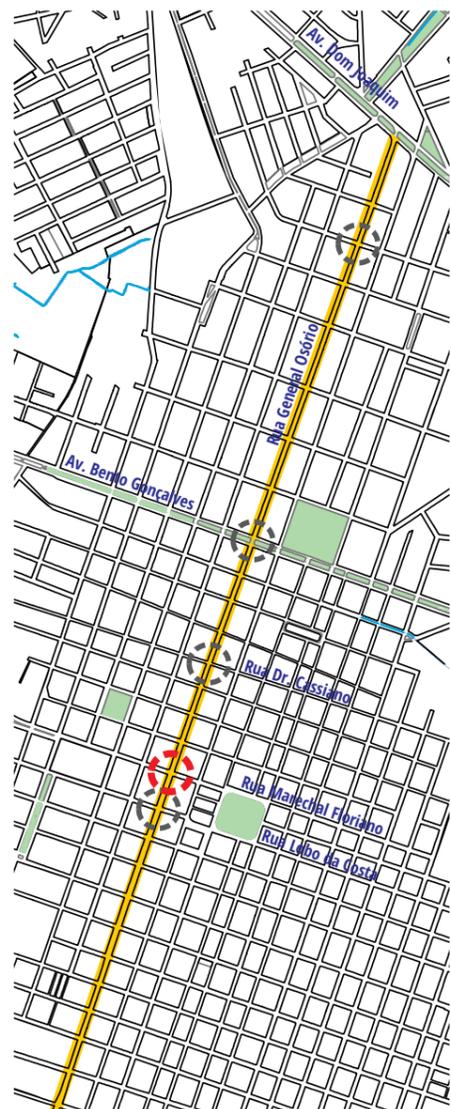
- Comércio - 53%
- Serviço - 22%
- Misto - 15%
- Residencial - 2%
- Religioso - 6%
- Educacional - 2%





Cruzamento: Rua General Osório x Rua Marechal Floriano

0 10



LEGENDA:

- Sentido de Fluxo Principal
- Sentido de Fluxo Secundário
- Telefone Público/ Orelhão
- Projetado - não executado
- Placa faixa de pedestre
- Abrigo de Ônibus
- Hidrômetro
- Parquímetro
- Placa de velocidade
- Placa de sinalização
- Semáforo para veículos
- Semáforo para pedestres
- Gradil
- Lixeira
- Banco
- Posto
- Posto de Luz
- Piso Alerta
- Piso Direcional

Matriz:

- Sentido da Via
- Sinalização Vertical
- Sinalização Horizontal
- Rampas de Acesso
- Acessibilidade Plena
- Iluminação Pública
- Calçada Ampla
- Visibilidade
- Semáforo
- Piso Regularizado
- Baixo Fluxo de Veículos
- Intenso Fluxo de Pedestres
- Uso Misto do Solo
- Mobiliário Urbano

Legenda: Uso do Solo

Total de lotes - Zoom: 26 lotes

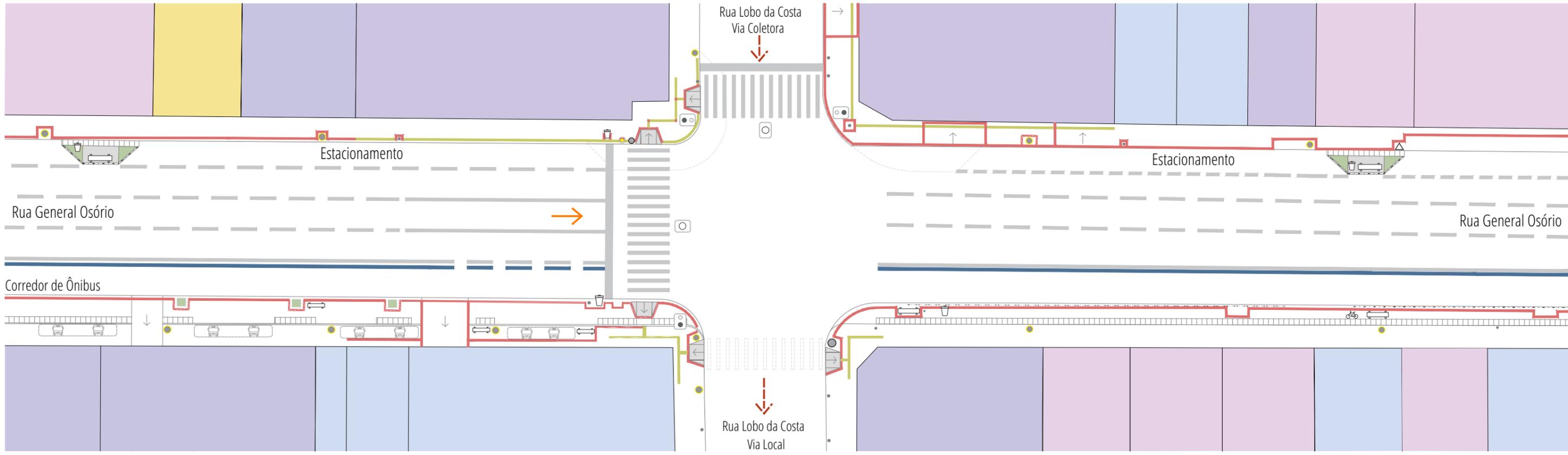
- Comércio - 73%
- Serviço - 8%
- Misto - 15%
- Residencial - 4%

Total de 2 quadras: 40 lotes

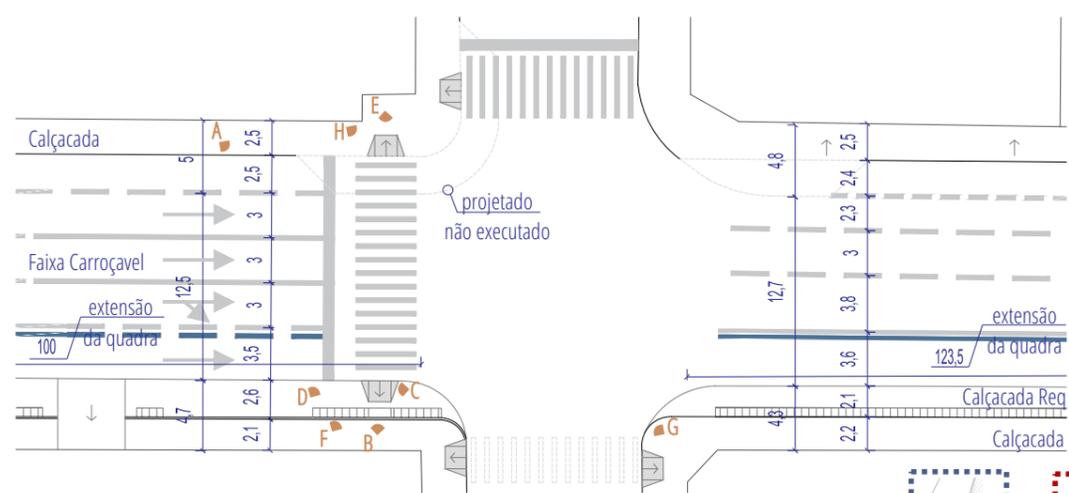
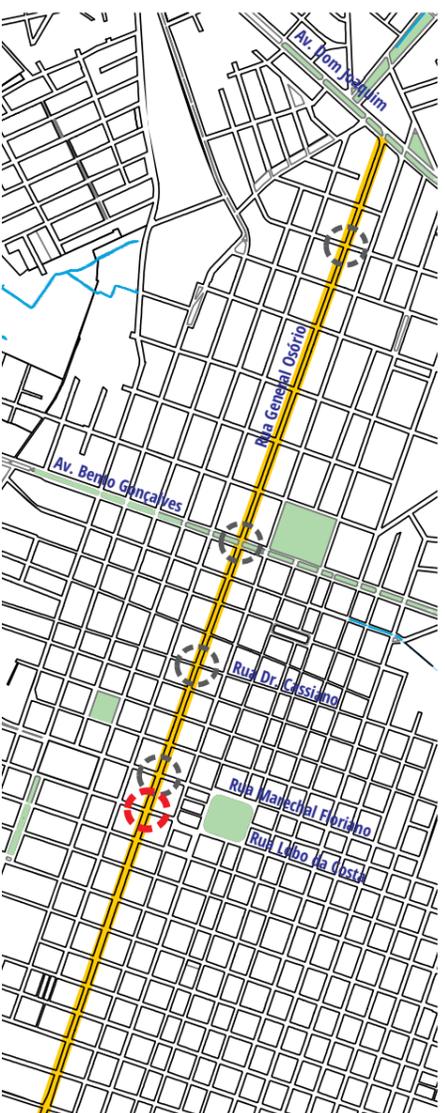
- Comércio - 68%
- Serviço - 8%
- Misto - 20%
- Residencial - 2%
- Prédio Público - 2%

Imagens: Rua Marechal Floriano





Cruzamento: Rua General Osório x Rua Lobo da Costa



LEGENDA:

- Sentido de Fluxo Principal
- Sentido de Fluxo Secundário
- Telefone Público/ Orelhão
- Projetado - não executado
- Placa faixa de pedestre
- Abrigo de Ônibus
- Hidrômetro
- Parquimetro
- Placa de velocidade
- Placa de sinalização
- Semáforo para veículos
- Semáforo para pedestres
- Gradil Lixeira
- Banco
- Posto
- Posto de Luz
- Piso Alerta
- Piso Direcional

Matriz:

- Sentido da Via
- Sinalização Vertical
- Sinalização Horizontal
- Rampas de Acesso
- Acessibilidade Plena
- Iluminação Pública
- Calçada Ampla
- Visibilidade
- Semáforo
- Piso Regularizado
- Baixo Fluxo de Veículos
- Intenso Fluxo de Pedestres
- Uso Misto do Solo
- Mobiliário Urbano

Legenda: Uso do Solo

Total de lotes - Zoom: 22 lotes

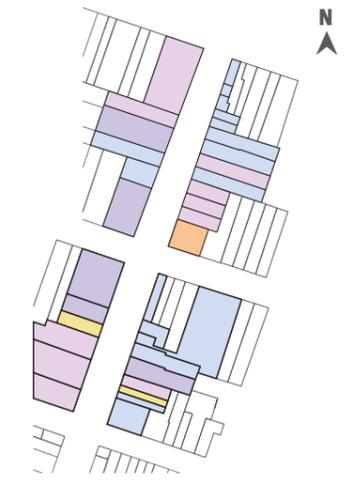
- Comércio - 32%
- Serviço - 32%
- Misto - 32%
- Educacional - 4%

Total de 2 quadras: 34 lotes

- Comércio - 47%
- Serviço - 15%
- Misto - 29%
- Prédio Público - 6%
- Educacional - 4%

Imagens:

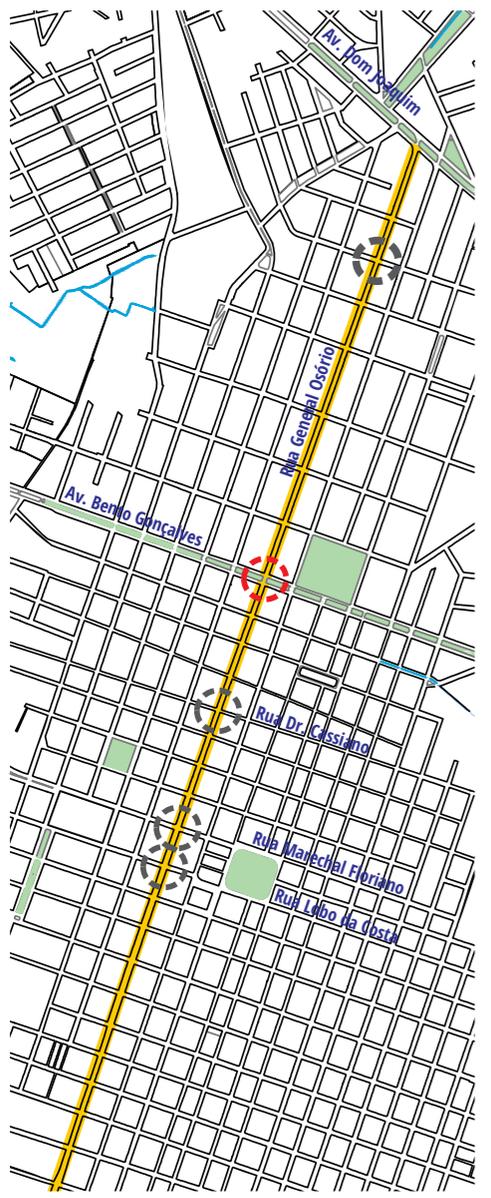
Rua Lobo da Costa



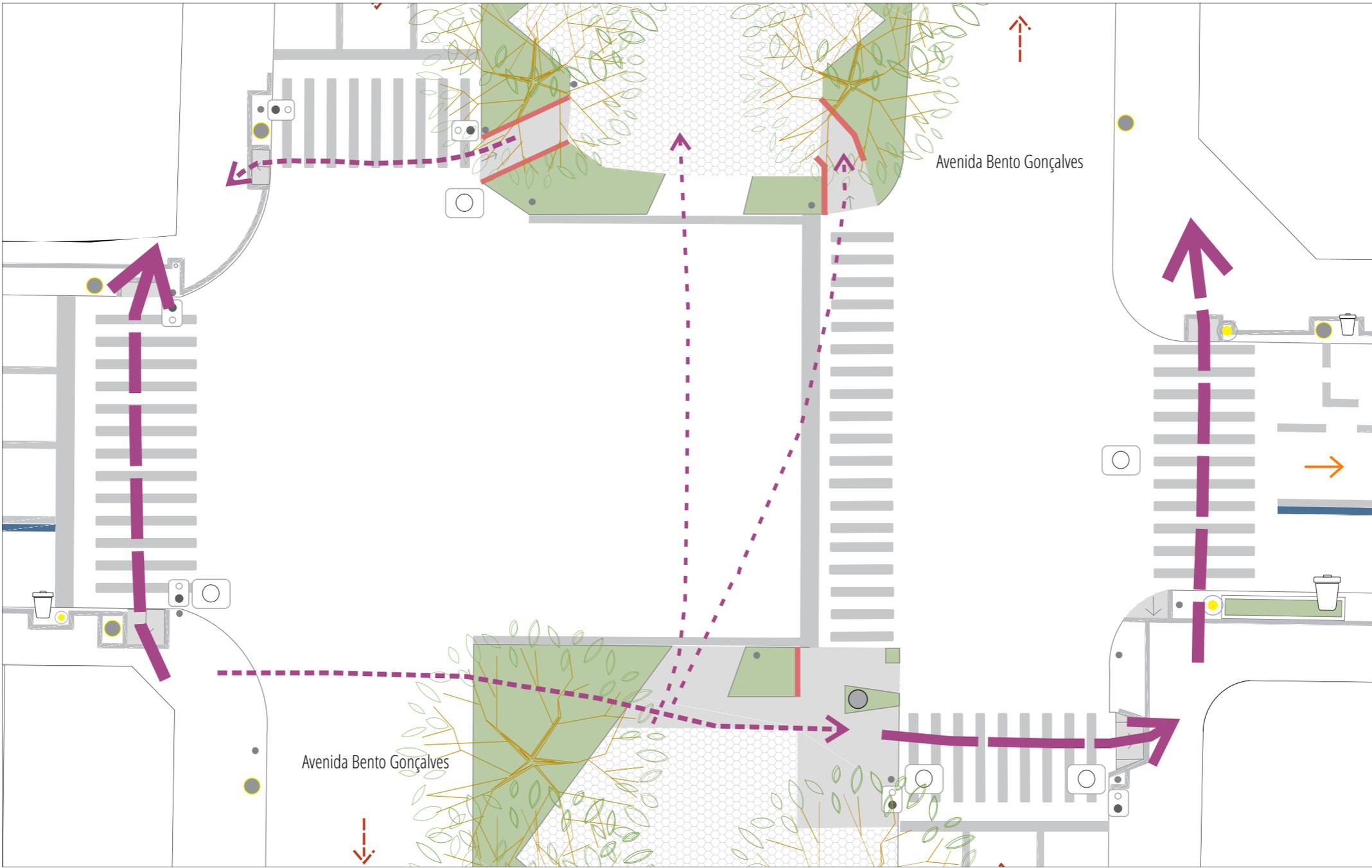
APÊNDICE B - MAPA COMPORTAMENTAL DAS INTERSECÇÕES ESTUDADAS

Mapa Comportamental - Síntese

Localização da Travessia - Av. Bento Gonçalves



Imagens



Mapa comportamental Avenida Bento Gonçalves

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 72

		%
Na faixa de segurança:	54	75%
Fora da faixa de seg:	18	25%
Total:	72	

Total de pedestres idosas que cruzaram a rua: 43

		%
Na faixa de segurança:	33	77%
Fora da faixa de seg:	10	23%
Total:	43	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 29

		%
Na faixa de segurança:	21	72%
Fora da faixa de seg:	8	28%
Total:	29	

Legenda:
 Predomínio e freqüência dos trajetos

➔ Mais recorrentes

➔ Menos recorrentes

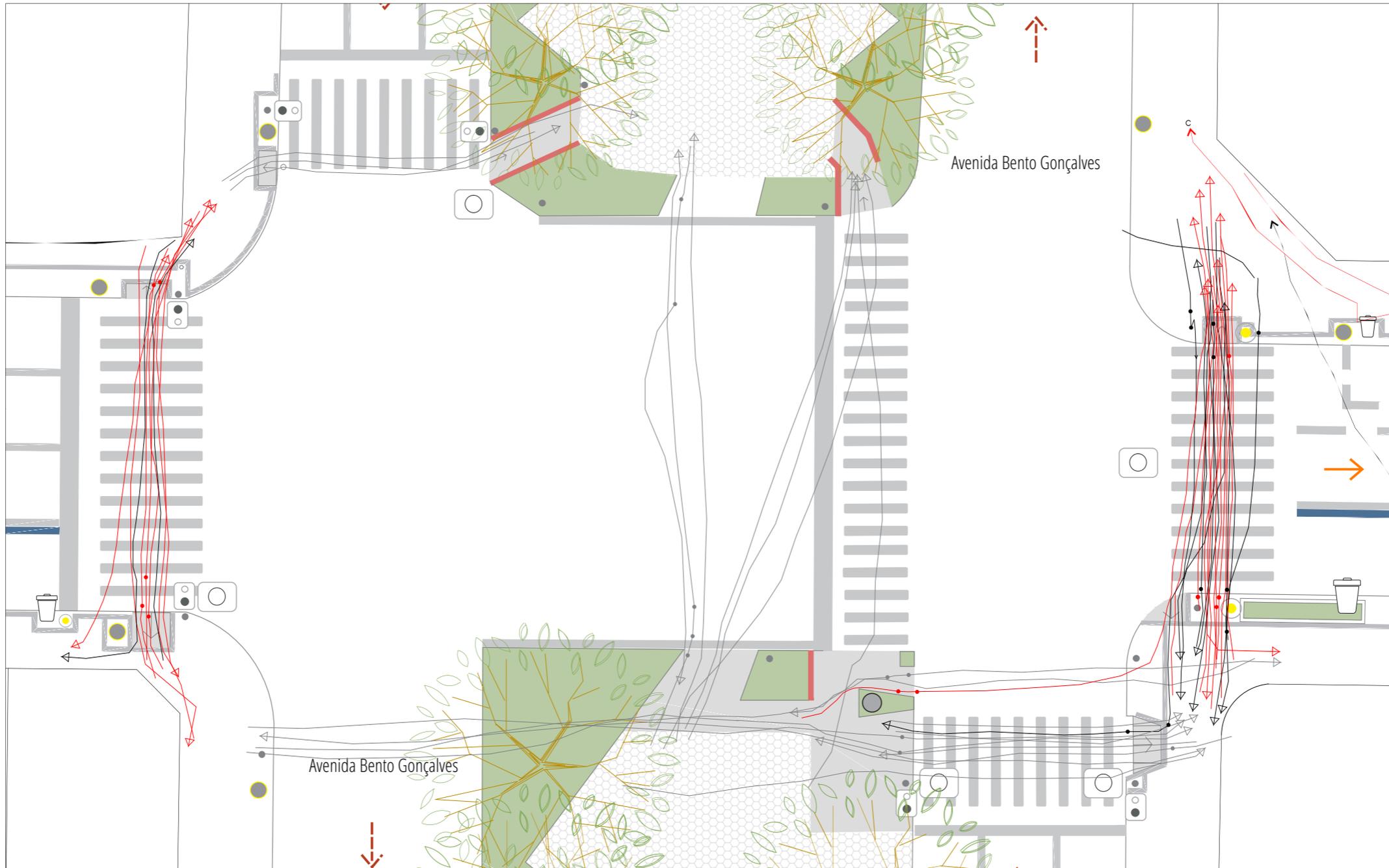
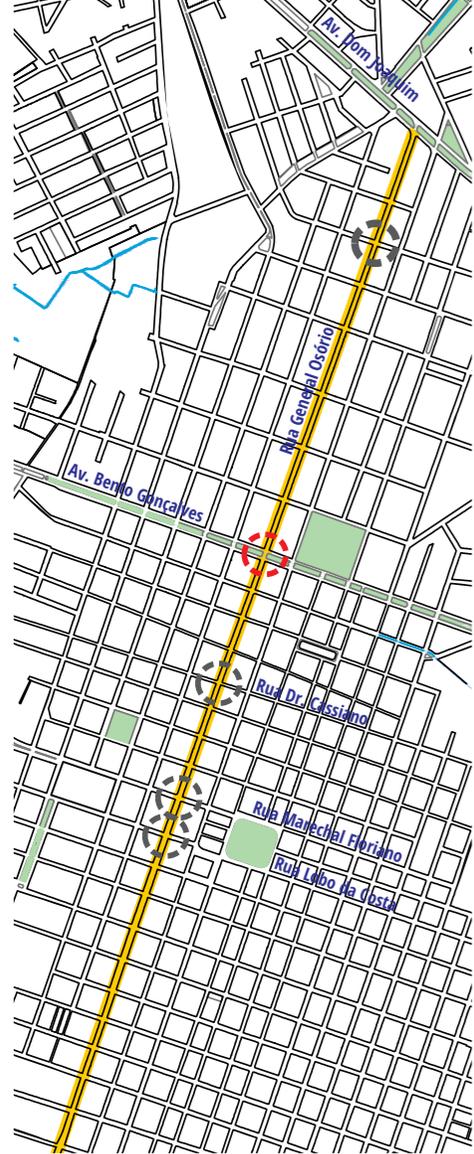
↕

Mapa Comportamental - Av. Bento Gonçalves

Período: Manhã

11hr ao 12hr

Localização da Travessia - Av. Bento Gonçalves

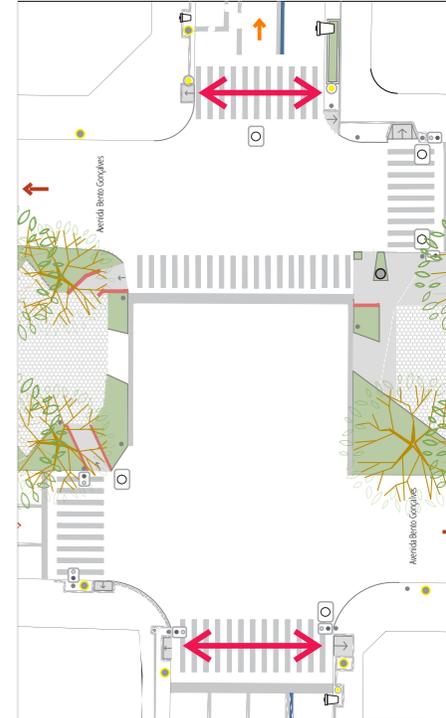


Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da : 72

	M	F
Na faixa de segurança:	10	19
Fora da faixa de seg:	5	5
Total:	15	24

Modo de cruzar a rua predominante



Modo: Dentro Perpendicular

LEGENDA:

● Interrupção no percurso/Espera

→ Direção do trajeto

Percurso aproximado de deslocamento

Percurso realizado por idosos

Percurso realizado por idosos

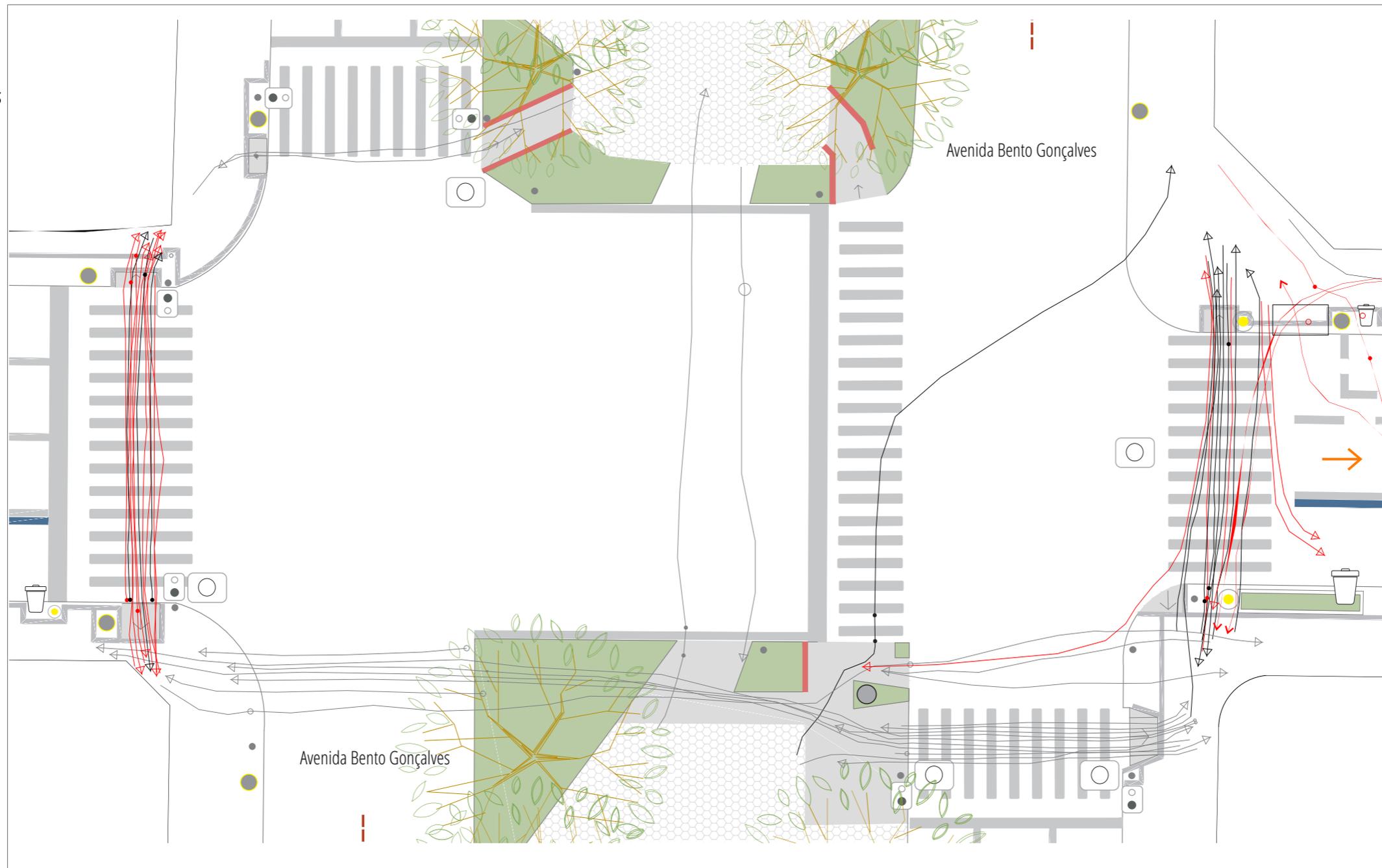
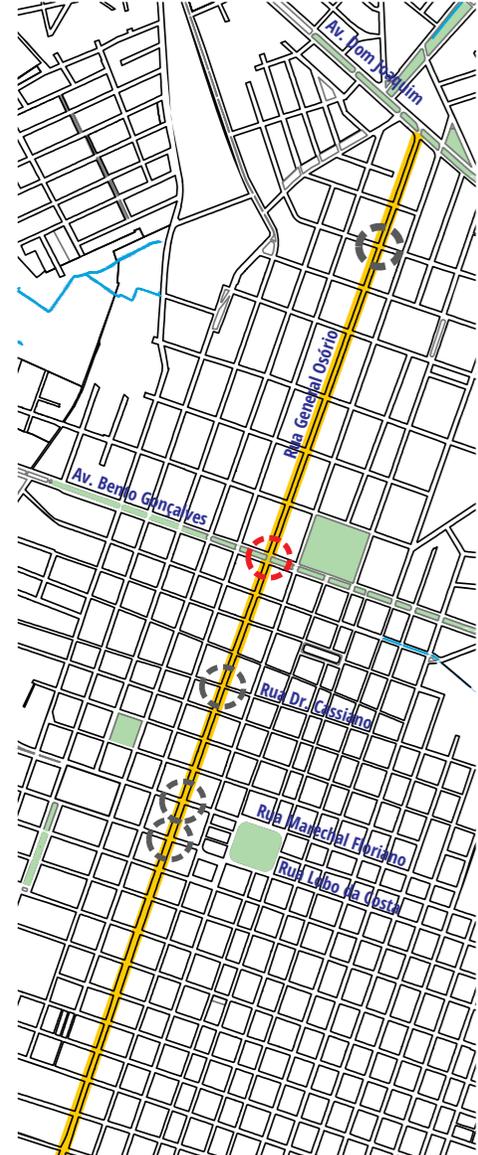
Percurso registrado - não avaliado

Mapa Comportamental - Av. Bento Gonçalves

Período: Manhã

15hr ao 16hr

Localização da Travessia - Av. Bento Gonçalves

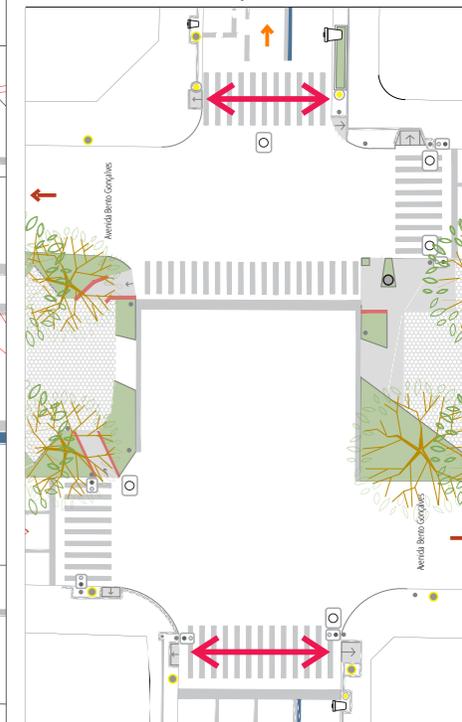


Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Tarde: 72

	M	F
Na faixa de segurança:	11	14
Fora da faixa de seg:	3	5
Total:	14	19

Modo de cruzar a rua predominante



Modo: Dentro Perpendicular

LEGENDA:

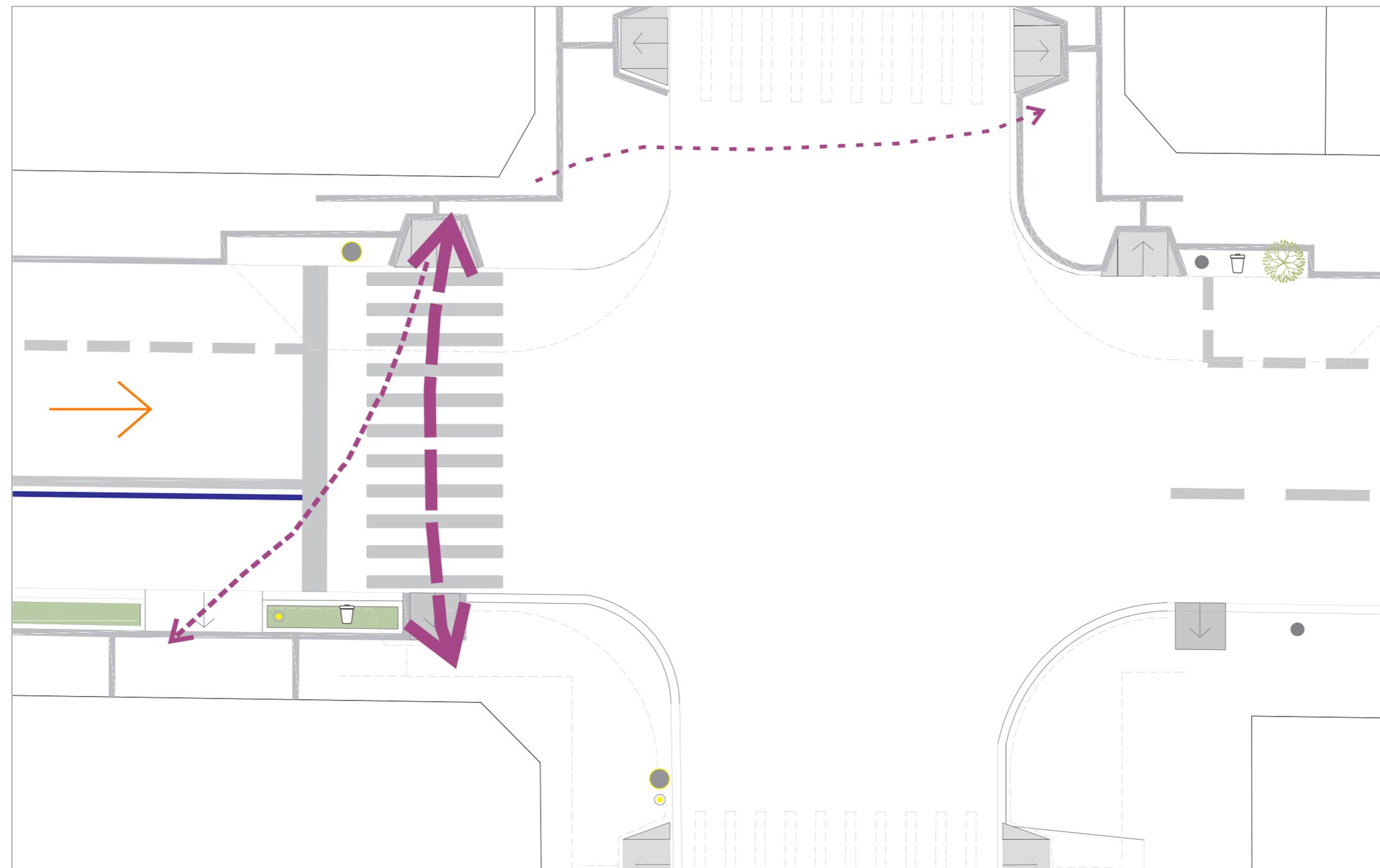
- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos

Mapa Comportamental - Síntese

Localização da Travessia - Rua Barão de Azev.



Imagens



Mapa comportamental
Rua Barão de Azevedo Machado

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 34

		%
Na faixa de segurança:	17	50%
Fora da faixa de seg:	17	50%
Total:	34	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 20

		%
Na faixa de segurança:	12	60%
Fora da faixa de seg:	8	40%
Total:	20	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 14

		%
Na faixa de segurança:	5	36%
Fora da faixa de seg:	9	64%
Total:	14	

Legenda:
Predomínio e freqüência dos trajetos

Mais recorrentes
 Menos recorrentes

LEGENDA:



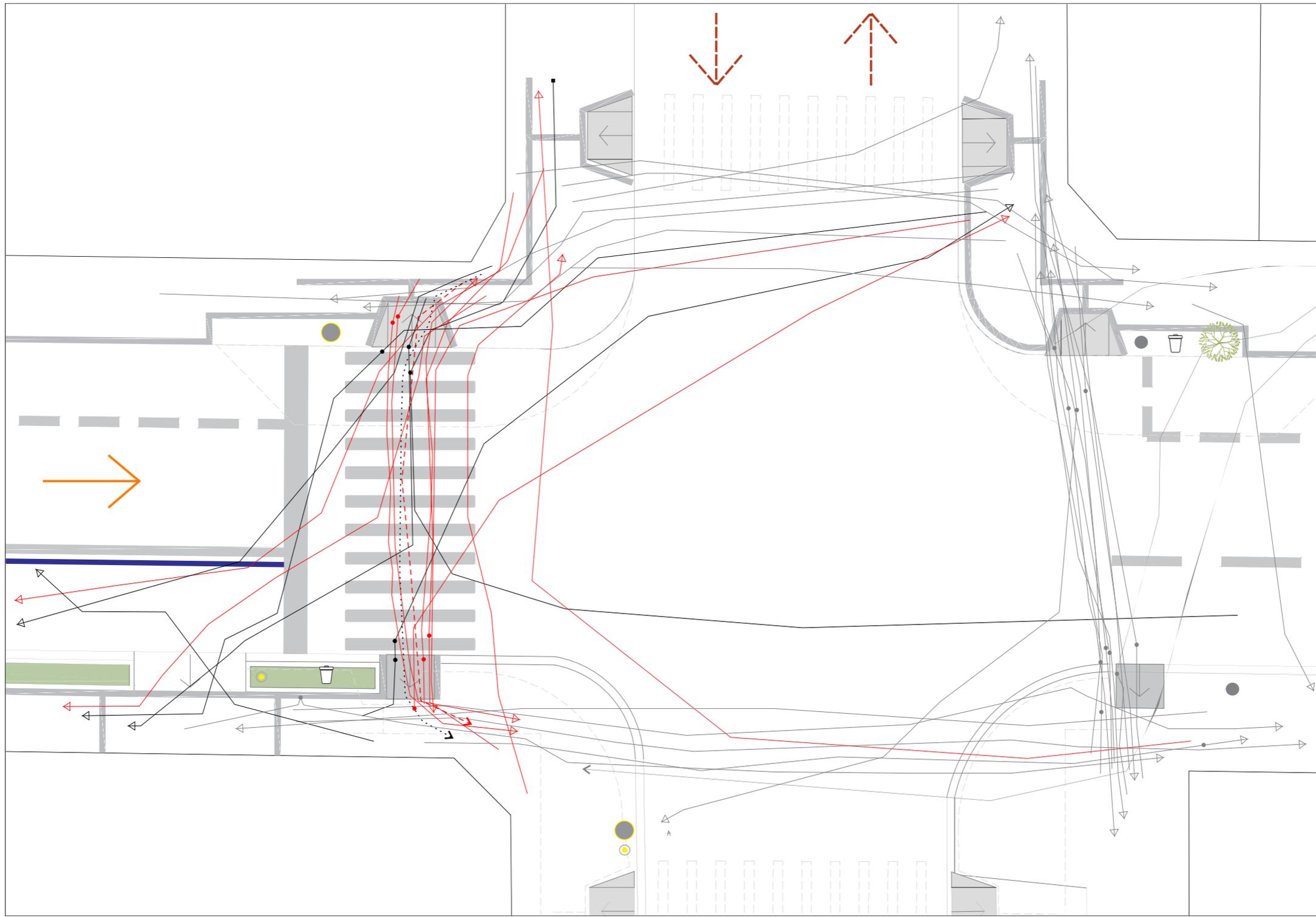
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- - - -> Indivíduo com mascote
-> Indivíduo com carrinho de feira

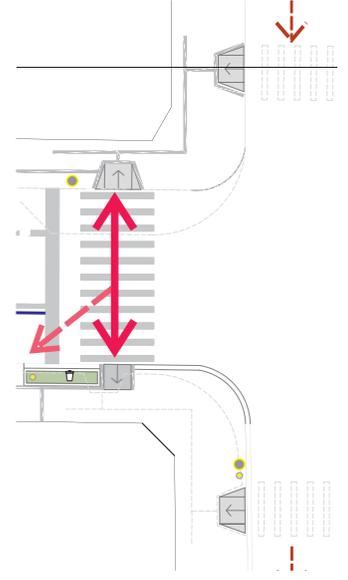
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Manhã: 17

	M	F
Na faixa de segurança:	1	6
Fora da faixa de seg:	5	5
Total:	6	11



Modo de cruzar a rua predominante



Modo: Dentro Perpendicular/
Dentro - Fora

Fotos:



LEGENDA:



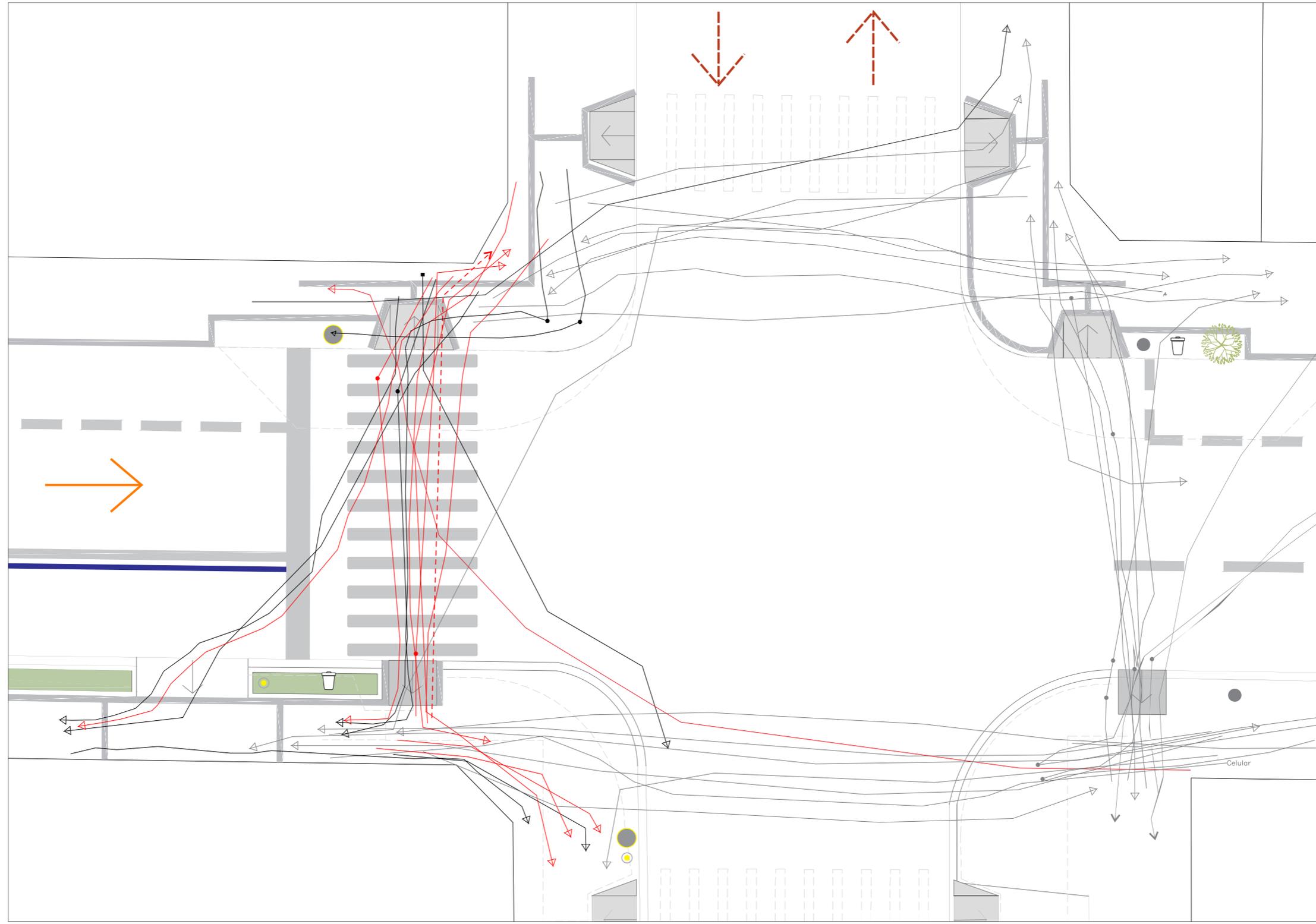
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- - - - - Indivíduo com mascote
- ⋯⋯⋯> Indivíduo com carrinho de feira

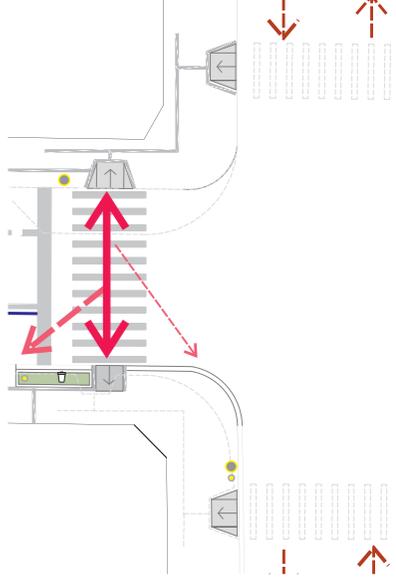
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Tarde: 17

	M	F
Na faixa de segurança:	4	6
Fora da faixa de seg:	4	3
Total:	8	9

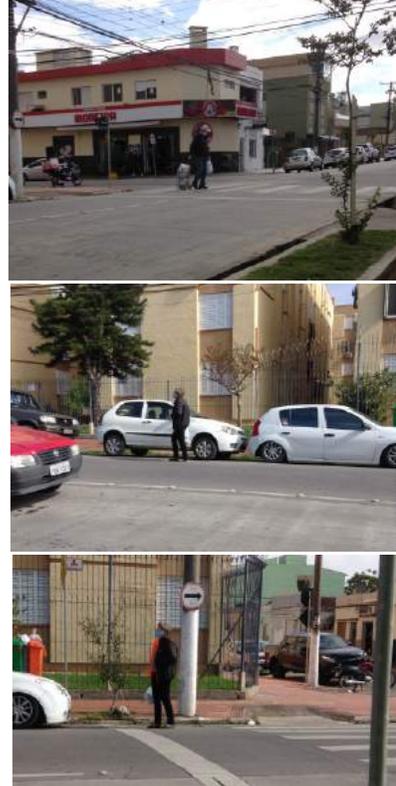


Modo de cruzar a rua predominante

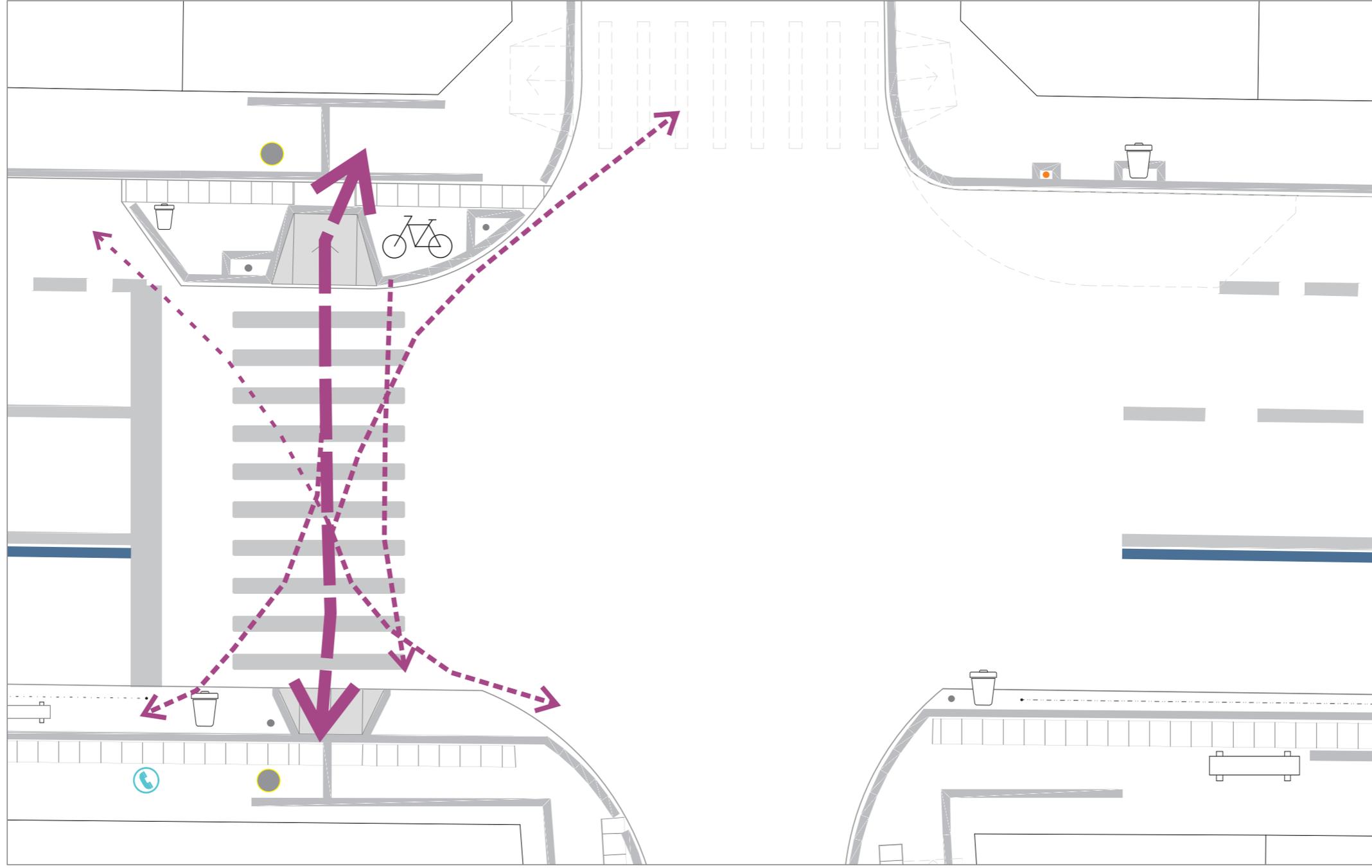
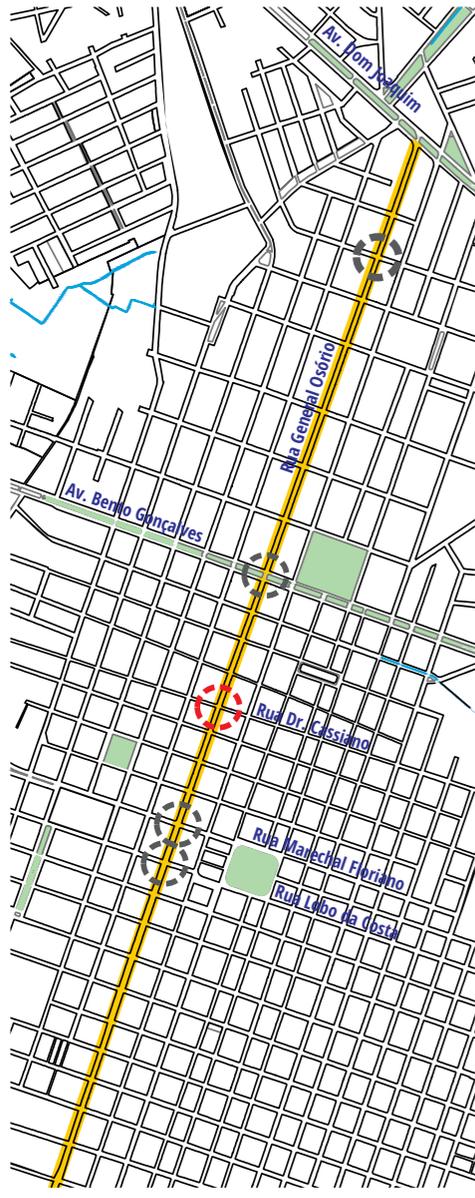


Modo: Dentro Perpendicular/
Dentro - Fora

Fotos:



Mapa Comportamental - Síntese
Localização da Travessia - Rua Dr. Cassiano



Mapa comportamental - Rua Dr. Cassiano

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 72

		%
Na faixa de segurança:	54	75%
Fora da faixa de seg:	18	25%
Total:	72	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 43

		%
Na faixa de segurança:	33	77%
Fora da faixa de seg:	10	23%
Total:	43	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 29

		%
Na faixa de segurança:	21	72%
Fora da faixa de seg:	8	28%
Total:	29	

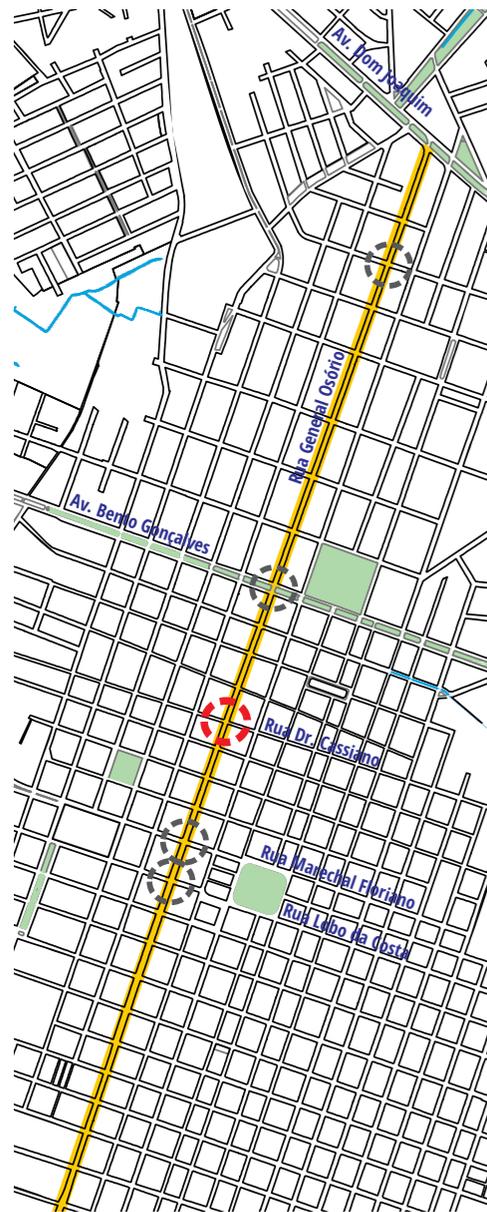
Legenda:
Predomínio e freqüência dos trajetos

- Mais recorrentes
- Menos recorrentes

Imagens



Localização das travessias



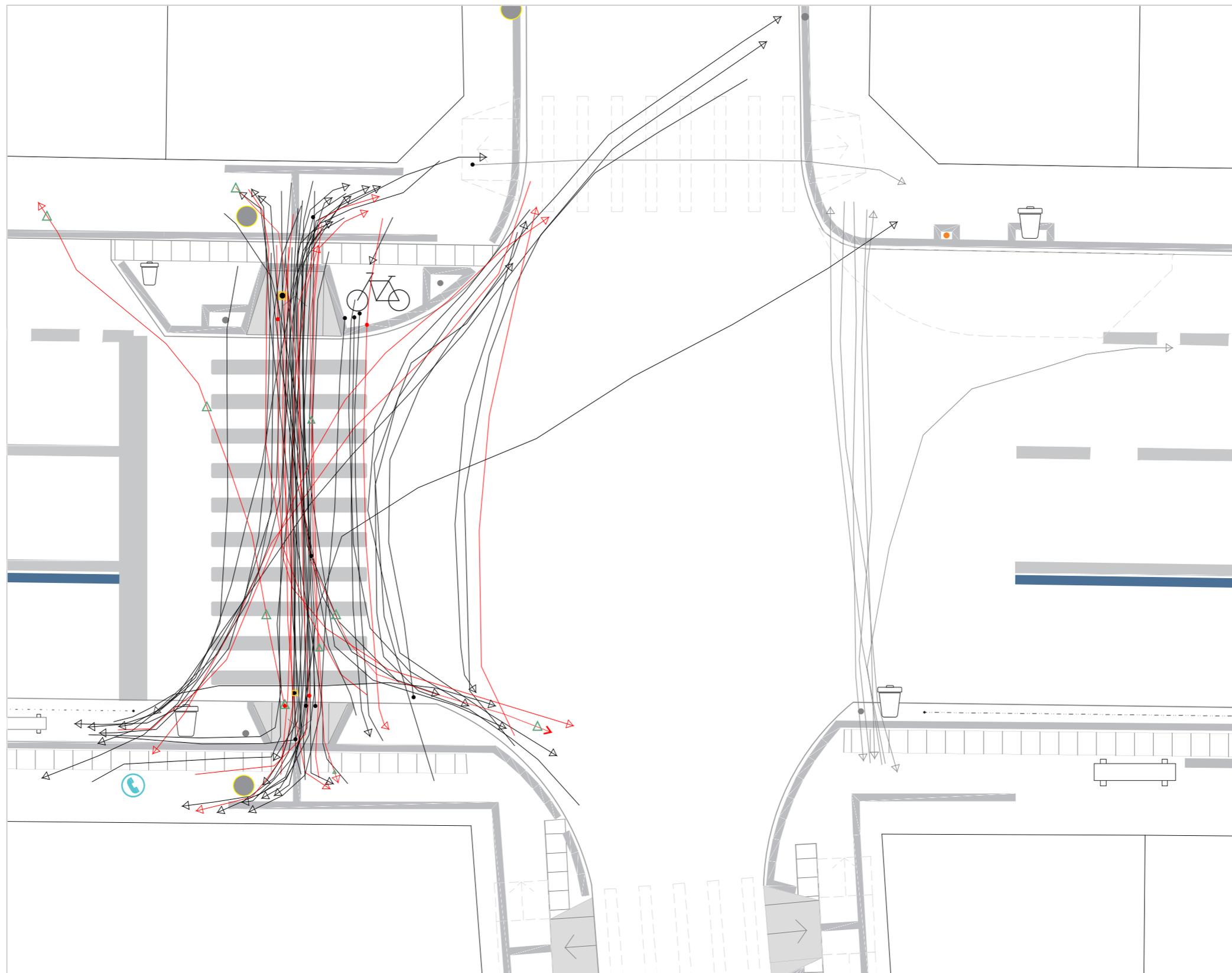
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- ~ Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- Sinalização com a mão - intenção de atravessar
- △ Indivíduo com o celular

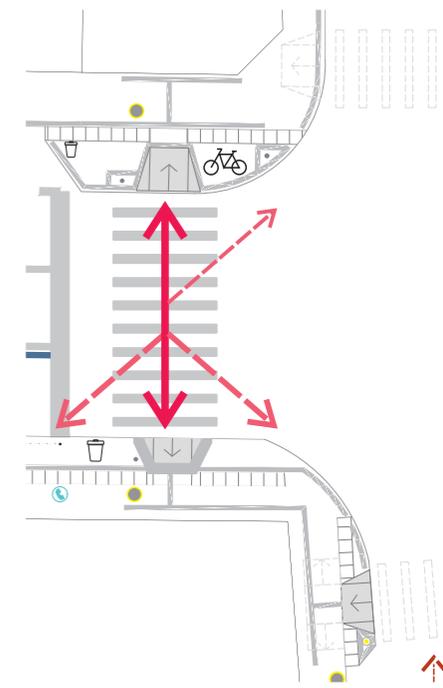
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Manhã: 50

	M	F
Na faixa de segurança:	24	5
Fora da faixa de seg:	11	10
Total:	35	15



Modo de cruzar a rua predominante

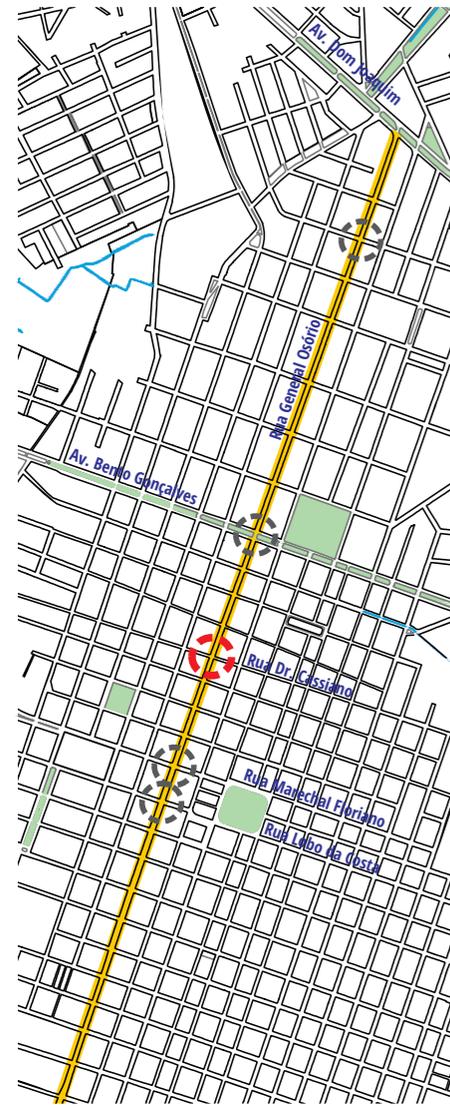


Modo: Dentro Perpendicular/ Dentro - Fora

Fotos:



Localização das travessias



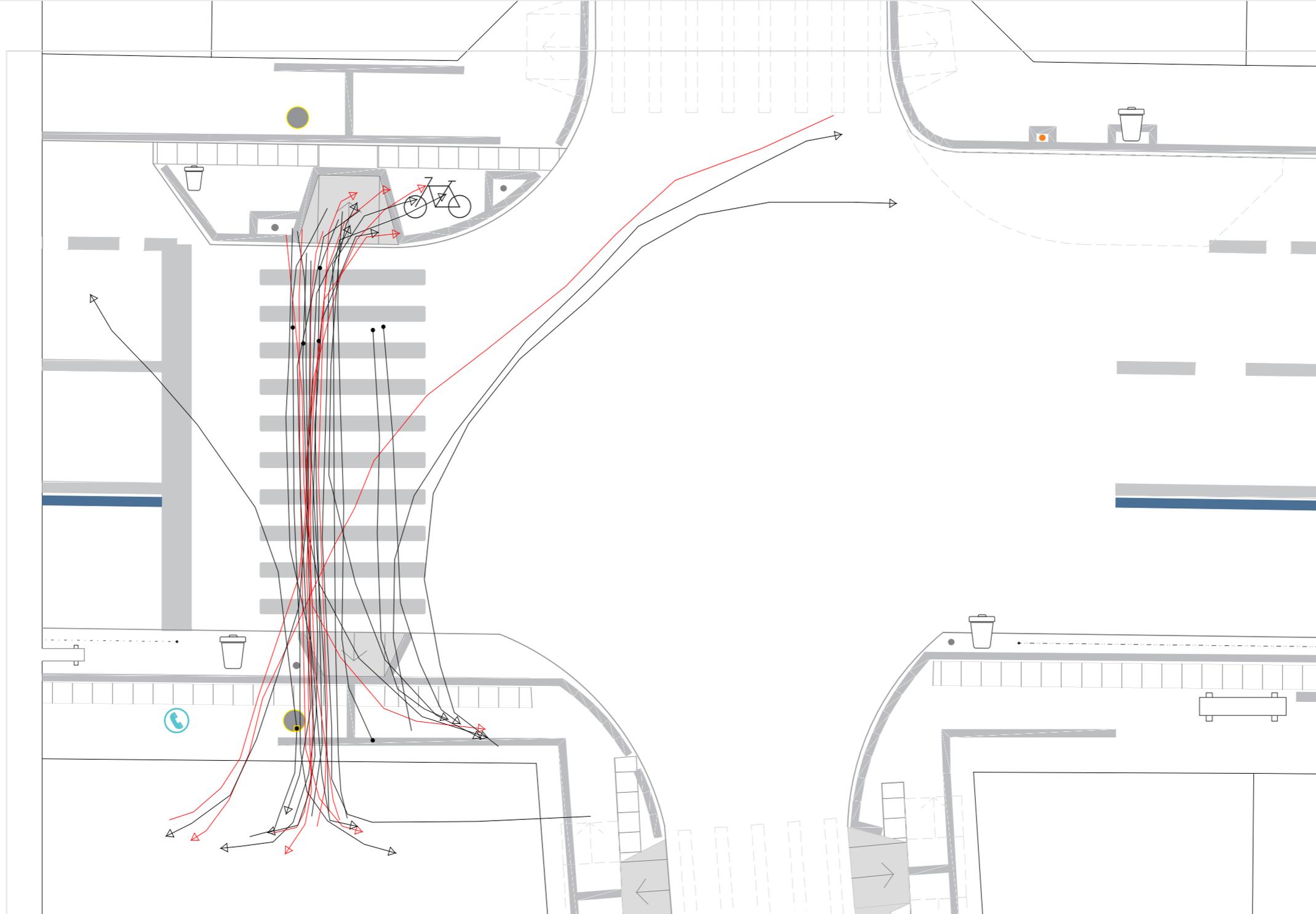
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- Sinalização com a mão - intenção de atravessar

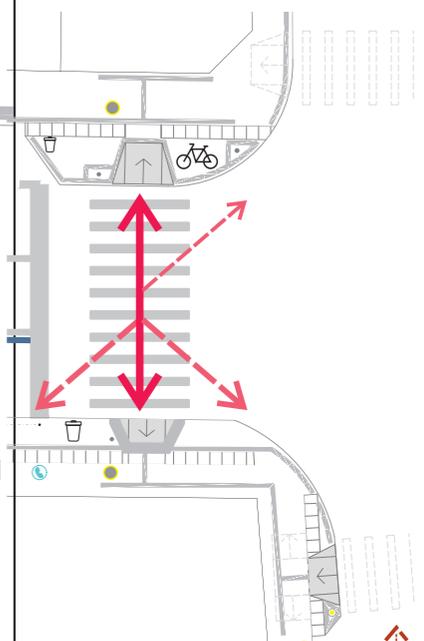
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Tarde: 26

	M	F
Na faixa de segurança:	11	5
Fora da faixa de seg:	7	3
Total:	18	8

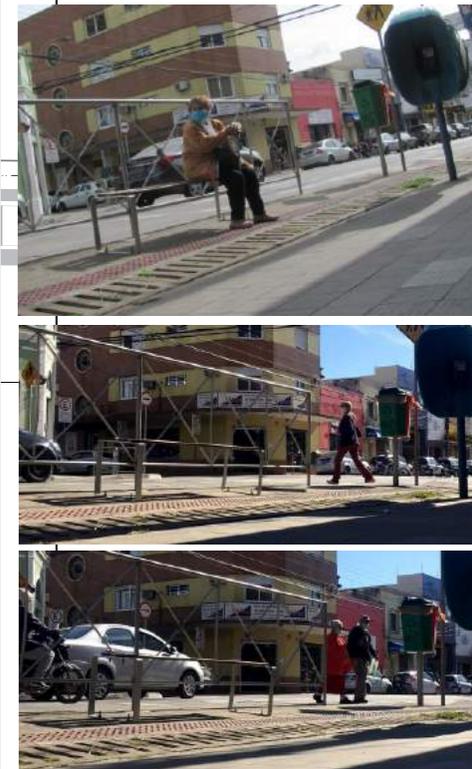


Modo de cruzar a rua predominante



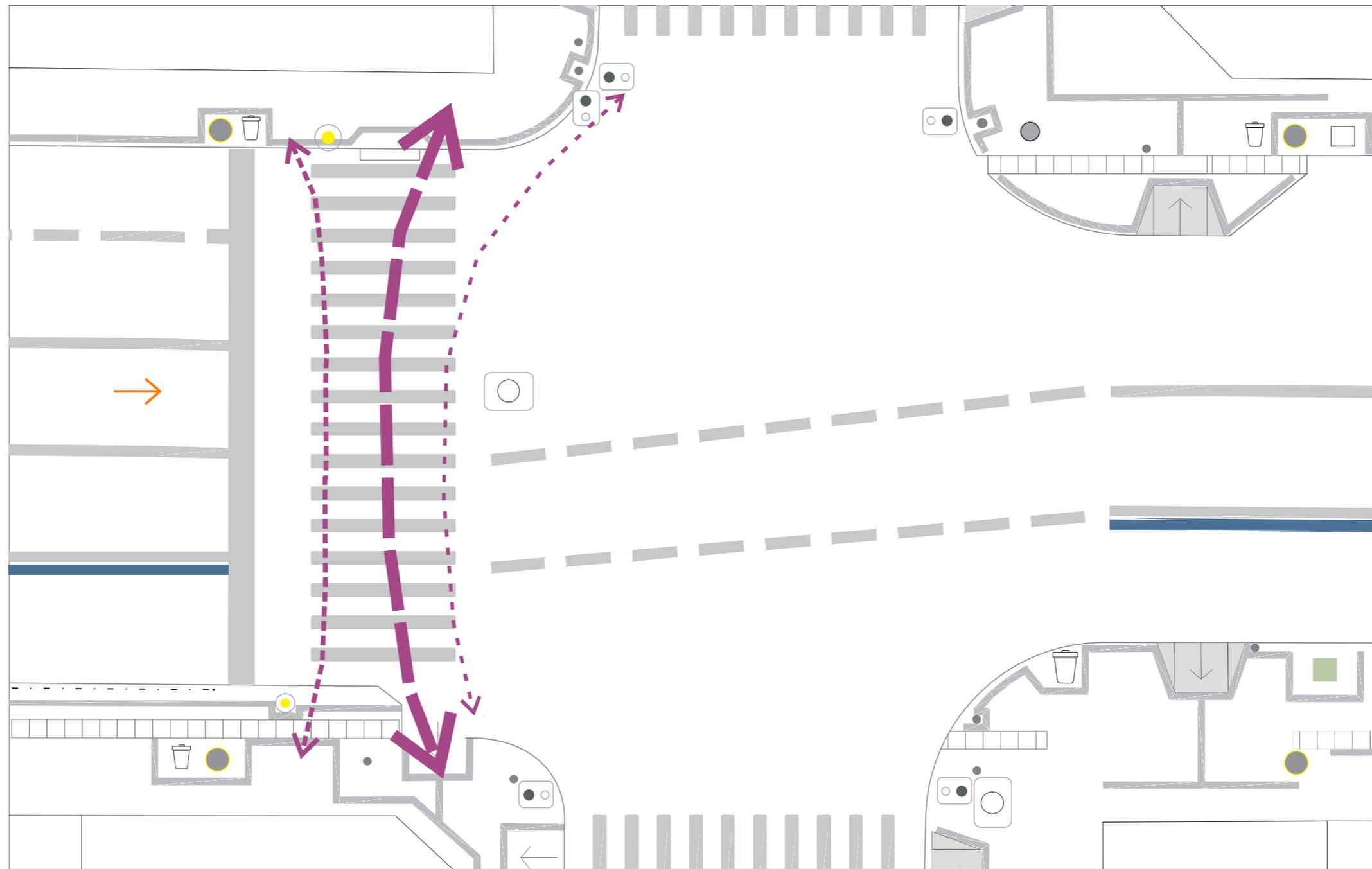
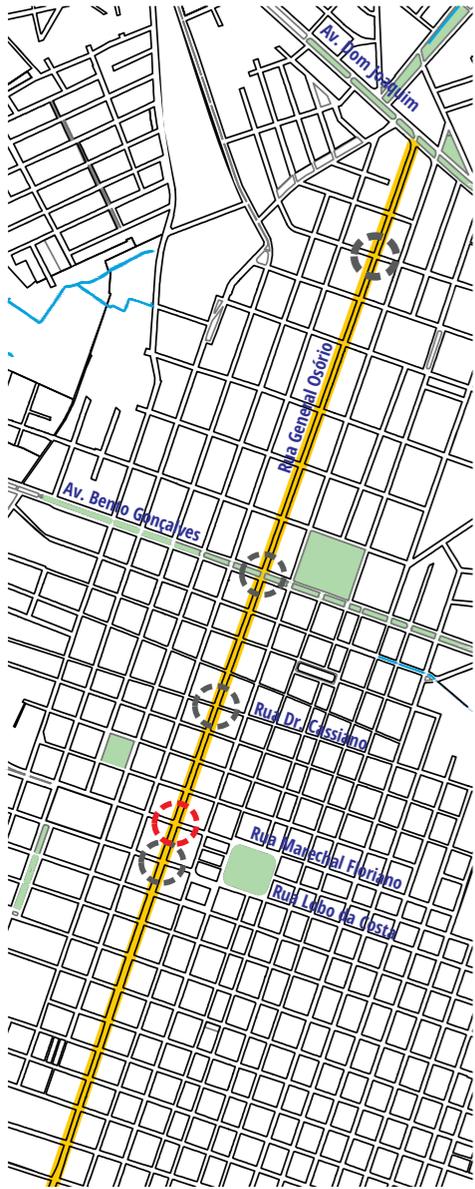
Modo: Dentro Perpendicular/ Dentro - Fora

Fotos:



Mapa Comportamental - Síntese

Localização da Travessia - Rua Marechal Floriano



Mapa comportamental Rua Marechal Floriano

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 206

		%
Na faixa de segurança:	189	92%
Fora da faixa de seg:	17	8%
Total:	206	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 117

		%
Na faixa de segurança:	113	97%
Fora da faixa de seg:	4	3%
Total:	117	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 14

		%
Na faixa de segurança:	76	85%
Fora da faixa de seg:	13	15%
Total:	89	

Legenda:
Predomínio e freqüência dos trajetos

Mais recorrentes

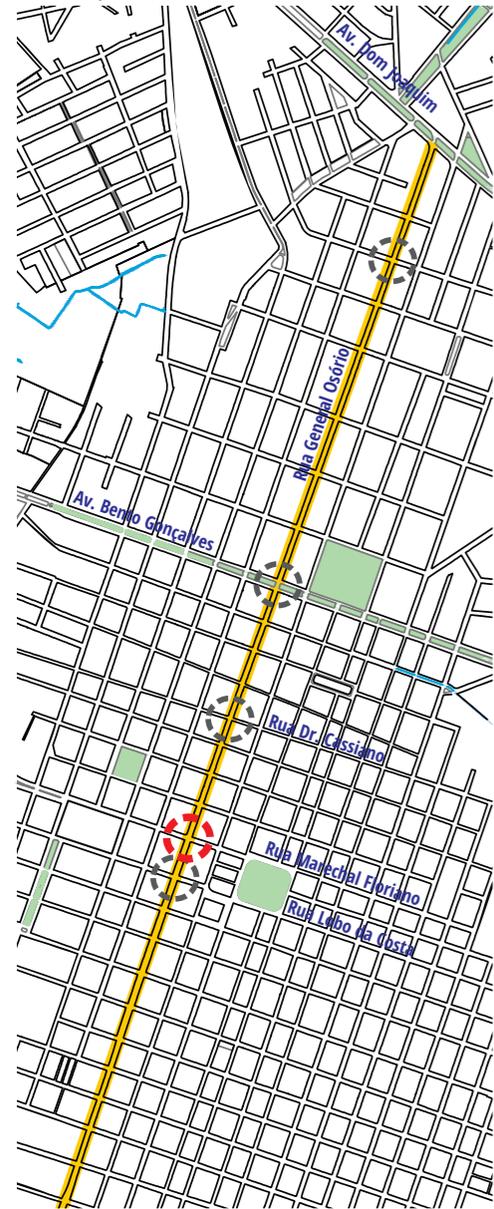
Menos recorrentes

↑ ↓

Imagens



Localização das travessias



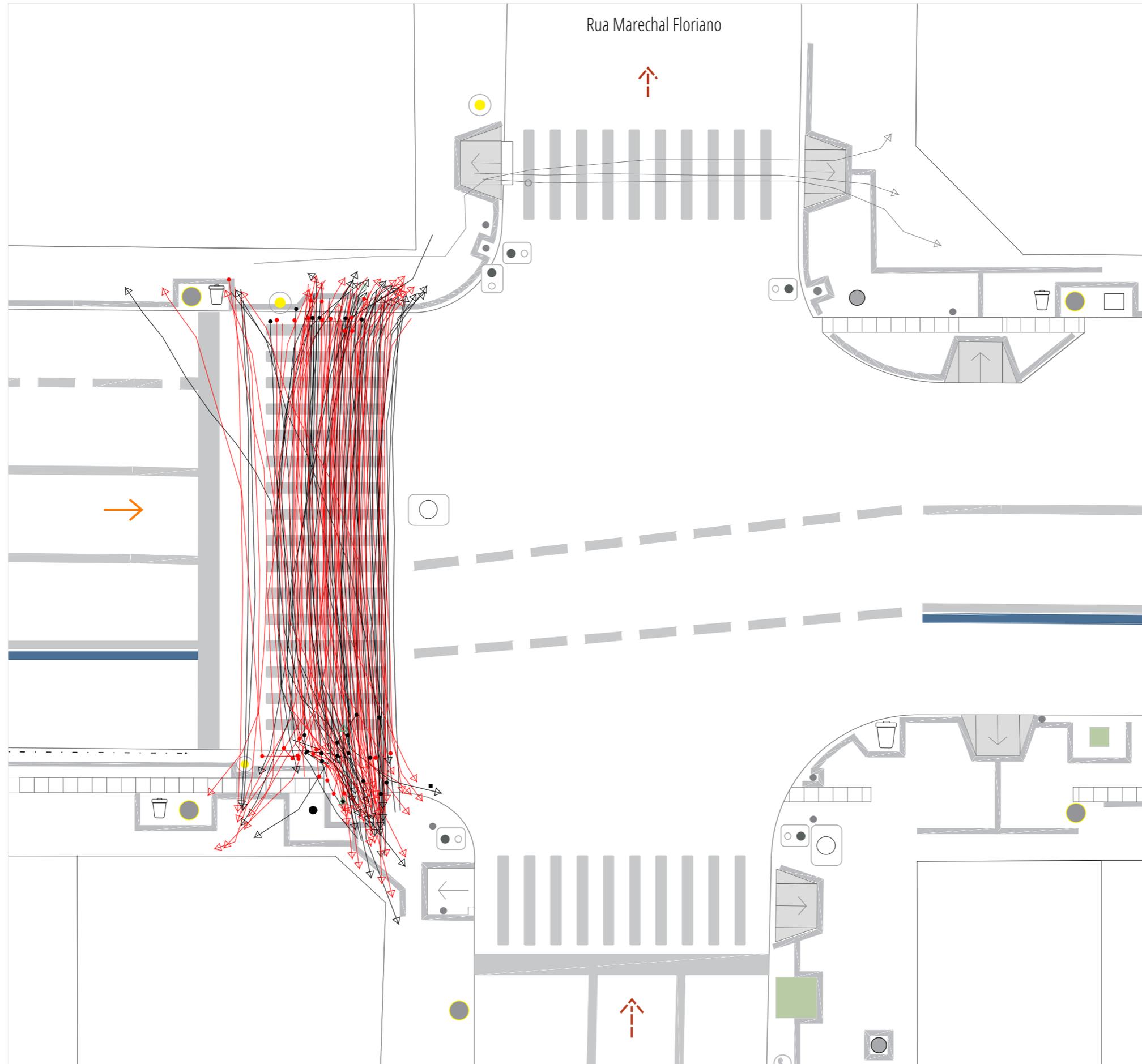
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- Sinalização com a mão - intenção de atravessar
- △ Indivíduo com o celular

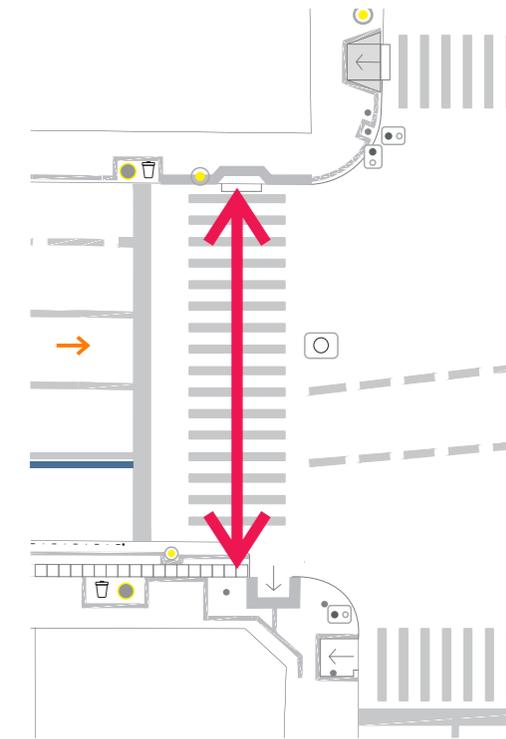
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Manhã: 102

	H	M
Na faixa de segurança:	38	55
Fora da faixa de seg:	7	2
Total:	45	57



Modo de cruzar a rua predominante

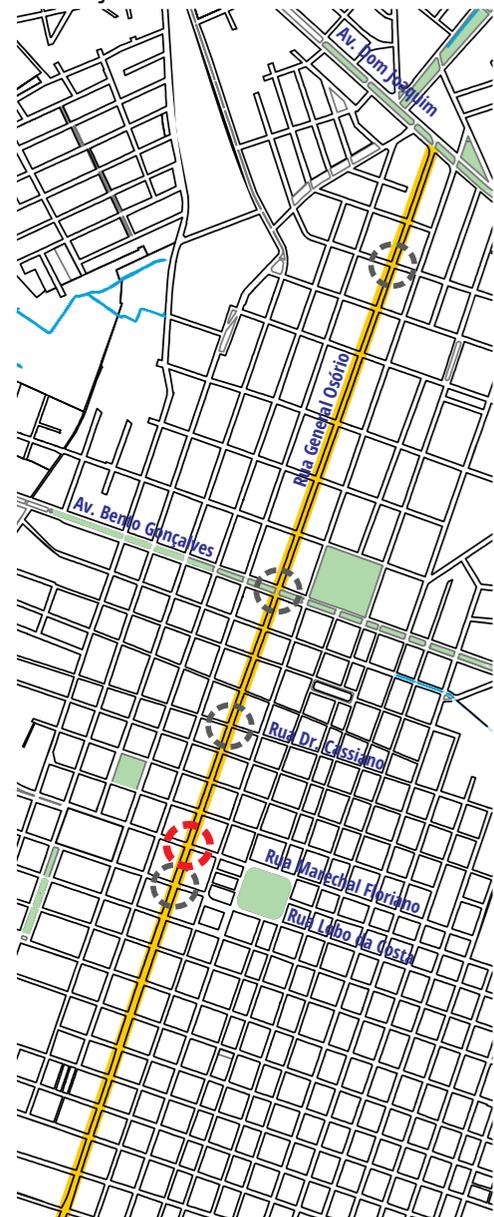


Modo: Dentro Perpendicular

Fotos:



Localização das travessias



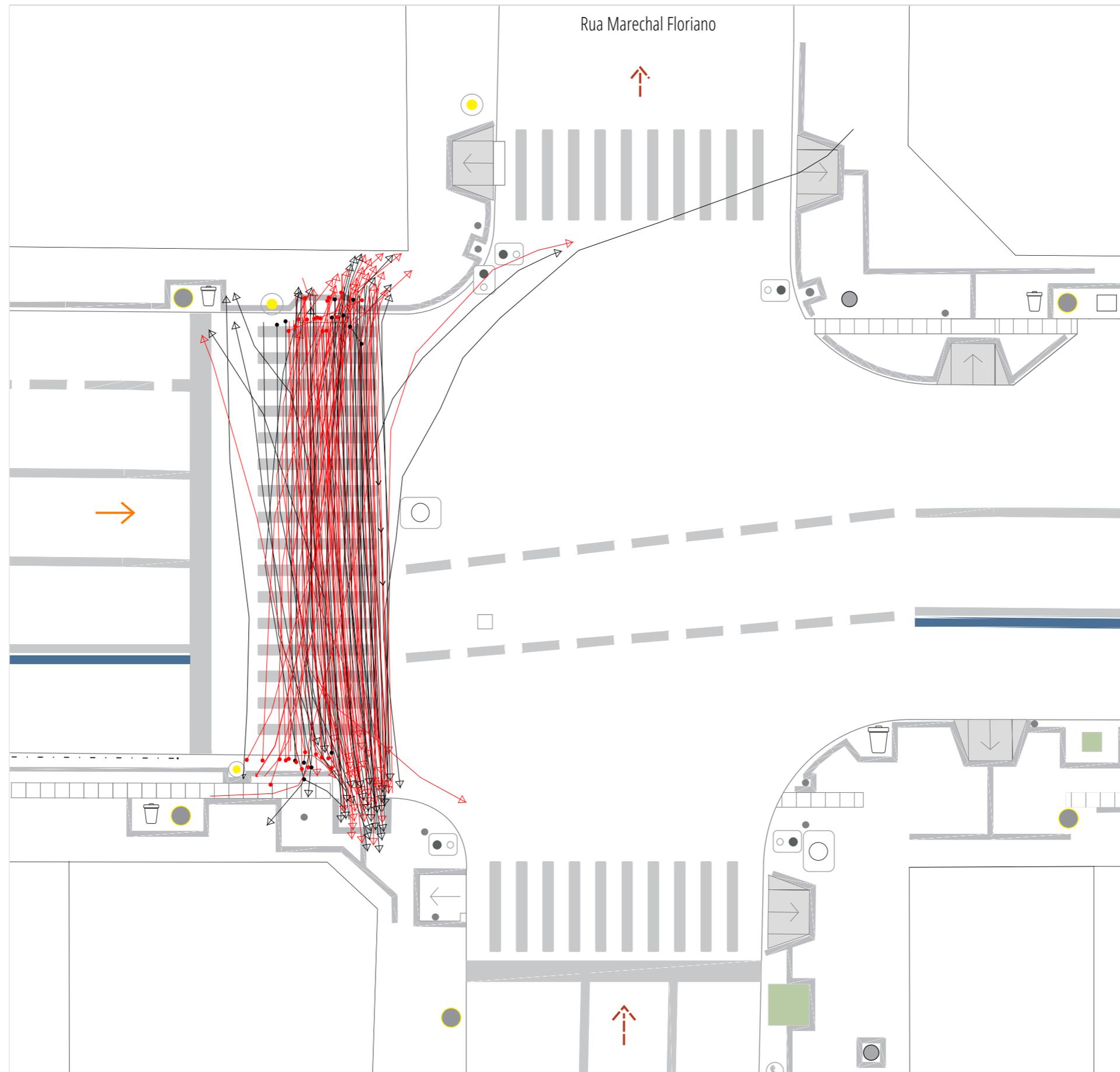
LEGENDA:

- Interrupção no percurso/Espera
- Direção do trajeto
- Percurso aproximado de deslocamento
- Percurso realizado por idosos
- Percurso realizado por idosos
- Sinalização com a mão - intenção de atravessar
- △ Indivíduo com o celular
- Indivíduo correndo - deslocamento acelerado

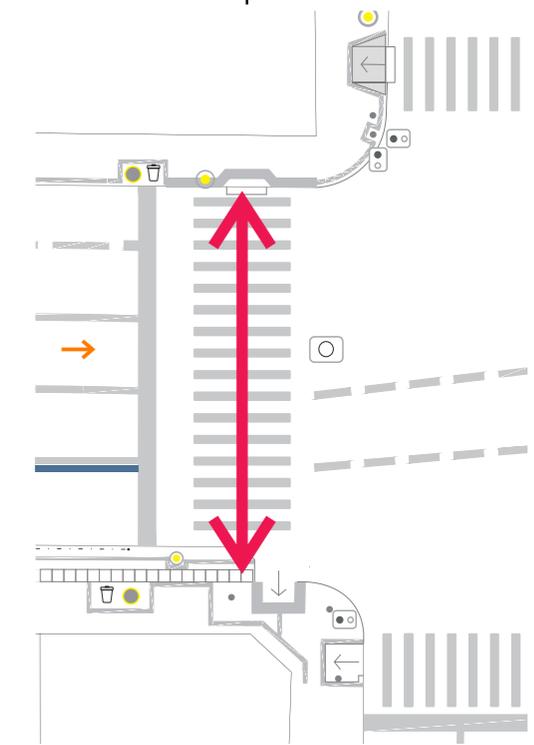
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Tarde: 104

	H	M
Na faixa de segurança:	38	58
Fora da faixa de seg:	6	2
Total:	44	60



Modo de cruzar a rua predominante



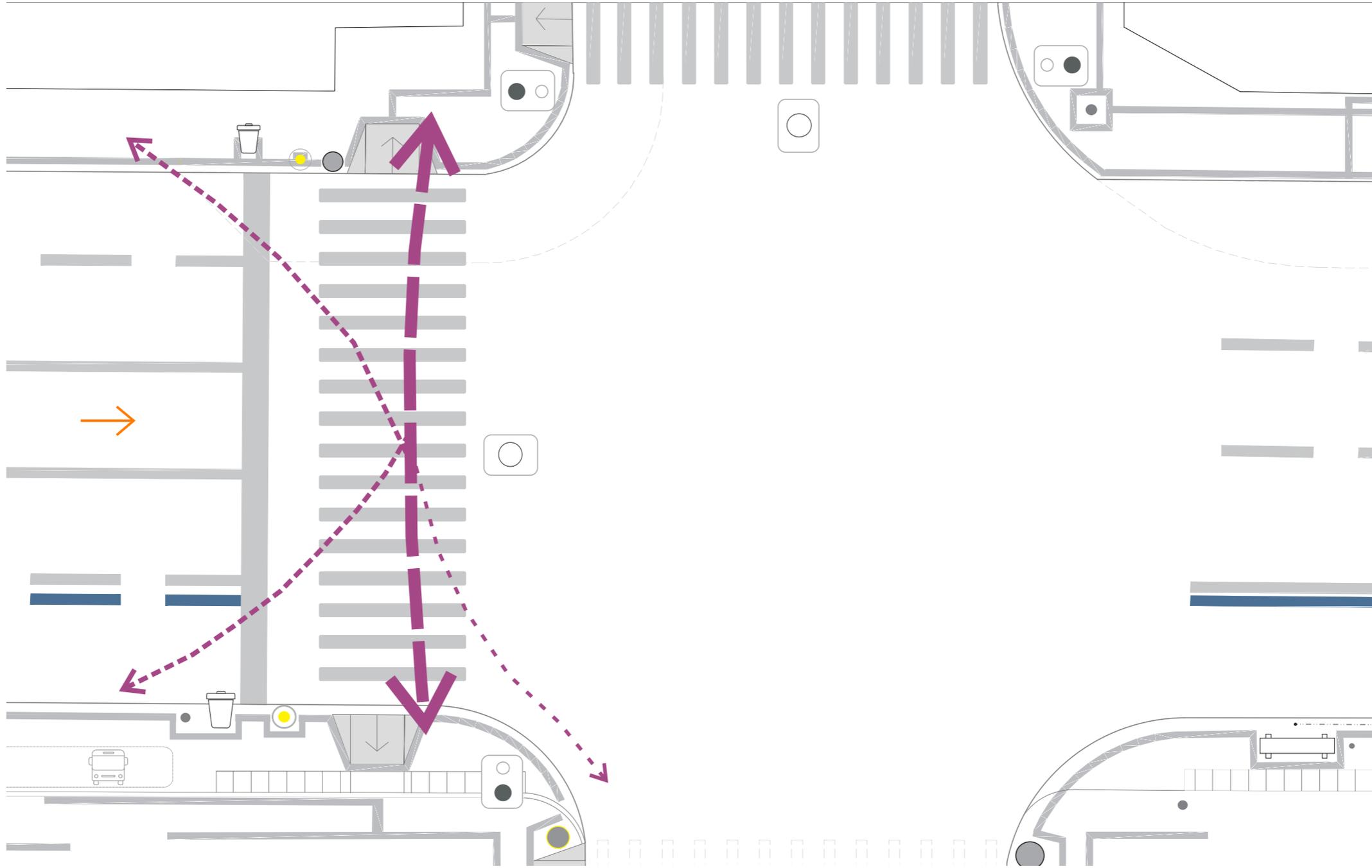
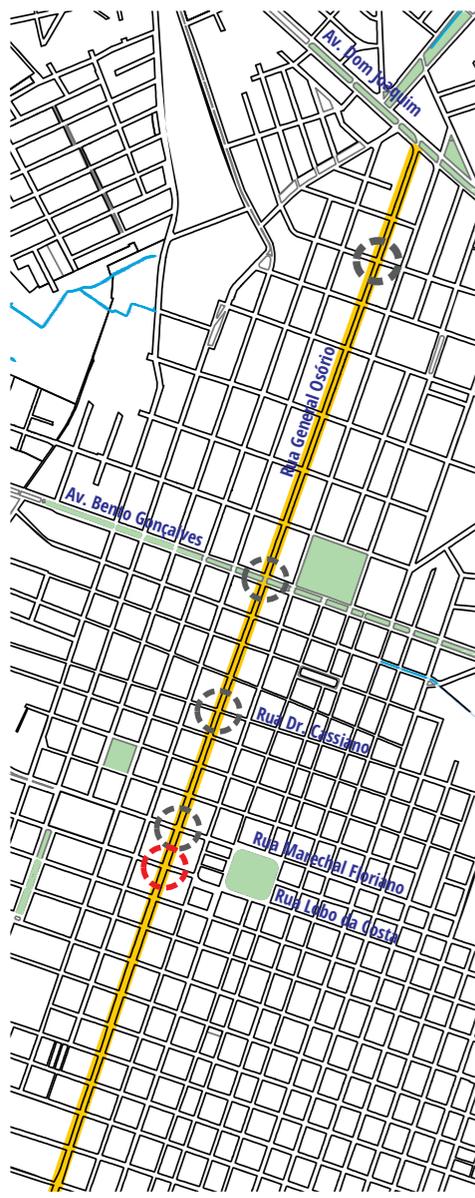
Modo: Dentro - Perpendicular

Fotos:



Mapa Comportamental - Síntese

Localização da Travessia - Rua Lobo da Costa



Mapa comportamental Rua Lobo da Costa

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 184

		%
Na faixa de segurança:	151	82%
Fora da faixa de seg:	33	18%
Total:	184	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 91

		%
Na faixa de segurança:	76	92%
Fora da faixa de seg:	15	8%
Total:	91	

Total de pedestres idosos que cruzaram a rua: 93

		%
Na faixa de segurança:	75	90%
Fora da faixa de seg:	18	10%
Total:	93	

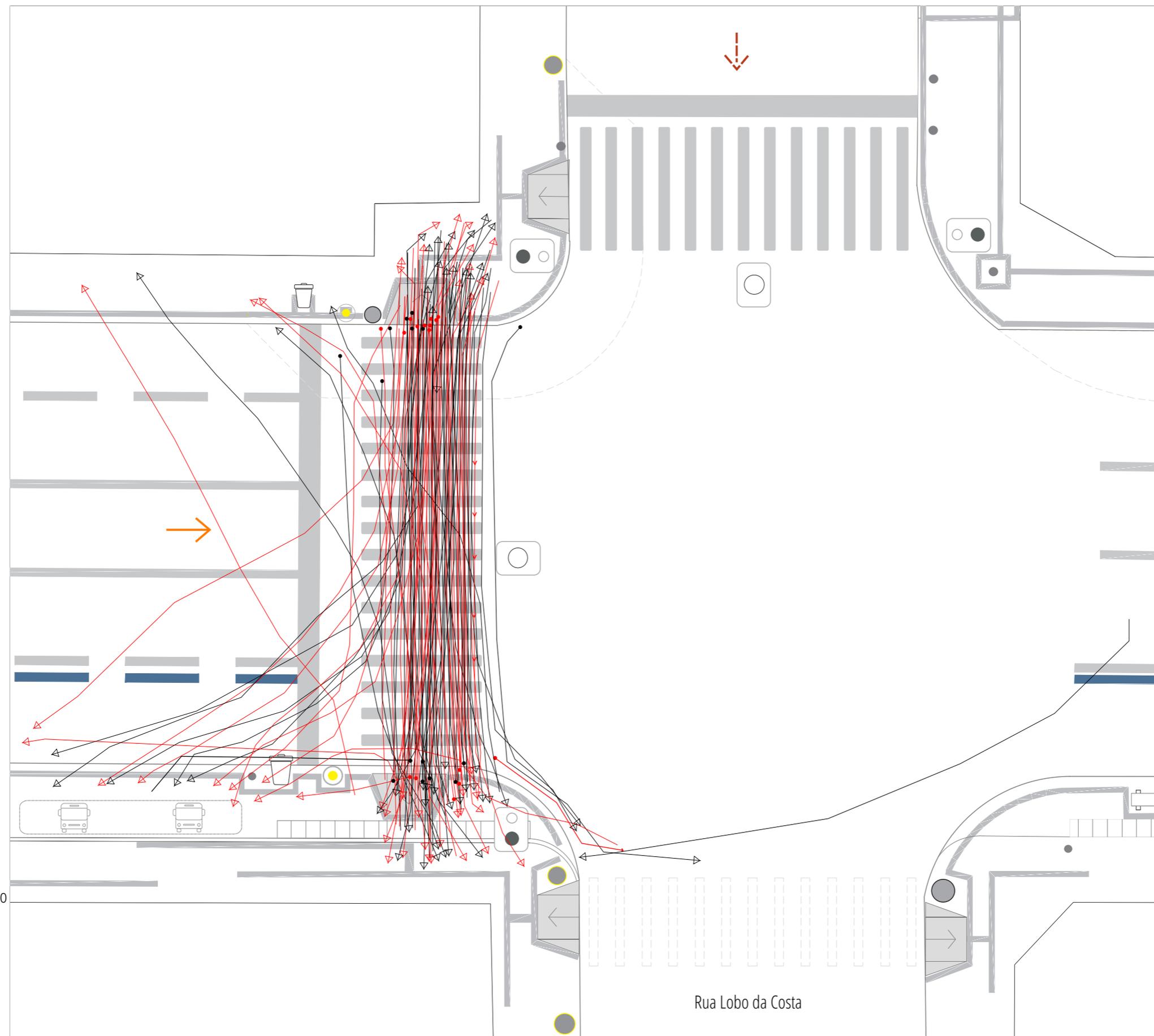
Legenda:
 Predomínio e freqüência dos trajetos

- Mais recorrentes
- Menos recorrentes

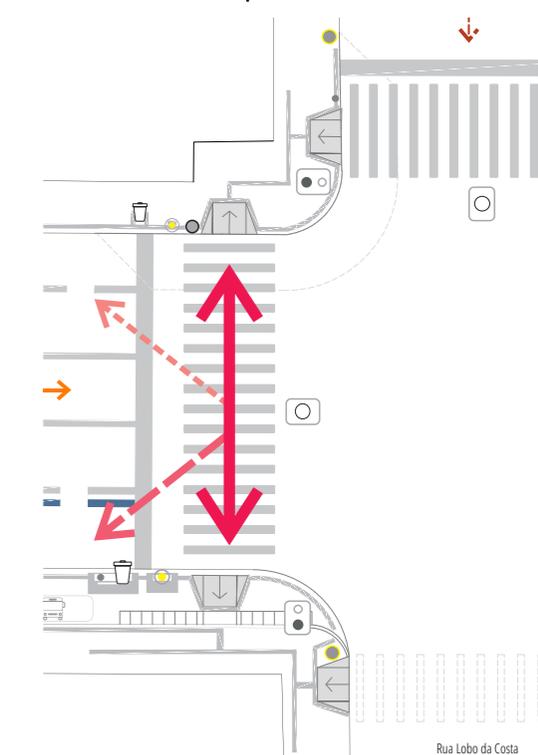
Imagens



Localização das travessias



Modo de cruzar a rua predominante



Modo: Dentro Perpendicular/ Dentro - Fora

Fotos:



- LEGENDA:**
- Interrupção no percurso/Espera
 - Direção do trajeto
 - Percurso aproximado de deslocamento
 - Percurso realizado por idosos
 - Percurso realizado por idosos
 - Sinalização com a mão - intenção de atravessar
 - △ Indivíduo com o celular
 - Indivíduo correndo - deslocamento acelerado

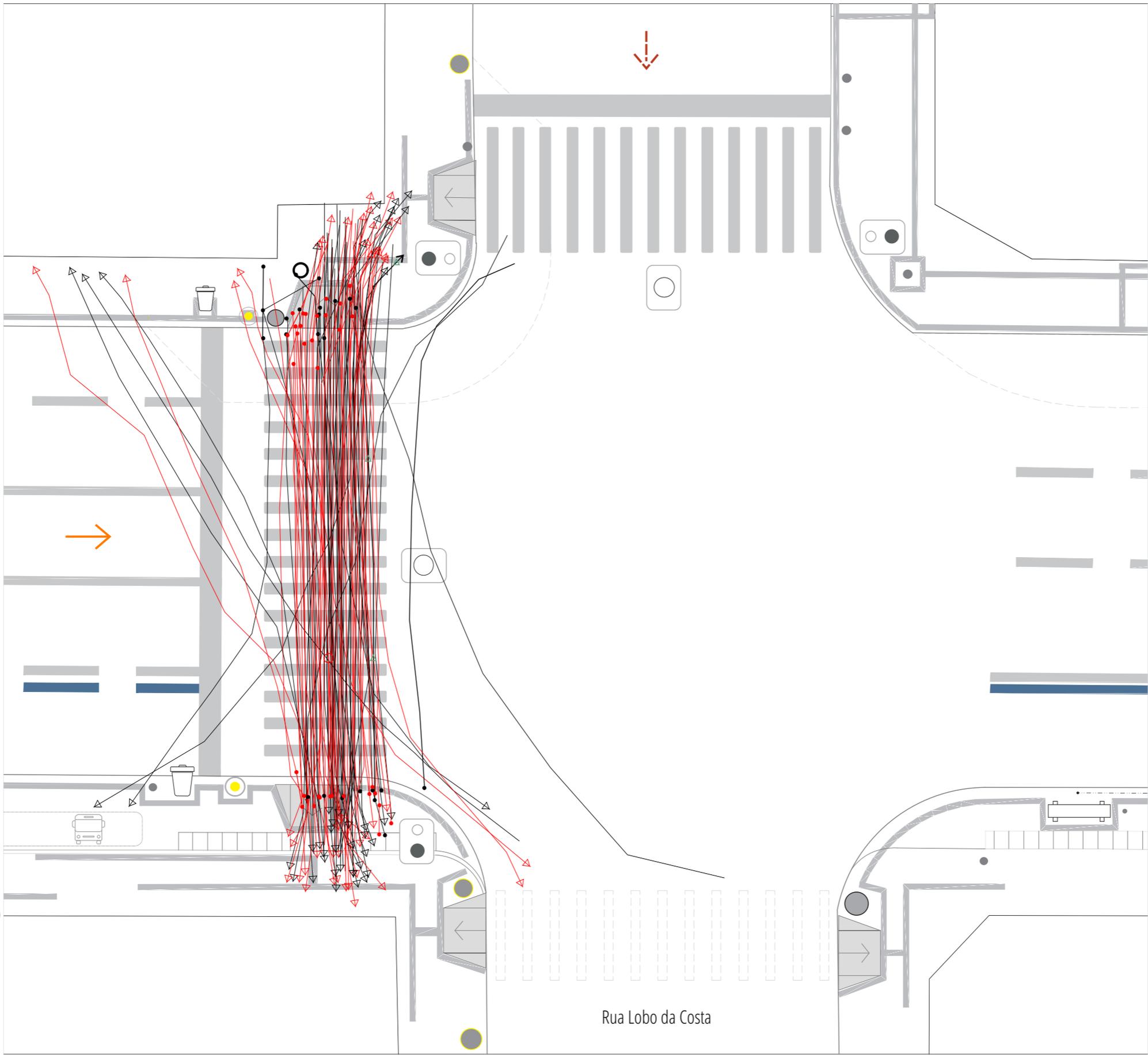
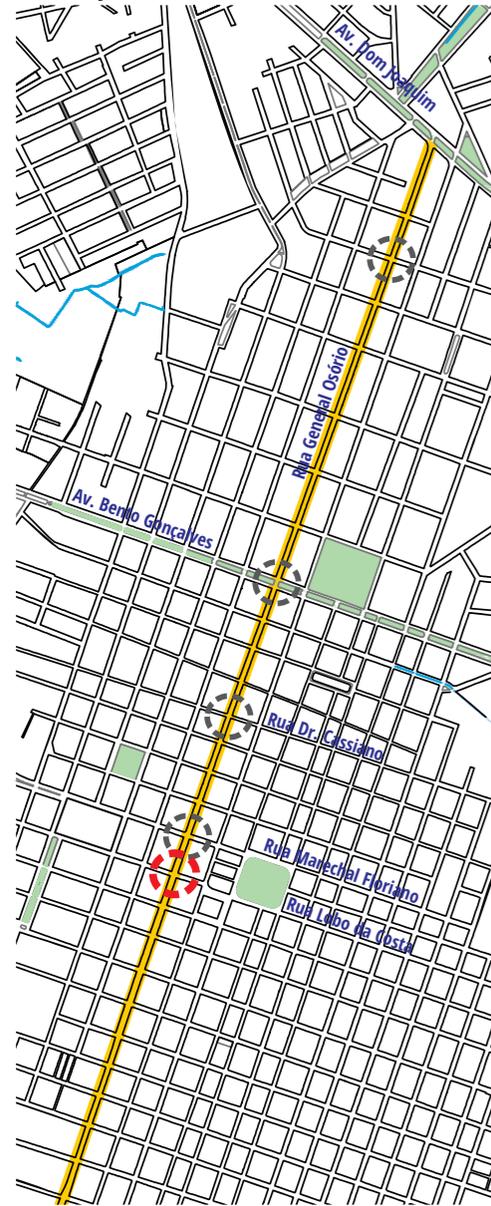
Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Manhã: 93

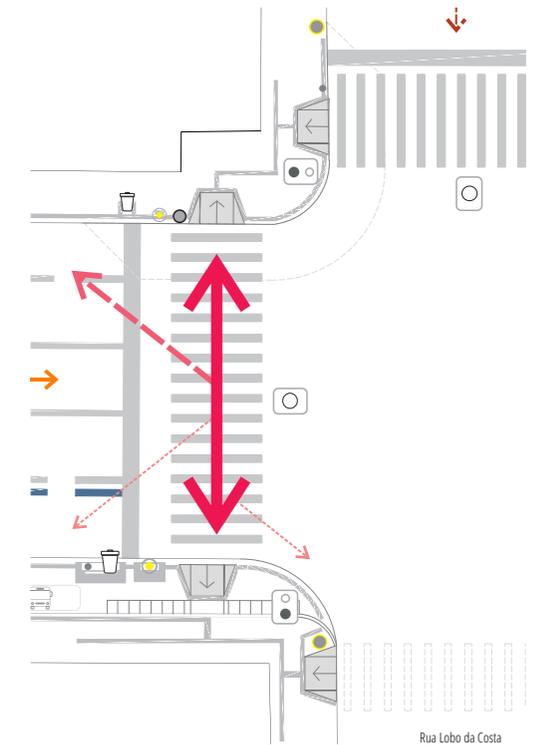
	M	F
Na faixa de segurança:	40	33
Fora da faixa de seg:	11	9
Total:	51	42

Rua Lobo da Costa

Localização das travessias



Modo de cruzar a rua predominante



Modo: Dentro Perpendicular / Dentro - Fora

Fotos:



- LEGENDA:**
- Interrupção no percurso/Espera
 - Direção do trajeto
 - Percurso aproximado de deslocamento
 - Percurso realizado por idosos
 - Percurso realizado por idosos
 - Sinalização com a mão - intenção de atravessar
 - △ Indivíduo com o celular
 - Indivíduo correndo - deslocamento acelerado

Indivíduo que cruzaram a rua:

Período da Tarde: 91

	M	F
Na faixa de segurança:	35	43
Fora da faixa de seg:	7	6
Total:	42	49

APÊNDICE C - TABELA COM OS DADOS DAS ENTREVISTAS

Perfil Amostra Geral - Entrevistas Telefone

Entrevistas Telefone

Entrevista_Tel	Duração (em min)	Idades (anos)		Gênero		Escolaridade				Frequencia de deslocamento na via				Dias da Semana			Meio de Locomoção				Destino				
		60 aos 79	80 ou mais	Fem	Masc	Primario	Fundamental	Médio	Superior	Raramente	2x na semana	3x na semana	Todos os dias	Seg - Sex	Sábado	Domingo	A pé	Ônibus	Moto	Carro	Trabalho	Comércio	Serviço	Lazer	Centro R
Entrevista_1	06:37	1		1		1					1			1			1				1	1			
Entrevista_2	15:32	1		1		1				1				1		1			1		1				
Entrevista_3	08:26	1		1			1			1				1			1				1				
Entrevista_4	16:06	1			1		1					1		1		1				1					
Entrevista_5	15:46	1			1				1				1		1								1		
Entrevista_6	15:13	1			1			1					1						1		1				
Entrevista_7	15:08	1			1	1							1		1		1				1				
Entrevista_8	12:55		1	1				1					1		1		1				1	1			
Entrevista_9	18:29	1		1					1				1				1					1			
Entrevista_10	39:20		1	1					1				1			1								1	
Total		8	2	6	4	3	2	2	3	2	2	6	0	10	0	0	6	4	0	2	1	6	3	1	1
Porcentagem		80%	20%	60%	40%	30%	20%	20%	30%	20%	20%	60%	0%	100%	0%	0%	60%	40%	0%	20%	10%	60%	30%	10%	10%

Incompleto Total						1	1	2	0
Inc_Porcentagem						10%	10%	20%	
Completo Total						2	1	0	3
Com_Porcentagem						20%	10%		30%

Entrevistas Telefone 02

Entrevista_Tel 02	Duração (em min)	Idades (anos)		Gênero		Escolaridade				Frequencia de deslocamento na via				Dias da Semana			Meio de Locomoção				Destino				
		60 aos 79	80 ou mais	Fem	Masc	Primario	Fundamental	Médio	Superior	Raramente	2x na semana	3x na semana	Todos os dias	Seg - Sex	Sábado	Domingo	A pé	Ônibus	Moto	Carro	Trabalho	Comércio	Serviço	Lazer	Centro R
Entrevista_1	10:19	1		1					1		1			1			1	1		1		1	1		
Entrevista_2	21:00	1		1					1	1				1					1		1	1			
Entrevista_3	15:11	1		1					1		1			1			1				1				
Entrevista_4	14:27	1		1					1	1				1			1				1				
Entrevista_5	25:54	1		1					1			1		1		1					1				
Entrevista_6	27:54	1		1		1						1		1		1	1				1	1	1		
Entrevista_7	31:09	1		1				1					1		1		1	1			1	1			
Entrevista_8	54:22		1		1				1				1		1				1					1	
Entrevista_9	29:46		1		1			1					1				1				1	1			
Entrevista_10	08:29		1		1	1				1				1						1		1			
Total		7	3	7	3	2	0	2	6	3	6	1	2	10	0	0	6	5	0	4	1	9	4	2	0
Porcentagem		70%	30%	70%	30%	20%	0%	20%	60%	30%	60%	10%	20%	100%	0%	0%	60%	50%	0%	40%	10%	90%	40%	20%	0%

Incompleto Total						1	0	1	0
Inc_Porcentagem						10%		10%	
Completo Total						1	0	1	6
Com_Porcentagem						10%		10%	60%

TOTAL DOS 20 ENTREVISTADOS

TOTAL 20 ENTREVISTADOS	Duração (em min)	Idades (anos)		Gênero		Escolaridade				Frequencia de deslocamento na via				Dias da Semana			Meio de Locomoção				Destino				
		60 aos 79	80 ou mais	Fem	Masc	Primario	Fundamental	Médio	Superior	Raramente	2x na semana	3x na semana	Todos os dias	Seg - Sex	Sábado	Domingo	A pé	Ônibus	Moto	Carro	Trabalho	Comércio	Serviço	Lazer	Centro R
Total		15	5	13	7	5	2	4	9	5	8	7	2	20	0	0	12	9	0	6	2	15	7	3	1
Porcentagem		75%	25%	65%	35%	25%	10%	20%	45%	25%	40%	35%	10%	100%	0%	0%	60%	45%	0%	30%	10%	75%	35%	15%	5%

Incompleto Total						2	1	3	0
Inc_Porcentagem						10%	5%	15%	
Completo Total						3	1	1	9
Com_Porcentagem						15%	5%	5%	45%

APÊNDICE D – MODELO DAS ENTREVISTAS POR TELEFONE (1 E 2), IN LOCO E TERMO DE
CONSENTIMENTO



DATA:

__/__/20__

COMPORTAMENTO E PERCEÇÃO DE RISCO: A TRAVESSIA URBANA DE IDOSOS NAS VIAS REQUALIFICADAS DE PELOTAS/RS

Convido o(a) senhor(a) a participar da pesquisa intitulada: “COMPORTAMENTO E PERCEÇÃO DE RISCO: A TRAVESSIA URBANA DE IDOSOS NAS VIAS REQUALIFICADAS DE PELOTAS/RS”, sob a responsabilidade da mestranda Mariana Porto Rotta, coorientação da Prof^ª. Dr^ª. Liziane de Oliveira Jorge e Orientação da Prof^ª. Dr^ª. Nirce Saffer Medvedvski. Nesta pesquisa busca-se compreender o comportamento e a percepção de risco dos idosos ao atravessarem as ruas requalificadas da cidade de Pelotas/RS.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE

Eu, _____ aceito a participar desta pesquisa voluntariamente, com a garantia que em nenhum momento serei identificado nos resultados publicados e os registros fotográficos das atividades serão utilizados exclusivamente na produção acadêmica desta pesquisa.

Assinatura do voluntário

Em caso de dúvida, entrar em contato com a pesquisadora responsável através do endereço de e-mail marirotta@gmail.com ou também junto à secretaria do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, através do e-mail prograu@ufpel.edu.br

Entrevista In Loco

Dados Gerais:

Entrevista Sobre: Rua Gen. Osório x Travessia _____

Termo de Consentimento

Introdução ao tema da entrevista – Requalificação e Origem - Destino

Pesquisador: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado:

Pesquisador: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado:

Pesquisador: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado:

Pesquisador: Onde costuma ir?

Entrevistado:

Pesquisador: E quando vem aqui na Osório? Vem passear
() Compras () Saúde () Lazer () Outros:

Entrevistado:

Pesquisador: Você mora aqui perto?

Entrevistado:

Familiaridade com a Rua e Travessias

Pesquisador: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () 3 vezes por semana () 1 vez por semana () 1 vez por mês () Raramente.

Entrevistado:

Pesquisador: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim () Não.

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado:

Pesquisador: E Você encontra alguma dificuldade para atravessar por causa da pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado:

Rua e Travessias - Comportamento

Pesquisador: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado:

Pesquisador: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado:

Pesquisador: Não, faz algum movimento com o corpo, estende a mão.

Entrevistado:

Pesquisador: Então Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado:

Pesquisador: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado:

Pesquisador: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado:

Pesquisador: O que Você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado:

Travessias

Pesquisador: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado:

Pesquisador: Quando Você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado:

Pesquisador: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado:

Poema dos Desejos

Pesquisador: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado:

Pesquisador: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado:

Informações Finais:

Pesquisador: Como é o seu nome?

Entrevistado:

Pesquisador: E a sua idade?

Entrevistado:

Pesquisador: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado:

Modelo Entrevista Telefone – Piloto_01

Termo de Consentimento

Oi _____, aqui é a Mariana Rotta, estou telefonando para convidar você para participar de uma entrevista rápida da Universidade Federal de Pelotas e porque você já participou dos outros métodos da Pesquisa dos Idosos. Você gostaria de participar? Você pode desistir de responder a qualquer momento é só meu avisar, quando terminarmos vou mandar para você meu número de telefone, qualquer dúvida você pode falar comigo por ali.

Introdução ao tema da entrevista – Requalificação e Origem - Destino

Esta entrevista é sobre as melhorias que a Rua General Osório passou.

Pesquisador: Você costumava andar pela Rua General Osório?

Entrevistado:

Pesquisador: Com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: Como você vai até a Rua? A pé? De Ônibus?

Entrevistado:

Pesquisador: Onde você costumava ir? - Destino

Entrevistado:

Pesquisador: Porque você ia até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo da sua viagem?

()Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros: _____

Familiaridade com a Rua e Travessias

Pesquisador: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () 3 vezes por semana () 1 vez por semana () 1 vez por mês () Raramente.

Entrevistado:

Pesquisador: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim () Não.

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

() Sim () Não Porque?

Qual? _____

Pesquisador: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa de alguns desses itens?

() Pavimentação () Fluxo de Veículos () Rampas () Sinalização () Visibilidade

Outros: _____

Por quê? Descreva: _____

Rua e Travessias - Comportamento

Pesquisador: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo da faixa de segurança? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado:

Pesquisador: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado:

Pesquisador: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado:

Pesquisador: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado:

Pesquisador: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado:

Pesquisador: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado:

Rua e Travessias – Comportamento de Risco

Pesquisador: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado:

Poema dos Desejos

Pesquisador: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado:

Pesquisador: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado:

COVID – 19

Entrevista Telefone – Modificações_02

Termo de Consentimento

Introdução ao tema da entrevista - Requalificação e Origem - Destino

Esta entrevista é sobre as melhorias que a Rua General Osório passou.

Pesquisador: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado:

Pesquisador: Com que frequência? 1x na semana 3x todos os dias?

Entrevistado:

Pesquisador: Como você vai até a Rua Osório?

() A pé () Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado:

Pesquisador: Onde você costuma ir? - Destino

Entrevistado:

Pesquisador: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

() Compras () Saúde () Lazer () Outros: _____

Entrevistado:

Familiaridade com a Rua e Travessias

Pesquisador: Com que frequência você **atravessava** na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () 3 vezes por semana () 1 vez por semana () 1 vez por mês

() Raramente

Pesquisador: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim () Não

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen.

Osório?

Entrevistado:

Pesquisador: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal () Alta

Entrevistado:

Pesquisador: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado:

Rua e Travessias – Comportamento

Pesquisador: O senhor costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado:

Pesquisador: O senhor sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado:

Pesquisador: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado:

Pesquisador: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado:

Pesquisador: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou o senhor espera se sentir seguro?

Entrevistado:

Rua e Travessias – Comportamento de Risco

Pesquisador: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado:

Poema dos Desejos

Pesquisador: Como a senhora gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado:

Pesquisador: Como a senhora gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado:

Travessias

Travessia 01 – Rua Barão de Azevedo Machado x Osório

(Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

Pesquisador: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Se sim, com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: O que você acha das RAMPAS? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a FLUXO DE VEICULOS/VELOCIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a SINALIZAÇÃO (tempo de espera) como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a VISIBILIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Travessia 02 – Rua Av. Bento Gonçalves x Osório

(Posto de Gasolina, Igreja e a Farmacia – Parada de Ônibus)

Pesquisador: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Se sim, com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: O que você acha das RAMPAS? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a FLUXO DE VEICULOS/VELOCIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a SINALIZAÇÃO como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a VISIBILIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Travessia 03 – Rua Doutor Cassiano x Osório

(Colégio, Ferragem)

Pesquisador: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Se sim, com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: O que você acha das RAMPAS? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a FLUXO DE VEICULOS/VELOCIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a SINALIZAÇÃO como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a VISIBILIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Travessia 04 – Rua Marechal Floriano x Osório

(Colombo, Deltasul é Bem no centro, perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus)

Pesquisador: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Se sim, com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: O que você acha das RAMPAS? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a FLUXO DE VEICULOS/VELOCIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a SINALIZAÇÃO como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a VISIBILIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Travessia 05 – Rua Lobo da Costa x Osório

(Banco do Brasil, Posto, Nacional)

Pesquisador: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado:

Pesquisador: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Se sim, com que frequência?

Entrevistado:

Pesquisador: A senhora acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: O que você acha das RAMPAS? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a FLUXO DE VEICULOS/VELOCIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a SINALIZAÇÃO como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Pesquisador: Você identifica a VISIBILIDADE como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado:

Questões referentes ao isolamento social e à COVID – 19.

Informações Finais:

Pesquisador: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado:

Pesquisador: E a sua escolaridade?

Entrevistado:

APÊNDICE E – USO DO SOLO NA EXTENSÃO DA VIA



APÊNDICE F – TRANSCRIÇÕES DAS ENTREVISTAS

**AVENIDA BENTO GONÇALVES – TRV IL
RESPONDENTE MULHER, 60 (T_Ent – 1)**

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim, geralmente uma vez por semana eu passo aqui.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: uma vez por semana eu passo aqui.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Às vezes venho de ônibus, às vezes venho a pé. Hoje eu vim a pé, aí desço no centro e venho a pé né, eu venho pra Igreja ai eu venho a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir? Você vem aqui na Igreja?

Entrevistado: Pra, pra Igreja só.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

() Compras () Saúde () Lazer
(x) Outros: Igreja

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro lá no Gotuzzo.

PESQUISADOR: Você vem mais dias de semana ou no final de semana?

Entrevistado: Dia de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua?

(x) Sim () Não

Entrevistado: É, as vez sim onde não tem sinaleira principalmente né, tá muito movimento né?

PESQUISADOR: E a Pavimentação, das rampas, sinalização?

Entrevistado: As calçadas, as calçadas tão quebrada, tão perigosa né, os calçamento, não é sempre tem uns pedaços né não é toda que tão quebrado que falta .

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Na faixa, na faixa.

PESQUISADOR: Você costuma sinalizar que vai atravessar a rua?

Entrevistado: Não, porque eu cuido o sinal né, sempre geralmente eu cuido no sinal porque se não né, tem que se cuida.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir segura e vê se não tem carro?

Entrevistado: Não, eu espero fecha o sinal e ai apareço, atravesso.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros na General Osório?

Entrevistado: Ah (inaudível) tá demais né, tá demais, acho que correm muito.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou inseguro?

Entrevistado: Sim, porque aqui, por exemplo, ó, se tu não pega a faixa de segurança fica ruim de atravessar, fica confuso.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado: Não, não pelo menos onde eu ando não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Olha eu acho perigosa a Voluntários ali, ali na Bugi, na esquina da (loja) Bugiganga sabe? Ali é perigosa aquela mão ali principalmente quando tu vai daqui, tem sinaleira né, mas é perigoso ali, as pessoas se aglomeram ali, todo mundo, os carros passam a mil ali, quando a sinaleira tá aberta é incrível ali.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Ah nem sei o que eu podia te dizer, quanto aos calçamentos né, e sei lá a sinaleira até que tá, mas sei, não sei o que te dizer né, não tá ruim né, então a gente não pode se queixar tá bom, tá melhor que tava, tá mais segura, aos pouquinhos vai melhorando né.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” (Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?)

Entrevistado: Ah ai eu não sei sabe, por causa que a sinaleira fica só pra quem tu vai né, ai quando os carro vem eles dobram na Bugiganga ali sabe? Eles vêm e dobram direto pela Osório ai tu tem que te cuida, tem que parar na calçada e te cuida, porque, ou então que vai, eles vem pela Voluntários pela, vem e atravessam direto, a sinaleira tá aberta e eles vão direto ali quantas vez eu já vi as pessoa te que da volta pra trás correndo ali, ali é um lugar perigoso, a sinaleira ali. Tinha que ter a sei lá.. um, não sei.. uma sinaleira, sinaleira já tem mas do outro lado, ai na Bugiganga ali as pessoa saem, hoje mesmo eu vinha vindo, sai da Bugiganga e vinha um casal, eles atravessaram junto comigo e atravessaram e o carro chegou i.. e teve que freia pra eles passar né, então os carro chegam e entram né porque a sinaleira tá aberta já pra cá né? A pessoa sai pra dobra, ali é perigoso. Não sei se tu sabe onde eu to te dizendo, ali tu sai da Bugiganga, é ali é um trecho que eu acho perigoso.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 60

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Oitavo ano.

RESPONDENTE MULHER, 66 (T_Ent - 2)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Toda ela quase.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Agora vou di a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Vou pro serviço, passo na Avenida, vo na agência di a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

() Compras () Saúde () Lazer
() Outros: Trabalho.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: É.. é passa a Osório é na Diodoro, no Porto.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar a rua aqui?

Entrevistado: Não, nem atravesso porque eu venho reto (pela Gen Osório).

PESQUISADOR: Mais dia de semana ou final de semana?

Entrevistado: Final de semana eu nem vo.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua? (x) Sim () Não

Entrevistado: Sinto..

PESQUISADOR: O que tu encontra de dificuldade?

Entrevistado: Porque as vez eles dão aquela faixa, botam aquela faixa pra ti passa, ai tu vai, quantas vez eu já fui quase pegada naquelas faixa.

PESQUISADOR: E a Pavimentação, das rampas, sinalização?

Entrevistado: Sim..

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Mais pro meio da quadra.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre ou atravessa junto com outras pessoas?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até o outro lado da rua?

Entrevistado: Já, já, já.

PESQUISADOR: Por quê?

Entrevistado: Porque os carro vem a todas, então tu olha pra eles, eles vem longe e tu pensa que vai consegui atravessa e não consegui.

PESQUISADOR: Quando Você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado: Espero, não, espero não ter carro.

PESQUISADOR: Quando Você vai atravessar e tem mais gente Você espera se sentir seguro ou vai junto?

Entrevistado: Não, se vai que tem gente eu atravesso com as pessoas, se não tiver eu atravesso sozinha.

PESQUISADOR: E quando tem bastante gente esperando...

Entrevistado: Vão passa eu vou junto, eu não espero, se pegar pega nos tudo (risos).

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros?

Entrevistado: É muito grande, é.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou inseguro?

Entrevistado: Não, nas faixas de segurança é muito chato de passar, porque eles não respeitam tem uns que param longe pra ti, outros.. hã.. vendo que o outro para pra ti eles não param.

PESQUISADOR: Quando Você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado: Não, não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Ah tem essa da Avenida, a.. aquela, a Floriano, a outra de cá... Como é que é o nome dela.. é a Floriano e a outra, a Cassiano, aquela ali é ruim de passar.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Queria que fosse, pra mim mais tranquilo..

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" (Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?)

Entrevistado: Mais seguro, mais seguro, essas faixa de segurança que eles botaram ninguém respeita, não é ninguém, a maior parte respeita, mas tem uns que quase ate por cima de ti, esse dias quase me pegaram duas vez na faixa de segurança, porque eu vi umvocê passa e eu passei.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 66 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Analfabeta.

RESPONDENTE MULHER, 70 (T_Ent - 3)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Eu trabalho sempre aqui.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: Sábado e Domingo também?

Entrevistado: Sábado e Domingo também.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Carro.

PESQUISADOR: Onde Você costuma ir? Você vem aqui na Igreja?

Entrevistado: Trabalhar.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

()Compras ()Saúde ()Lazer
(x)Outros: Trabalho.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro na Sanga Funda.

PESQUISADOR: Você vem mais dias de semana ou no final de semana?

Entrevistado: Sábado e Domingo também.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar a rua aqui?

Entrevistado: Sim, atravesso, só quando tem necessidade, se não eu fico aqui dentro só.

PESQUISADOR: Você atravessa bastante?

Umas 3x mais?

Entrevistado: Tem bastante movimento, tem bastante movimento.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua? ()Sim (x)Não

Entrevistado: Não eu não, porque eu fico aqui dentro né, não porque deu atravessar a rua toda hora, encosto o carro aqui, boto minhas coisa aqui e deu.

PESQUISADOR: E a Pavimentação, das rampas, sinalização?

Entrevistado: Ah por mim, por mim tá tudo bem..

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Sim sim, tem que se né (na faixa).

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre ou atravessa junto com outras pessoas?

Entrevistado: Não, espero o sinal fecha, espero fecha.

PESQUISADOR: O que Você acha da velocidade dos carros na General Osório?

Entrevistado: Ah eles andam que é uma loucura né, andam muito ligeiro.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou inseguro?

Entrevistado: O que vai se fazer né tem que atravessar, quando é preciso (risos).

PESQUISADOR: Quando Você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado:

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Ah eu não sei meu amor, porque eu trabalho só aqui nesse cantinho e depois vou pra casa e não.. isso ai não posso falar.. não tenho muito...

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Pra mim como eu te digo, não faz diferença.. é tranquilo..

PESQUISADOR: E você que trabalha aqui, observa muita imprudência, acidentes?

Entrevistado: Ah isso ai acontece putz, ai é acidente de tudo que da bastante aqui, tem bastante movimento, agora tá mais calmo mas antigamente bah era um horror, em um dia da dois. Três acidente na esquina ai, com carros, motos..

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" (Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?)

Entrevistado: Não faz diferença.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 70 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: hã, não entedi.. ah.. até quando eu estudei?

PESQUISADOR: Isso

Entrevistado: até a oitava.

RESPONDENTE MULHER, 85 (T_Ent - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Venho muito, porque eu aqui da Igreja, há muitos anos.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Ah eu venho quase quatro, três vezes por semana, quatro.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Não, venho de ônibus, porque é longe eu moro ali pro lado do Porto.

PESQUISADOR: E você vem aqui na Igreja então?

Entrevistado: É eu sou daqui a mais de, quase quarenta anos.

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório?

()Compras ()Saúde ()Lazer
(x)Outros: Igreja.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar muito essa rua?

Entrevistado: Atravesso muito, não, não atravesso essa aqui ó, desço aqui (parada de ônibus) e atravesso ali (Portão da Igreja – Avenida Bento Gonçalves com Osório).

PESQUISADOR: Quantas vezes por semana?

Entrevistado: Ah por semana, agora eu venho Sábado de novo, depois eu venho no Domingo, no mínimo quatro vez.

PESQUISADOR: Você vem mais dias de semana ou no final de semana?

Entrevistado: Não, eu venho na quarta e terça não tenho vindo agora, mas eu venho terça também, terça e quarta e domingo e sábado, quatro dia.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua? (x)Sim ()Não

Entrevistado: Ah, sempre tem um pouquinho né?

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa da pavimentação, das rampas?

Entrevistado: O movimento tem que esperar passar tudo pra mim passar, né, eu uso bengala, eu tenho idade.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Nessa aqui ó, desço aqui (parada de ônibus) e atravesso aqui (próximo da faixa de pedestres) entro ai eu vou aqui pelo... é direto, portão.

PESQUISADOR: Você costuma sinalizar que vai atravessar a rua?

Entrevistado: Claro, claro.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Espero, espero minha filha como é que eu atravessa e me atira na frente de um carro meu anjo. Eu tenho 85 anos, mas graças a Deus a minha cabeça funciona, 85!

PESQUISADOR: Já aconteceu de você te que correr para chegar até o outro lado da calçada?

Entrevistado: Não, eu não corro, eu espero ta, te bastante espaço. Assim eu espero ele para lá, ó lá, quando fecha lá e para lá e tem que cuida do lado do posto, vê se não vem ninguém lá do posto.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Tem carro em movimento, parado, sem carros?

Entrevistado: PARADO.

PESQUISADOR: Quando você atravessa considera a velocidade dos carros muito alta?

Entrevistado: Não, não as vez eles até param quando vem que tá muito perto eles fazem assim pra mim.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou inseguro?

Entrevistado: Nã.. acho seguro, pra mim é bom.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, enxerga bem se os carros vêm vindo?

Entrevistado: Enxergo, dos dois lado, dos dois lados.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Não, aonde eu atravesso não porque quando eu venho no centro... (pausa).

PESQUISADOR: Quando Você vem no centro?

Entrevistado: Quando eu venho no centro eu pego lá perto da minha casa é muito fácil, é.. duas quadra e meia eu pego lá perto da minha casa e deixo no centro, ou senão já desço aqui, quando eu venho aqui, já desço aqui.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Olha minha filha eu pra mim ta bom, porque claro tu vê ali do posto tem que vir pra cá né, quando tem carro do posto, mas de lá não vem nenhum só (pausa), não, é, né, é não quando atravessa lá que que vir pra cá, vem, só não vem os direto entendeu, os direto que não vem, eu enxergo isso ai, pra mim fica bem.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” (Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?)

Entrevistado: Olha minha filha, não sei pra mim ta bom, porque eles são, os motoristas comigo, Graças a Deus, são muito segu, como é que se diz.. muito cuidadosos.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Hã?

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Ah não, só quase que analfabeta.

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: Já disse 85!

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO – TRV IL

RESPONDENTE MULHER, 76 (T_Ent - 1)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: É, eu passo de ônibus né, a pé é difícil é que agora eu vim ali do, do super.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Não eu venho muito pouco, só passo de ônibus.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Agora eu fui ali no super.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer
()Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, eu moro na Cohab Tablada.

PESQUISADOR: O que você achou de atravessar essa rua?

Entrevistado: Ah eu acho perigoso, porque não tem sinaleira, não tem nada, então a gente tem que se cuidar muito agora mesmo eu demorei um monte parada ali na esquina e os carros não param, eles não param.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado: Não, eu enxergo, porque eu cuido muito porque.. Hoje de manhã mesmo eu fui lá na farmácia popular e agora quando eu vinha voltando e então tem ali que era pros pedestre né, então tinha três carros que pararam, mas um deles passo direto, já pensou se eu atravesso? Eu fiquei esperando ai aqueles outros ficaram parado e ele atravesso ai os outros que tavam parado ali me fizeram sinal que eu podia passar, eu sabia que eu podia passa, mas a gente tem que espera porque a gente nunca sabe né, sempre tem um que meio se atravessa né e foi hoje que aconteceu se eu tivesse atravessado ele tinha me pego, porque ele vinha com velocidade né, como é que ele ia para em cima de mim, é e ai eu digo, não e vou aguarda porque.. assim é as sinalieras também quando eu chego e não tá assim pra gente passa eu digo eu não sei quanto tempo já tá, então eu espero.

PESQUISADOR: Então você espera a vez do pedestre?

Entrevistado: Exatamente.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Não, não eu costumo quando tem faixa de segurança, é na faixa de segurança.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros aqui?

Entrevistado: Ah não, isso é que é, pois é, eles andam muito rápido, muito rápido. Porque qualquer coisa as vez até uma pessoa de mais idade quando vê tá em cima da pessoa e não da

mais pra parar, porque a pessoa de idade tu sabe como é que é né, anda mais devagar, eu sou de idade, mas tenho mais preocupação então de esperar do lado de lá né, é, mas nem todos tem né, e assim mesmo a gente pode, hoje mesmo ali se eu não esperasse pra o cara parou na.. onde é ali pra os pedestre pararem, pra segui, ele se foi, só ele os outros ficaram parado.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, não, não tinha nada na frente tava bom de ver.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Olha eu vou te dizer, tu tens que para, tens que atravessar onde tem sinaleira e onde tem a faixa, a vez do pedestre, se não é muito perigoso.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Eu gostaria que tivesse mais sinaleira, mas sinaleira, porque agora eu fiquei um tempão ali na outra rua também, esses dias ai, mas um tempão porque só vinha os auto, vinha os auto, vinha os auto, vinha os auto, obvio abre pra eles e eles vem embora né, ai a gente espera um tempão (inaudível) se tivesse uma sinaleira por ai seria bem melhor, os carro já respeitariam mais também.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua? (x)Sim ()Não

Entrevistado: Sinto..

PESQUISADOR: E a Pavimentação, das rampas, sinalização?

Entrevistado: Não, isso ai não tá tudo bem, porque mais é os carro, o movimento, mas também a gente já se acostuma que dizer que a gente tá sempre atento e mesmo atento a gente né, tem que cuida.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 76 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Na minha época era quinto ano que se dizia, primário.

RESPONDENTE MULHER, 61 (T_Ent - 2)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Todos os dias, dias, às vezes toda ela, as vezes metade, minha mãe mora aqui (CohabPel), eu uso ela pra caminha, uso pra ir e vir, agora deixei meu fubica aqui, vou no super,

é toda a minha volta é por aqui, mesmo que eu não more aqui, mas a mãe mora aqui.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todos os dias, dias.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De carro, e a pé.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não

PESQUISADOR: Você encontra dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não, não, eu acho que ela ficou boa, especialmente por causa disto aqui né, das, (aponta para a faixa de segurança) tem bastante a, a faixa da pedestre, eu acho que tá boa, eu acho que tá boa, tá boa. A Osório ela é muito, o que eu penso é que tinha que ter essa sinalização mais completa em todas as ruas, assim então estacionamento, porque aqui tem o o estacionamento, mas mais lá pra baixo (centro) se não me engano tá faltando especialmente do estacionamento que é pra delimita, porque ai te fica mais espaço, porque aqui, aqui é uma pista de rolamento mas mais lá perto da Pinto Martins, por lá as pessoas tentam fazer duas pistas de rolamento, isso é perigoso, tem que tem então, entendes? A, a, demarcação assim.

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade em relação à Pavimentação, Rampas, Sinalização, Visibilidade..?

Entrevistado: Acho que tá, acho que tá bem. Dentro da sinalização eu vejo essa particularidade que te disse, das pistas de rolamento tinha que ter bem marcado qual é a, se são uma ou duas, porque as vezes eles estão tentando ultrapassar a pessoa que vem pela esquerda né, e isso é ruim, não é, faze essas, porque fica um carro estacionado ele ainda quer passar por aquele lado entendeu, então tem que.. acho eu.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua na faixa? Próximo? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Eu procuro fazer a faixa, eu procuro fazer o correto, usa sempre à faixa e também digo para a minha mãe que é uma, um pouco mais senhora (riso), vai sempre na faixa porque pelo menos tem mais acuidade, mas assim né, tá chamando mais atenção pra faixa, porque aqui mesmo, aqui o bom é ficar na faixa né, porque ai tu tem como ver de um lado, tem como ver o outro, porque aqui dobra ó, aqui dobra né, então eu procuro faze na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Olha depende, se o se, por exemplo, especialmente quando eu to, aqui mesmo, esse carro ele é bem alto se tu vai estaci, tu vai passar pra lá tu vê que os carro tão muito assim dependendo do que eu tenho na mão até, porque se ta pesado tu demora um pouquinho mais, ai até faze um sinalzinho, quase sempre a gente é respeitado, quase sempre é.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Ah já, isso sim, isso acontece, acontece porque os carros tocam um pouquinho né, eles toca um pouquinho porque a faixa ta boa, eles toca um pouquinho.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não eu vejo dentro do meu, não vou pros outros não, nem mesmo nem no carro, eu faço por mim, não fico esperando porque já deu muitos problemas que a gente sabe de um vai passar, o outro e ai dá.. eu faço quando eu tenho a certeza.

PESQUISADOR: O que você da velocidade dos carros na Rua General Osório?

Entrevistado: Agora eu acho, eu acho, porque eu acho aqui meio alto tu sabe. Eu acho os carros correm muito aqui nessa rua poderia ser um pouquinho menos, eu só não sei se eles andam a mais de 60km/h, eu acho, eu acho que é a mais de 60km/h.

PESQUISADOR: Quando você atravessa a Rua na General Osório a visibilidade é boa? Não tem nada que atrapalhe tipo árvore, carro, placa..?

Entrevistado: Não eu acho que tá bem agora, agora (com ênfase) né, agora tá bom assim, realmente tá bom.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: É, esses pontos aqui, tem horários, esse ponto aqui porque temos aqui o Moreira, temos aqui o Polo Norte e aqui cospe carro né, aqui eles dobram pra lá, ele pode ir pra lá, pode vir de lá, isso aqui é, aqui na volta todas elas tanto até na volta da, da Deodoro todas as ruas são muito congestionadas, tudo é muito congestionada, as pessoas, não eu, mas as pessoas até um pouco, as pessoas mais velhas, com mais idade, elas realmente tem que ficar mais atenta, mas tu pode ver como cospe carro aqui ó, tem bastante movimento, bastante né e precisa se porque é o escoadouro né, a Osório é o escoadouro pra ir pra lá, mas eu acho que se pudesse se, só que essas lombadas não são o que, não vejo que essas

lombadas ajudem a diminuir, não vejo mesmo eu acho que tinha que ser, eu acho que tinha que ser assim, delimitação de, porque se tu fizer uma, de estacionamento e fica demarcado que é uma de rolamento eu acho, o, o próprio trânsito vai, vai freando, tu não pode ir pra frente, tem um na frente então eu acho que o próprio trânsito vai freando, mas se delimita, porque se te dá espaço pra eles começarem a ultrapassar, aquilo, aonde tem espaço pra ultrapassar pode ter certeza que eles, que as pessoas correm né.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Não eu penso pelas pessoas, pelas pessoas, deveria ser com mais tempo um pouco, mas é o respeito né querida, aqui ó, aqui é o respeito né, o que dá pra gente dizer né, é o respeito né, não tem outra coisa o que agente vai poder dizer, o que vai fazer, é isso aí.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 61

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Superior Completo sou professora.

RESPONDENTE MULHER, 60 (T_Ent - 3)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Olha, toda minha vida sempre andei por aqui.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Mais ou menos, que eu não moro aqui eu moro lá perto do quem vai pro, ali pro, perto do, da Lorenzetti, sabe? Mas já morei aqui.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Da pra vim a pé até.

PESQUISADOR: Você vem mais dia de semana ou final de semana?

Entrevistado: Olha geralmente é pra pagar as contas, é no meio da semana.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Na lotérica.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

() Compras () Saúde () Lazer

(x) Outros:

PESQUISADOR: Você encontra dificuldade para atravessar a rua? (x) Sim () Não

Entrevistado: Sim

PESQUISADOR: Encontra alguma dificuldade por causa da pavimentação, fluxo de veículos..?

Entrevistado: A sim, é, um pouquinho, é, muito movimento né.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Ali na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, faço com a mão.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre?

Entrevistado: Sim, eu espero, espero.

PESQUISADOR: Até quando tem mais gente para atravessar junto na esquina? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Sim, espero, tem que esperar né, é o direito né.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros aqui?

Entrevistado: Muito rápida, acho muito, a velocidade muito rápida, ó (passa um carro com velocidade alta para estabelecido na rua) é muito rápido.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, enxerga bem se vem carros ou não, se tem alguma placa que atrapalha?

Entrevistado: É que eu tenho problema de visão né?

PESQUISADOR: Não, mas não teve nenhuma árvores, placa que atrapalhou Você ver se vinha carro?

Entrevistado: Ah não, só os carro que ficam muito na esquina assim, aí atrapalha um pouco né, aí a gente tem que vir mais no meio da rua pra poder enxergar se vem vindo ou não.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: A diminuição no trânsito que é muito bruta, muito rápida pra dirigirem, pra dirigirem mais devagar, cautelosamente né, e as esquinas pra gente, a, a faixa de segurança, ter mais acesso pra gente, a não chegar tanto assim não bota a cabeça entendeu? A visualização pra vê se vem vindo carro né, é melhor, isso aí então.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 60 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu tenho a quarta série incompleta.

RESPONDENTE HOMEM, 71 (T_Ent - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Eu moro ali naquele coqueiro ali, ali, eu moro ali naquele coqueiro.

PESQUISADOR: Ah que bom! Então Você acompanhou toda a requalificação que teve aqui na Osório?

Entrevistado: Essa modificação aqui? Sim, Claro

PESQUISADOR: Com que frequência que você anda aqui?

Entrevistado: Ando o dia todo.

PESQUISADOR: E você anda aqui a pé, de ônibus?

Entrevistado: Ando a pé, de moto, e a pé, só ando de moto e a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Para todo lugar.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

() Compras () Saúde () Lazer
(x) Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: É.. é passa a Osório é na Diodoro, no Porto.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar a rua aqui?

Entrevistado: Sim quase todo o dia.

PESQUISADOR: Mais dia de semana ou final de semana?

Entrevistado: Mais durante a semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua? () Sim (x) Não

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: O que você acho das calçadas, das rampas, da sinalização..?

Entrevistado: Eu achei assim, não.. eu achei assim ó.. eu achei.. como era necessário isso aqui foi feito e.. eu não gostei né, gosta eu não gostei, mas tinham que fazer, fizeram agora as calçada, a minha calçada ali mesmo nem, nem.. a minha casa ali no coqueiro passa ali pra ti vê, a minha casa é a coisa mais linda, não fiz a calçada ainda, porque eu não sei porque eles foram aproveitar esses canteiro, eu não gostei desse canteiro também, dificultou.. não e outra coisa dificultou a água agora não sei mas isso aqui agora como não tem chovido eu não sei, ali na minha casa ali eu não consigo sair de casa só de bota em seguida alaga tudo, aqui essa, aqui na dos cachorro, aqui a água chega a entra pra dentro da casa ali, a é ficou, dificultou.. tudo dificultou com essa obra ai, mas não tem..

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Próximo?

Entrevistado: Eu, eu, atravesso assim, eu atravesso em qualquer lugar.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre ou atravessa junto com outras pessoas?

Entrevistado: Não, porque eu, eu aguardo né.

PESQUISADOR: Você espera a sua vez, do pedestre?

Entrevistado: É eu aguardo, eu não tenho.. mas eu não, não, não passo muito não, eu atravesso, mas tem, não, não é muito difícil de atravessar não, tem os horário que é mais tranquilo, no dia assim.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros?

Entrevistado: Ah acho que tá boa, só tem umas moto que as vez são meio loca né, as vez um barulhão ai de moto.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar aqui? Ou inseguro?

Entrevistado: Não, acho boa.

PESQUISADOR: O que você acha da visibilidade?

Entrevistado: A visibilidade é boa,

PESQUISADOR: Nesse trecho você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Não, não tenho dificuldade pra nada, em atravessar. Eu só, só dificuldade só essa, essa água que juntava ai, eu não sei agora com, que eles andaram fazendo um.. eu acho que aquele, aquele edifício lá como a garagem é subterrânea ali ó naquela dobrada assim, em seguida que dobra aquele edifício ali, acho que eles entraram na justiça, e eles.. não e entrava muita água e eles fizeram uma baita reforma naquela quadra lá ó, botaram, botaram, se tu passa ali tu vai vê, botaram, botaram asfalto, ba deixaram aquela, nessa quadra assim tu olha pra ti vê, porque eles botaram tubo lá, fizeram galeria, fizeram um monte de coisa naquela quadra lá, eu não sei se vai ajuda nois aqui ou não, mas é.. não sei como é que tá agora, mas antes dessa, antes agora, isso aqui ficava um, feito uma lagoa né, isso ai que não era né porque a água, a água ia toda pra né, pro cordão da calçada e ia embora, mas, mas faz o que né.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Ah, não a única coisa que incomoda mais é esses canteiro ai né, porque aqui como é que a água, tu me diz uma coisa se chover como é que a água vai.. olha aqui os caninho que eles botaram já tá tudo, olha aqui... me diz uma.. como é que... como é que a água vai subir isso tudo pra chegar lá, qual é a quantidade de água que tu vai achar.. que tem necessidade, que vai te pra subir lá em cima pra água cair lá, hein, né, tu vê que é uma dificuldade ai, daquela, do corredor, dali do ônibus, da parada do ônibus pra cá, como é que, como é que a água, que quantidade de água vai te pra poder chegar lá, lá na minha calçada ficou os furo, eu não deixe eles bota, tirei, eu digo não, não, aqui não, como é que vai

bota banco no meio da calçada né, não tem, ali eles eram pra te botado o banco na parada e não aqui ó, porque não botaram na parada do ônibus um banco.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?

Entrevistado: Pra atravessa? Tá tudo bom, eu acho que tá tudo bom.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 71 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Ginásio incompleto.

RUA DOUTOR CASSIANO – TRV IL RESPONDENTE HOMEM, 62 (T_Ent - 1)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De moto.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Venho trabalhar.

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? ()Compras ()Saúde ()Lazer (x)Outros:

Entrevistado: Trabalhar.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não moro no Areal.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Umas cinco, seis vezes por dia.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

Entrevistado: Até que é tranquilo pra atravessar é tranquilo.

PESQUISADOR: E em relação alguns desses itens como Pavimentação, Fluxo de Veículos, Rampas?

Entrevistado: Ficoo... nas esquinas tu atravessa bem, o que ficou muito apertado foi é, o meio dela com os esse curral esse aí. O pessoal fica entre, é fica um problema porque às vez é muita gente pra atravessar num lugar só, eu já fui atropelado por causa disso, eu acho

que a única coisa que ficou ruim foi isso, apesar do certo é atravessa na faixa de segurança né, mas fica muita gente acumulado na faixa de segurança pra passar e ai as vez não da tempo de todo mundo passar.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Perto da faixa, mas não muito na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ah sim, não, geralmente eu espero.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Geralmente o, a, o sinal ele é pouco tempo pra atravessar porque se aglomera muita gente (inaudível).

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, geralmente eu espero.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Pra General Osório tá, acho que tá bem, tá dentro do normal, não acho que tá muito rápido.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: As vezes que eu atravesso ali é bem tranquilo, tu fica na faixa de segurança o pessoal que o já para, já tá mais educado o pessoal, não tá tão (inaudível), mas no caso do, eu no meu caso eu não tenho dificuldade, mas eu já vi pessoas de mais idade que tem dificuldade por causa da velocidade dos carro, no caso como eu que ainda não to nessa fase de mais idoso né, eu ainda não sinto dificuldade, mas eu, a gente vê pessoas com mais idades que tem, tem problema com a velocidade dos carros.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, pra mim ta bom.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: A mais complicada aqui é essa aqui da esquina, se tu atravessares aqui, se tu fores até a faixa de segurança ali, que o certo é ir né, até não é complicado, mas se tu atravessares bem na esquina no lado de cá (inaudível) é meio complicado porque os carros

dobram daqui é mais complicado porque não enxerga se vem carro.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: O melhor é não melhorar, porque eles quase nos mataram de fome aqui da última vez, quando fecharam quase nos mataram de fome, acho que a prefeitura tava sem muita pressa de fazer né, mas tá tranquilo, agora tá tranquilo, ela tá bom, ela não tá ruim.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Olha eu acho que já te um semáforo nessa daqui, nessa outra aqui não é necessário, se colocar um semáforo de quadra em quadra vai se um problema vai tranca a cidade toda, eu acho que eles deviam é, era aumentar, era esse curral ai tira um daqueles (inaudível), daquele outro lado, vamos supor, na esquina tira mais um curral daqueles ali, pro pessoal passa com mais facilidade porque se não tu te, aqui mesmo se aglomera muita gente pra atravessa, porque pelo menos tira um ou fazer uma abertura, um intervalo pra que a pessoa pudesse atravessa, porque as vezes tens que ir no colégio, na época do colégio mesmo muita gente se aglomera, apesar do certo é atravessar é na faixa de segurança, se tivesse uma brecha facilitava bastante, pelos menos facilitava pro comercio, porque o pessoal tá do outro lado, vai atravessar lá pra vir até aqui o pessoal não vem também.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 62

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Segundo Grau Incompleto.

RESPONDENTE MULHER, 62 (T_Ent - 2)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Normalmente de ônibus, eu moro na, no Fatima.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Eu venho aqui na, na malharia ali (inaudível) vou fazer compras.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer

()Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro no Fatima.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Umas duas vez por semana.

PESQUISADOR: Mais dia de semana que fim de semana?

Entrevistado: É fim de semana não.

PESQUISADOR: Você encontra alguma dificuldade para atravessar aqui a rua?

Entrevistado: Muita, agora mesmo eu vinha vindo, vou te conta uma coisa, sobre isso aqui ó (toca no gradil) eu tava vindo e do lado dali de onde eu vou, o barbeiro daqui se mudou pra lá porque isso aqui (inaudível) e agora mesmo abriu outro restaurante e fecharam ali, isso aqui complicou a pessoa, ele saiu daqui porque o cliente tinha dificuldade de chegar ali, que era, isso aqui ficou muito ruim, ficou muito ruim, eu não sei pra que isso.

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa da pavimentação, o fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Não, não, só essa grade que atrapalha, ba isso atrapalhou.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa? Perto?

Entrevistado: Sim, nas faixa, ali agora eu vou atravessar ali na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, não eu só fico, aliás, aliás na parte de lá os carro não param né, tem a faixa, a gente fica assim na faixa e um dia quase que um me bateu, porque eles não param, mesmo na faixa de segurança eles não param, lá na esquina da Argolo.

PESQUISADOR: Então você espera a vez do pedestre?

Entrevistado: Sim, sim espero.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, não, sempre normal.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos carros aqui?

Entrevistado: Tá bom, normal.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, tem alguma coisa que atrapalha sua visão tipo árvore, placa..?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: A que eu te disse, a Osório esquina Argolo, aquela ali é perigosa.

PESQUISADOR: E essa aqui da Doutor Cassiano?

Entrevistado: Essa aqui tá normal, porque a gente vai pra ali e eles param os carro, lá eles não respeitam, lá não.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade em relação às rampas, sinalização aqui?

Entrevistado: Sim, tá.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Não, eu acho normal, não tenho nada contra assim, acho normal a largura, a faixa, o trânsito, a faixa, acho tudo normal.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Pelas faixa, respeitando as faixas, que tivesse mais faixa, mais seguro, isso..

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 85 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Ginásio.

RESPONDENTE HOMEM, 65 (T_Ent - 3)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Ando.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todas as vezes que eu venho ao centro (riso), que resposta ne? Olha eu moro na Alberto Rosa ali a três quadra da Praça umas quatro, cinco vezes por dia, por dia não, quando eu venho, eu venho, eu entro, do volto, ando bastante eu não vou te dizer exato, mas ando bastante.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Venho a pé, 4 quadras de casa.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Agora eu vou na outra quadra aqui.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer
()Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Claro, todas as vezes que eu venho no centro.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim () Não.

Entrevistado: Dia de semana, é dia de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: E em relação alguns desses itens como Pavimentação, Fluxo de Veículos, Rampas?

Entrevistado: Não, porque eu pego dou uma olha não vem ninguém eu passo, quando vem, espero. Só acho, acho que esse aqui (gradil) mato um pouco o comercio do lado de cá, né, essas grades, acho isso ai sim.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo da faixa de segurança? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Olha, pra te ser bem sincero por onde venho passando, é isso.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, as vezes um pouquinho mas rápido mas não corre.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: A não ai sim, claro vamo banca o educado né (risos).

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Não sei, porque quando eu venho com o carro eu ando ligeirinho, mas pra mim tá bom.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Com sinceridade, eu nunca prestei atenção di o que que tá me atrapalhando, acredito, que não sei, acho que nada que tenha..

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Não, todas são, todas são perigosas, todas são acho eu.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Assim como (entrevista interrompida para o entrevistado atender o telefone, logo em seguida retomada) olha eu vem carro eu apuro, se não vem eu vou bem devagarzinho sem pressa.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Olha eu não sei, às vezes a gente pede uma sinaleira, mas pra mim tá bom.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 65 agora, mas eu to muito triste com essa idade era pra ter 18.

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Superior Completo.

RESPONDENTE HOMEM, 66 (T_Ent - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Muito pouco, é eu moro no bairro, só quando eu venho no centro no banco mesmo.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Eu venho umas duas vezes por mês.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Venho de ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: É no centro poco compro, eu compro lá no bairro que eu moro, ali no Areal tem tudo, tem o Klause, mas o Klause também é só pra rico, mas tem loja tem farmácia ali, tem farmácia na Mario Peruquio.

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? (x)Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros:

Entrevistado: Não, não eu venho no Banrisul agora e vou olha um calçado que tem ali na esquina, ali.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: É eu moro perto do Klause ali.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório? ()Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês ()Raramente.

Entrevistado: Não eu me cuido pra atravessa só na sinaleira.

PESQUISADOR: Quantas vezes mais ou menos Você atravessava na rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não, quando venho só ia e volto só.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim () Não.

Entrevistado: Não, fim de semana eu não venho ao centro.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não eu ainda to ativo, ainda.

PESQUISADOR: E em relação alguns desses itens como Pavimentação, Fluxo de Veículos, Rampas?

Entrevistado: Não eu acho que ficou quase normal.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Eu atravesso sempre na sinaleira, pra evita qualquer coisa, a não se que esteja longe da sinaleira.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Espero, espero, eu tenho carteira de motorista eu viajei por ai tudo, sei o trânsito.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, os idosos eu ate espero, eu sempre procuro atravessar meio só, é porque ai eu tenho mais visão, fico mais tranquilo pra.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, isso ai não, isso ai eu evito.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Não acho que tá normal, se não a cidade fica pataca, tu vai a Porto Alegre com essa velocidade aqui o cara não anda lá, lá é tocado, é 80, 70, 80 km/h.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Claro, eu me cuido, ma eu enxergo bem lá onde vem os ônibus, lá eu já enxergo.

PESQUISADOR: Mas as árvores, placas não atrapalham Você?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Acho que na Pinto Martins eu acho perigosa, não tem sinaleira.

PESQUISADOR: E essa aqui que você atravessou?

Entrevistado: Não, é tem que ter atenção, mas boa ela não é também, porque uma pessoa idosa que não pode se cuida, mesmo que idoso não pode anda sozinho, eu acho que não pode, tem que anda sempre se cuidando.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Eu acho que tinha que ter a pista, a sinaleira dos pedestre, um tempo pro pedestre e mais um tempo pros carro nas grandes cidades tem essa, em Santa Catarina tem, São Paulo tem.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Que tivesse sinal, claro, uma sinaleira dessa, nem que seja de atenção, nem que seja só pra da contorno, só a sinaleira de atenção pra, pro pedestre só, sinaleira de poste que eu não vejo aqui na cidade, lá tem uma lá, aqui não tem, seria bom, mas não sei.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 66

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu estudei até a quarta primaria. Eu estudei em colégio de campanha.

RUA MARECHAL FLORIANO – TRV IL RESPONDENTE HOMEM, 78 (T_Ent - 1)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Não é que não, agora é que não agora eu voltei, até Novembro faz 40 anos que eu faço esse itinerário de vir pra cá, eu trabalhei ali na esquina então eu sempre passei ali.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De ônibus.

PESQUISADOR: Onde costuma ir?

Entrevistado: Descia, bom antes eu descia aqui agora depois eu descia aqui no Mercado pra vir aqui na Osório esquina Sete.

PESQUISADOR: E quando vem aqui na Osório vem passear? ()Compras ()Saúde ()Lazer (x)Outros:

Entrevistado: Trabalhar

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Moro, lá no Fragata na Gotuzzo.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Quase todos os dias.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Não, pelo.. eu.. obedecendo a sinaleira é normal.

PESQUISADOR: Você encontra alguma dificuldade para atravessar por causa da pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: Não hoje da maneira que tá, tá bem melhor.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Sempre na faixa de segurança, porque se não passa ali ai tá sujeito alguma coisa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Então você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: A não, a não sei se eu estije no meio da, da quadra e não tá, tem, tá dando ai sim, na esquina eu tenho que parar.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, tenho que ver o sinal como é que tá.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Já, porque tá assim tem um motorista um respeita a faixa, mas aquele outro que vem mais de atrás se você não cuidar ele toca por cima.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: A eu (inaudível) tem horas que tem um apressado que acha que tem que anda mais rápido, tem outro que é mais tranquilo que sabe que tem que se no máximo 30km/h por ai.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua?

Entrevistado: Eu acho, tranquilo.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Eu normalmente enxergo bem, não tem nada que atrapalhe.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Como eu trabalho ali na esquina, tem a, na esquina é a loja de tecido (Blumenau) e eu trabalho na casa das tintas, ali naquela esquina seguidamente da acidente, porque ali onde, não tem uma sinalização bem aberta que chame atenção quando é da Sete, ali é perigoso, porque a, a sinaleira esta saindo pra cá, e depois sai pra lá, mas que vem de lá não vê sinaleira nenhuma, o pedestre esse que tá não tem sinaleira, a sinaleira tá aberta pra Osório, e mas a pessoa não tem sinaleira, não tem nada, ele passa quando vê vem um, seguidamente acontece.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Não, (risos) quanto mais larga seria melhor, o (inaudível) não seria tão próximo um do outro, mas hoje a cidade não dá mais pra isso, tem muito carro e hoje mesmo se a pessoa quisesse muda não tem como.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Não, aqui, aqui é assim, aqui até demora, não acho que não precisa ser mais do que isso, mas nessas outras quem sabe naquela ali quando abre pra Sete ali é bem mais curto o tempo quem vem pela Sete de Setembro pra dobra já quando sai pra Osório entre Neto já o tempo é maior, mais isso aí deve ter sido feito pela pessoa que deve ter feito isso porque sabe a Sete o movimento é bem menor que pela Osório.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 78 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Ensino médio.

RESPONDENTE HOMEM, 60 (T_Ent - 2)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Só quando eu venho trabalhar.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todos os dias.

Pesquisador Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Venho de uber.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Venho pra trabalhar.

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? ()Compras ()Saúde ()Lazer (x)Outros:

Entrevistado: Trabalhar.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro na Guabiroba.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

(x) Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado:

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

Entrevistado: Todos os dias eu só tenho uma folga na segunda.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Atravesso ali na faixa de pedestre.

PESQUISADOR: E quando você esta como pedestre encontra alguma dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: É, tem que cuidar a hora que a sinaleira tiver fechada né.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, eu atravesso quando o sinal tiver fechado né, pros carro.

PESQUISADOR: Então você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: É a vez do pedestre.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Ah não, eu fico meio longe, eu espero, eu não fico aglomerado.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Já, já.

PESQUISADOR: Você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Ah aqui na Osório tem muita velocidade, andam muito rápido.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou inseguro? Por quê?

Entrevistado: Não, não é seguro não, às vez vem um louco e a gente tem que tá cuidando né, eu sempre fico cuidando vê se o cara vai para mesmo, as vez a sinaleira fecha, mas eu vou, vejo se ele vai para porque às vez vem louco e atravessa .

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, não enxergo bem.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Ah essa Osório aqui é muito perigoso, complicado, essa travessia aqui é perigosa. Eu só atravesso aqui, mas desde que respeite o coisa, a, o, desde que respeite a minha vez, eu não acho perigoso, sei lá é por causa da imprudência né, às vezes a gente usa da imprudência pra atravessa né.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Eu gostaria que fosse mais tranquila né, o problema não é, o problema é que as pessoas não respeitam, as vez a sinaleira

tá aberta e as pessoas vão atravessando também, as pessoas não respeitam, estão sempre correndo.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Ah com mais tempo seria melhor.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 60 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Segundo Grau

RESPONDENTE HOMEM, 70 (T_Ent - 3)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência você vem?

Entrevistado: Sempre que eu to no centro eu to aqui.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Na farmácia, no super, agora fui numa loja lá.

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? (x)Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: No bairro Cruzeiro, Areal.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Atravessa, atravesso, umas duas vez na semana, agora eu não to trabalhando, antes eu trabalhava de taxi.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Não, não, normal. Na realidade os pedestres que não respeitam nada, o semáforo né?

PESQUISADOR: E quando você esta como pedestre encontra alguma dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: Não, nada.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Seguido, normalmente eu faço o trajeto da faixa pra passa pro lado de cá,

quando tem pouco movimento eu atravesso ali (fora da faixa Colombo – Deltasul). O certo mesmo, se eu quero vir pra cá eu tenho que ir lá (Shanadu – Minsky, na faixa de segurança), lá (Minsky – Colombo pela faixa de segurança) e aqui (esquina Colombo), ai a volta é maior, mas o pessoal, eu que trabalho mesmo, agora não to trabalhando, trabalhava com taxi ai, pra dobrar pra cá era um briga pessoal não gostava, que tinha que fazer esse retorno, acompanha a faixa de segurança pra poder vir pra cá.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, sim.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, não, eu controlo o passageiro, a pessoa, o pedestre e quando é eu, eu controlo.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Eu acho normal, de noite, agora não que tá calmo agora, mas de noite isso aqui é um horror. É normal de dia, é normal, porque não tem como anda correndo também, mas de noite não, agora com esse negocio tudo ai (refere-se à pandemia do Covid – 19) bom.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: É seguro, mas tem que controla também os carros também né, os ônibus, os carro (inaudível) tu vai atravessar ali na faixa de segurança (Shanadu para Deltasul) de repente vem um de lá (Osório – Shanadu e dobra na Floriano - Deltasul), abre o sinal pra ele e ele entra, ai tem que cuida.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Quando eu to dirigindo?

PESQUISADOR: Não. Quando você tá caminhando.

Entrevistado: Não, ah vez é, tem que controla, tem que cuida né, não, não tem.

PESQUISADOR: E quando você tá dirigindo tem?

Entrevistado: A é tem que cuida os pedestre porque, tu vai dobra pra Floriano ali, sempre tem uns que tão com pressa e tão se

atravessando na frente, isso que a gente tem que cuida.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Agora não, porque botaram sinaleira naquela esquina ali, não tinha ali que era perigoso (esquina Blumenau). O ruim aqui é essa dobrada, aqui ó, da direita de pedestre (na frente da Colombo pra DeltaSul), o carro vem dobra aqui e ai o pessoal atravessando na frente, já tem gente lá pra atravessar, ai é perigoso já deu acidente até com morte nessa esquina ali, o pedestre que vai atravessar a Osório aqui na esquina da Floriano, tem que acompanha, tem que acompanha a faixa de segurança.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Como era antigamente tinha um canteiro no meio, era mão única, tinha um canteiro de lá (Avenida) até a esquina da Osório, era que nem a Domingos de Almeida, aqui era o canteiro no meio e vinha de lá pra cá e daqui pra lá.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?"

Entrevistado: Não, o tempo tá, agora tá muito bom, um minuto, um minuto e meio acho que é.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 70 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Primeiro Grau.

RESPONDENTE MULHER, 60 (T_Ent - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Ah eu trabalho aqui.

PESQUISADOR: Com que frequência você vem?

Entrevistado: Todo os dias.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De ônibus.

PESQUISADOR: Onde costuma ir?

Entrevistado: Trabalhar.

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? ()Compras ()Saúde ()Lazer (x)Outros: Trabalhar

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro lá no bairro perto do Krolow.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Ah as vezes, quando tem que ir na farmácia.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

Entrevistado: Só dia de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Olha que agora tá mais calmo mais por causa desse negocio ai da Pandemia, mas a, mas é brabo, é difícil de atravessar ou atravessa só lá na faixa ali, eu atravesso sempre na faixa.

PESQUISADOR: Você encontra alguma dificuldade para atravessar por causa da pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: É, o fluxo de veículos, o fluxo de veículos mesmo.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: É, sempre na faixa, é como eu te digo, quando não tem muito fluxo de carro, da pra atravessa, mas quando não tem que ser na faixa, eu sempre atravesso é na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Como assim? Olha o sinal?

PESQUISADOR: Não, faz algum movimento com o corpo, estende a mão.

Entrevistado: Ah, quando ninguém para a gente é obrigado a fazer, sinalizar.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: A sim.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não eu espero, só se não vem nenhum carro, ou se vem muito longe que eu vejo que da pra atravessar, se não eu espero.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Ah as vez tem uns que andam loco, andam bem correndo.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: Meia perigosa, eu as vez até prefiro, é não adianta a gente tem que atravessar ali mesmo porque tu cuida dos carro tu tem eu esperar fecha lá o sinal e cuida esse lado aqui né, pra atravessar, porque eles

dobram muito, principalmente moto as vez dobra muito correndo, eu espero, quando fecha lá eu já fico de olho aqui (fora da faixa) e dai pra atravessar se não não da também quando é moto assim que eles dobram correndo ai é perigoso.

PESQUISADOR: Quando você atravessa, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, da pra enxergar bem.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Eu acho que não. Porque é sempre, tu tem que atravessa sempre no sinal mesmo, ta tudo bom agora antigamente quando não tinha o sinal sim que era perigoso, mas agora não, tem pessoas que se arriscam eles atravessam assim as vezes vem o ônibus e eles tão atravessando aqui, eu já acho perigoso ou atravessar atrás dum ônibus, eu acho perigoso ou atravessar na frente, desceu do ônibus e já atravessou, não sabe se o ônibus vai arrancar ou vem um carro ali ou vem outro ônibus pra ultrapassar né, eu tenho todos esses cuidado ai eu tenho.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: É, (pausa) a gente gostaria que fosse menos, mais tranquila, mas não, só que daqui pra frente não, não tem como, tem muito carro na rua, é muito carro, muito, mais é carro que ônibus já digo assim, porque os ônibus tem que anda mesmo né, porque é muito povo, mas é muito carro, é muita gente, cada vez mais.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Sim se pudesse ser com mais tempo assim, com menos carro na rua, já digo assim, não tivesse tanto fluxo de carro né.

Informações Finais:

Acho que tendo tudo sinalizado, acho que não tem por que assim, eu sou muito cuidadosa né, com essa coisa assim de atravessa, atravessa e acho que tu é uma pessoa, depende da pessoa mesmo, porque tem bastante fluxo de gente e de carro e as pessoa infelizmente, o pedestre as vez não são muito cuidadoso, eles vão se atravessando no meio dos carro, no meio da, não tão nem ai. Eu acho que tá cada vez melhorando mais, eu acho, até nos bairro assim tem mais, mais sinal pra atravessa onde tem bastante gente, bastante fluxo de carro, tipo assim o, o supermercado no Krolow, em qualquer coisa assim tem bastante sinalização.

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 60 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu estudei até a sétima serie incompleta.

RUA LOBO DA COSTA – TRV IL RESPONDENTE HOMEM, 76 (T_Ent - 1)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Costumo.

PESQUISADOR: Com que frequência que você vem?

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: E você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De caminhão ou de a pé, eu faço entrega.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Trabalho

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear?

() Compras () Saúde () Lazer (x) Outros: Trabalho.

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, moro lá em baixo.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

(x) Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

Entrevistado: Mais final de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Só na sinaleira, porque o pedestre atravessa com o sinal vermelho e o sinal ta pra mim, ai eu diminuo né, deixo ele passa.

PESQUISADOR: E quando você esta como pedestre encontra alguma dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: Não, não, não.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Eu atravesso sempre na sinaleira.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Sinalizo.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Nunca aconteceu porque eu entro sempre no sinal verde pra mim.

PESQUISADOR: Então você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, espero entro no sinal verde pra mim.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Sim, não, não eu espero quando for à vez.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Tem que anda a 40, o mínimo é 60, então eu acho que alta.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: Olha nada é seguro né, depende de quem dirigi, de quem atravessa, nenhuma das ruas.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: No momento não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Só na avenida, só na avenida (Bento Gonçalves).

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Pra mim tá bom assim, ficou bom.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?"

Entrevistado: Não tem que ser na sinaleira, teria que aumenta pro pedestre o tempo, porque tem muita gente que passa.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E o que você achou da requalificação das vias?

Entrevistado: Ficou muito boa, eu achei boa, o único problema é aquela via do ônibus né, o corredor exclusivo porque diminuiu o espaço principalmente eu não posso entrar, as vezes eu tenho que fazer que nem aquele caminhão ali, tá sempre ocupada as vaga do estacionamento, ai eu coloco os cones, boto três cone do lado do caminhão pra descarregar e sair.

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 76 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Segundo Grau

RESPONDENTE HOMEM, 71 (T_Ent - 2)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Olha pra ser sincero uma vez por mês só.

PESQUISADOR: Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Venho de ônibus e vou de ônibus.

PESQUISADOR: Onde costuma ir?

Entrevistado: É é isso, vou no centro, banco, farmácia.

PESQUISADOR: E quando vem aqui na Osório vem passear? (x)Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Somente uma vez por mês só.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo? () Sim (x) Não.

Entrevistado: Não, não, somente uma vez por mês.

PESQUISADOR: Mas dia de semana?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Não, não, só dificuldade de pegar o ônibus (riso).

PESQUISADOR: E Você encontra alguma dificuldade para atravessar por causa da pavimentação, piso, rampas?

Entrevistado: Não, tá bem, tá muito bom, ficou muito bom o serviço.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Na faixa, tem que ser na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, só atravesso, olho que não vem carro, às vezes as pessoas são delicada e param.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Quase sempre a gente espera, porque quase sempre tem pessoas esperando na faixa de segurança né, ai a gente espera.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Tá bom, o fluxo tá bem, o fluxo é bom pra quem morou em Porto Alegre, acho muito lento, acho lento, eu trabalhei dirigindo muitos anos até me aposenta, eu tenho carteira de habilitação faz 49 anos profissional, mas

antes em 69 quando eu fui pro exército eu já tirei a minha no exército na época que podia tirar no exército, bom davam todos os documento pra gente lá né, hoje não dão nada, eu, ai até 73 eu usei a que não era profissional, de 73 pra cá só a profissional, mas já to aposentado, eu uso, tenho porque ainda tenho condição né.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: Sempre, sempre, eles são educado eles esperam.

PESQUISADOR: Quando Você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: A Bento (Avenida Bento Gonçalves).

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Não, não se porta os carros é o suficiente ta certo.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?"

Entrevistado: Não, não, é bom, é bom aqui eu não acho difícil, Porto Alegre sim entra na Farrapos, na Ipiranga, na Borges, mas tem um detalhe, tu sabe que da menos acidente do que aqui?, Encosta o carro, tu para na sinaleira, vamo escolhe uma Rua no caso uma Avenida, na Farrapos, oito veiculo um do lado do outro, ninguém se bate, todo mundo respeita o seu espaço, liga o pisca e anda, agora uma coisa que eu notei é que aqui o motorista é diferente do de lá, dirigi menos que o de lá e buzina mais, gostam muito é de buzinar. Esses dias mesmo, eu vi umvocê com o carro tava meio falhando assim entro pro acostamento, ligo o pisca, fez certo, e ai o cara vinha atrás vá buzina e buzina pra que faze isso? Pra que Se tu tá vendo que o veiculo tá falhando e ela tá ligando o pisca pra direita alguma coisa aconteceu o mau educado buzinando e sacudindo a cabeça pra mulher, falta de educação, falta de educação.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 71 anos só.

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu tenho superior e segundo grau.

RESPONDENTE MULHER, 68 (T_Ent - 3)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Sempre, eu venho, eu to sempre aqui no centro, eu trabalho aqui não centro.

PESQUISADOR: E Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: Não, eu ando, desço do ônibus, eu ando a pé, ando por tudo que é lugar na cidade não tenho..

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Trabalho

PESQUISADOR: E quando você vem aqui na Osório vem passear? ()Compras ()Saúde ()Lazer (x)Outros:

Entrevistado: Trabalho.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

(x) Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês ()Raramente.

Entrevistado: Todos os dias.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não.

Entrevistado: Final de semana eu não venho.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: Não, não porque eu só atravesso na sinaleira.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Sim, inclusive a faixa aqui, agora tá vermelho lá, verde pra atravessa, eu não tenho problema. Geralmente é na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não eu olho o sinal lá ó lá agora, tá lá todo mundo passa, ai quando faz vermelho a gente atravessa.

PESQUISADOR: Então Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, espero a vez.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, não porque eu não tenho, eu tenho problema na perna eu não vou me tem que esperar da o sinal lá pra mim atravessa.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Ah é eu me sinto segura pra atravessa.

PESQUISADOR: O que você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Não, eu não acho pra mim tá muito bom.

PESQUISADOR: Quando você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, não, não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Eu por aqui não, pelo menos eu conheço a rua daqui pra lá até lá em baixo não, elas são tranquilas porque tem esses sinais aí, é bom o pessoal cuida, olha bem, vê o que tá fazendo, o final facilita, olha lá vermelho ó tá lá, agora se o pessoal quer atravessa, não pode tem que esperar ó.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Pra mim tá igual, não tem problema, não tem problema.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?"

Entrevistado: Tá tudo bem

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 68

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Médio Completo

RESPONDENTE MULHER, 74 (T_Ent - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Costumo.

PESQUISADOR: Com que frequência que Você vem?

Entrevistado: Agora eu não tenho andado, agora não, mas ando bastante.

PESQUISADOR: E Você vem a pé, de ônibus?

Entrevistado: De ônibus.

PESQUISADOR: Onde Você costuma ir?

Entrevistado: No centro.

PESQUISADOR: E quando Você vem aqui na Osório vem passear?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer
()Outros:

Entrevistado:

PESQUISADOR: Você mora aqui perto?

Entrevistado: Não, não eu moro lá no, no Areal.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

()Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês ()Raramente.

Entrevistado: Uma vez por dia, geralmente.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não.

Entrevistado: Mais dia de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório como a pavimentação, fluxo de veículos, rampas?

Entrevistado: É mais pelos carros né, porque a sinaleira e o coisa não.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Olha, mais é na faixa, mas de vez em quando quando a pressinha não.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Não, eu espero.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não eu procuro me sentir seguro, na, na faixa de segurança eu procuro esperar, pra que eles parem.

PESQUISADOR: O que Você acha da velocidade dos veículos na Gen Osório?

Entrevistado: Olha eu pra mim é normal.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável? Por quê?

Entrevistado: Ah tu tem que te atenção, por causa deles dobrar, porque eles dobram pros dois lados.

PESQUISADOR: Quando Você atravessou, enxergou bem se vem carros, não tinha alguma árvore atrapalhando..?

Entrevistado: Não, disso aí não, as pessoa né, porque a gente já é baixinha e quando tem um mais alto tu, mas arvore e placa não.

PESQUISADOR: Nesse trecho que teve essas melhorias, Você acha que tem alguma travessia perigosa?

Entrevistado: Só essa aqui da Andra, Osório com a Floriano.

PESQUISADOR: Como Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Olha minha filha do jeito que o trânsito tá, não da pra melhorias porque muito carro, eu acho que não tem como tem muito carro na rua, em tudo que é lugar. Pelotas tá muito cheio di, um carro para cada pessoa, aí fica muita gente, muito carro na rua circulando.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?"

Entrevistado: Eu acho que aqui é pouco tempo pros pedestre, porque tem pessoas que tem dificuldade de, de atravessar e si não tá atenda quando muda.

Informações Finais:

PESQUISADOR: E a sua idade?

Entrevistado: 74

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Quinta, quinta do antigo.

(...)

Entrevistado: Aquilo ali era pra ser uma mão só, ali tem muito movimento bah, (inaudível) que vou te dizer, e, e aquilo ali, é o lugar que mais eu ando e mais me apavoro ali, tem que ter cuidado na faixa, muito cuidado em qualquer lugar, mas ali é terrível por causa de ser duas mão, era o Pois Pois, ali tá muito ali é muito horrível. (Barroso, na frente do Antigo Pois Pois).

**ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01
RESPONDENTE MULHER, 65 (T_Ent_Tel
01 – 1)**

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Conheço.

PESQUISADOR: Você costuma anda pela Rua General Osório?

Entrevistado: Ando quando eu saio, agora eu to de castigo, faz 2 meses que eu não saio.

PESQUISADOR: Com que frequência você ia? Uma vez por semana, duas?

Entrevistado: Ah é às vezes mais, às vezes menos, depende.

PESQUISADOR: E você ia a pé, de ônibus?

Entrevistado: É ia de ônibus, descia ali em frente ao Nacional.

PESQUISADOR: Onde você costumava ir? Ia fazer compras, passear?

Entrevistado: Ia pagar conta, ia no banco. Eu só saio pra isso mesmo.

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer
()Outros: _____

PESQUISADOR: Você atravessava a rua na General Osório ali?

Entrevistado: Se eu?

PESQUISADOR: Se você atravessava a rua?

Entrevistado: Atravesso, é muito ruim ali né, principalmente na esquina da Floriano.

PESQUISADOR: Você ia mais durante a semana ou final de semana?

Entrevistado: Durante a semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua?

(x)Sim ()Não

Entrevistado: Em atravessar e descer do ônibus. Inclusive eu comentei muito isso, porque eles, eles arrumaram ali as calçadas e coisas e não deixaram um degrau pra você descer do ônibus e pra subir é um sacrifício aquilo ali, eu comentei inclusive isso nas reuniões.

PESQUISADOR: E em relação às rampas, sinalização esses aspectos pra atravessar a rua, o que você acha?

Entrevistado: Ali pra atravessar a rua é muito ruim, agora eu não sei faz muito tempo que eu não saio né, desde o começo do ano que eu não vou pra lá, eu não sei se, se eles melhoraram ali porque aquele farol que tem da Floriano com a, com a Osório ali, ele só tem pra um lado né, então quer dizer, quando ele abre você tá atravessando a rua da Osório pro outro lado ali é difícil né.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO (Perto do calçadão ali, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Nessa travessia da Osório com a Floriano. Você achava seguro atravessar ali nas esquinas?

Entrevistado: Não claro que não, ninguém é seguro pra atravessar aquilo ali.

PESQUISADOR: O que você achava inseguro ali?

Entrevistado: Como?

PESQUISADOR: O que você achava inseguro nessa travessia?

Entrevistado: Não, porque você não tem o farol né, só tem aquele farol na esquina, ele abre pra um lado e fecha pra outro né, que dizer quando você tá ali, sai do, do, da frente do Nacional ali da Osório você não tem farol os carros já tão dobrando da Floriano pra Osório né, então é difícil.

PESQUISADOR: Mas tem faixa de segurança ali?

Entrevistado: Hã, tem mas, eles, mas quando eles dobram quando se vê tá em cima de você né, o carro. A faixa de segurança, hã você não tem faixa de segurança ali não naquele pedaço pelo menos não tinha, não sei se agora tem. Você tem a faixa de segurança pra atravessar ali pra Shanadu, mas eu digo do outro lado, da Osó, ali do Nacional pra você i pela calçada ali da Deltasul, ali você não tem, tem que atravessar na coragem.

PESQUISADOR: Quando você atravessa a rua. Você costuma atravessar na faixa? Perto ou próximo?

Entrevistado: Não, eu quando, quando tem a faixa de segurança eu atravesso na faixa.

Porque mesmo na faixa eu já acho perigoso, aqui o pessoal não respeita né.

PESQUISADOR: Você costuma sinalizar que vai atravessar a rua?

Entrevistado: Não, não. Assim quando eu to a pé? ou quando eu to de carro? Quando eu to a pé não.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ali não tem como você espera né, ali você tem que a hora que muda o farol da Floriano você já tem que, que i se mexendo pra atravessar ali porque ali não tem como você se proteger né.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, eu to sempre sozinha. Assim outras pessoas é assim, que tão atravessando né, é isso, ai sim, a é procuro atravessar com todo mundo porque ai é mais difícil, o cara visualiza melhor né.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Ma de jeito nenhum ali não é nada, nada seguro. Aquela Floriano ali não é nada seguro, é que nem era ali em baixo na Osório com a, com a.. na Voluntários já tinha, com a Sete acho que é que não tinha farol, também ali era difícil agora eles colocaram o farol ficou mais fácil né pra você atravessar e mesmo onde você tem a faixa de segurança que não tem farol o, o pessoal não para você pensa que o outro vai parar e ele passa em cima de você, porque ele não para, sabe.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Eu acho que ali teria que ter uma sinaleira com mais faixas, assim né, uma pra um lado, quando fechasse aquele lado abrisse o outro né, fechasse os dois ali, a, a, quando vira da Floriano pra, pra Osório ali tinha que ter uma sinaleira pra fechar pra da tempo do pessoal que ta na Osório atravessar a rua ne. Que as vez vai ali na farmácia, que é ali na frente, vai no Brasdesco que tem ali também sabe, fica complicado.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma,

tranquilidade, mais tempo?

Entrevistado: A eu gostaria de me sentir bem segura né, mas infelizmente não é seguro, é como eu te falei nem na faixa de segurança os motoristas não respeitam né, porque eles, eles uns param ai você pensa que o outro que tá lá, quando você olha o cara tá em cima de, principalmente moto né, e ai você é atropelada

porque os que tá, do teu lado ali parou e outro vem a toda e não para, eles não respeitam a faixa de segurança, de pedestre né.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X

OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a travessia da Osório com a Rua Barão de Azevedo Machado?

Entrevistado: Sei, lá em baixo, eu vou de carro lá pro Krolow, ali na pracinha, né? No fim da pracinha ali né? Ali tem uma feira ali. É eu sei.

PESQUISADOR: Ali perto do Restaurante Polo Norte, da CohabPel?

Entrevistado: É, não, não o Polo Norte é na Osório.

PESQUISADOR: Isso.

Entrevistado: Na Osório se tá falando? Ah tá, tá, to pensando na Anchieta.

PESQUISADOR: Na Osório com a Rua Barão de Azevedo.

Entrevistado: Na Osório, sei, sei ali, pra virar na, na, na, ali eu, ali eu nunca ando a pé eu sempre vou de ônibus ou eu desço, quando eu vou na Radiologue ou eu desço quando ele já dobra ali a Barão de Azevedo.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? O que você acha?

Entrevistado: Ah eu acho que não, porque ali não tinha faixa eu não sei se agora tem, é eu acho que não tem ainda faixa de segurança. Aqui são muito poucas né, as faixas de, de segurança.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO. (É uma que tem uma Igreja e a Farmácia)

Entrevistado: Ah a Bento é complicada, ali tem farol e tudo, mas é, é complicado ali né? Mas ali ainda é melhor que na Floriano com a, com a, ali no centro com a Osório.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão ali, tem uma parada de ônibus.)

PESQUISADOR: E na Floriano com a Osório?

Entrevistado: A ali é complicado, ali é muito complicado.

PESQUISADOR: O que você acha de complicado ali?

Entrevistado: Ah eu acho que ali tinha que te aquele farol de três fases quando abre um fecha outro e abre um e fecha dois né pro pedestre pode passar né, mas aqui não adianta a gente acha nada né.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil ali, tem um posto, o Nacional. É bem pertinho do calçadão, do mercado público ali).

PESQUISADOR: E a Rua Lobo da Costa, você sabe qual é? É a do Banco do Brasil ali

Entrevistado: Com a?

PESQUISADOR: Com a Osório.

Entrevistado: Deixa eu só me centralizar. Ah não ali tem farol, tem, ali tem farol.

PESQUISADOR: Do Nacional.

Entrevistado: Ali tem farol, é em frente ao posto de gasolina, ali tem.

PESQUISADOR: O que você acha das rampas, calçadas.. nessa travessia?

Entrevistado: Ou não tem farol é, não ali tem, tem, tem da pra você usar os dois lados ali, é.

PESQUISADOR: O que você acha das rampas, calçadas, do movimento dos carros nessa travessia?

Entrevistado: Ah horrível às calçadas são péssimas, né, mas as calçadas ai é o proprietário, a minha é boa, a minha desde que eu fiz nunca quebrou e se quebrasse eu tinha que arrumar, mas aqui ninguém arruma nada, as calçadas são muito ruins aqui.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Quantos anos você tem?

Entrevistado: 75.

PESQUISADOR: E qual é a sua escolaridade.

Entrevistado: Curso Superior.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE MULHER, 84 (T_Ent_Tel 01 – 2)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: A conhece eu conheço, mas o que que é?

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Andei, agora muito sozinha eu não posso anda né Mariana, mas eu ando sim.

PESQUISADOR: Com que frequência você andava?

Entrevistado: A às vezes eu.. eu era muito andarina né, eu gosto de caminhar.

PESQUISADOR: Como você ia até a Rua? A pé? De Ônibus?

Entrevistado: Eu vou a pé.

PESQUISADOR: Onde você costumava ir? Ia na farmácia? Fazer compras?

Entrevistado: Na.. eu ia na farmácia, paga, paga conta.

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo da sua viagem?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros:_____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana (x) três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: Eu sempre atravessei tudo que foi rua.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não.

Entrevistado: Durante a semana, domingo eu não sou passeadeira.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

() Sim (x) Não

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa de alguns desses itens?

() Pavimentação () Fluxo de Veículos

() Rampas () Sinalização () Visibilidade

Entrevistado: Não, nunca tive nada, nada. Eu tive aqui 30 anos na Gonçalves Chaves esquina Gomes Carneiro. Pechadas teve no meu bar, botou o bar pra dentro. E eu sempre atravessei as ruas com bastante sinceridade, eu sempre me cuidei.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Próximo da faixa de segurança? Na faixa? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Eu, eu fico aqui na.. na praça.. na lista amarela. E eles atravessam pra lá ou pra cá e eu fico ali ou eles param pra mim passa.

PESQUISADOR: Mas você procura a faixa de segurança para atravessar?

Entrevistado: Eu procuro as vez, quando eu olho pros lado que vem de lá e de cá, ai eu fico na praça, na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Eu assanalizo, eu sim.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua? Ou você atravessa com carros em movimento?

Entrevistado: Não, quando eu vejo que tem carro em movimento que eu acho que esteja perigo eu fico na, ai eu na, na faixa ou então quando eles ve que eu vou atravessar que eu errei, como eu quero te explica ele param pra mim passa.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você te que correr para chegar até a outra calçada?

Entrevistado: Não, nunca, nunca, nunca, nunca.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Eu atravesso eu e Deus.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Eu sim, eu tenho muito, muito, muito mais que alguém nova.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Tem que se cuidar! Se cuida muito ne? Olha pra um lado, olhar pra outro, depende a mão que vem o carro, se é duas mão, se é uma mão só, é cuida! Eu olho pra um lado, eu olho pra outro, se é uma mão só eu vou cuida pra aquela mão. Que é, se é duas mão, como é aqui duas mão eu cuida, a Gonçalves Chaves é uma mão só.. a Gomes Carneiro é duas mão.. eu cuida de lá e de cá.

PESQUISADOR: Você se sente mais segura se a via é de uma mão só para atravessar?

Entrevistado: A é muito melhor, toda a vida.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?”

Entrevistado: Eu sempre calma e tranquila. Eu nunca fui me meter em perigo e nunca tive um acidente de carro, nem de bicicleta, só tive uma vez, sabe de que? De um homem tão bonito, mas eu gostei, ele me derrubou no chão.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua Barão de Azevedo Machado?

Entrevistado: Ah, não nem sei onde é.

PESQUISADOR: É lá perto do restaurante Polo Norte.

Entrevistado: Não, não sei.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus)

Entrevistado: Aah aquela eu conheço.

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas? Tem uma Igreja, um posto de gasolina.

Entrevistado: A aquela eu conheço.

PESQUISADOR: O que que você acha de atravessa a rua ali? Você acha que tem algum problema de rampa, de piso, você acha que é inseguro? O que que você acha?

Entrevistado: A eu acho muito parado ne? Essa rua tudo é, quando não é, não é.. eles não obedecem, tem uns que não obedecem, outro obedecem. As rua as vez tão estragado e eles não dão bola, é tudo isso ai.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

Entrevistado: Tem ali, defronte o Rio Branco ali, defronte o mercado?

PESQUISADOR: Isso, é o supermercado Nacional.

Entrevistado: É, o que é que tem?

PESQUISADOR: O que que você acha de atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: O Navegantes é um horror ne? O Navegantes leva uma vida para vim, agora

trocaram tudo de, de, de lugar, o que eu pego ainda, as vez é difícil eu anda de ônibus! Eu ando sempre deapé! Mas às vez quando eu to muitoo atrasada eu pego o Navegantes, mas eu pego o Navegantes assim ó: eu vejo que tem bastante gente ele não vai demora, quando eu vejo que tem 2, 3 eu sei que ele vai demora, eu já to em casa, já comi, já bebi, já dormi quando ele passou aqui. É muito parado aquele ônibus.

PESQUISADOR: Na Rua Marechal Floriano com a Osório, o que você acha daquelas travessias? Identifica algum obstáculo como calçada, rampas..?

Entrevistado: É muito perigosa, perigosíssima, até.. eu, por exemplo Mariana, eu me cuida muito! Eu não gosto de an.. anda com pessoas que .. vamo lá, vamo lá, vamo lá, para ai, para ai, para ai, vamo lá, cuida! Ve qual é a tua hora, qual é teu momento de atravessar! Vamo, parai, parai, vamo segui, segui.. então segui tu e deixa que eu me cuida! Claro tem que cuida ué, senão tu.. ou tu te pisa ou eles passam por cima de ti e a adeus Mariana e eles nem tão ai.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

Entrevistado: Ali, no posto, é ali. O que que tem?

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? Por quê?

Entrevistado: Eu atravesso ali que é uma maravilha, Mariana! Eu sou de cuida! Aquela rua é grande, eu atravesso muito bem! Eu atravesso, eu atravesso tudo que é rua, tudo muito bem!

Informações Finais:

PESQUISADOR: Quantos anos você tem?

Entrevistado: Eu to com 84.

PESQUISADOR: Qual a sua Escolaridade?

Entrevistado: Hein?

PESQUISADOR: Qual a sua Escolaridade?

Entrevistado: Quantos anos eu tenho?

PESQUISADOR: é

Entrevistado: 84.

PESQUISADOR: e a sua escolaridade?

Entrevistado: a, é o segundo ano muito mal.

**ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01
RESPONDENTE HOMEM, 73 (T_Ent_Tel
01 - 3)**

PESQUISADOR: Você sabe qual é a rua General Osório?

Entrevistado: Sim, conheço tudo que é rua minha filha.

PESQUISADOR: E você anda pela Rua General Osório?

Entrevistado: Ando, minha filha.

PESQUISADOR: Com que frequência mais ou menos você ia na Rua General Osório?

Entrevistado: Osório? Dia de semana eu ia quase todos os dia hoje mesmo eu andei por toda ela, quase todos os dia também.

PESQUISADOR: É? E você ia a pé, de ônibus até a Rua General Osório?

Entrevistado: A pé minha filha, às vez passo de ônibus, às vez ando de a pé, às vez ando de ônibus, às vez vou lá na farmácia da Professor Araújo pega remédio eu pego o ônibus.

PESQUISADOR: E onde você ia na General Osório porque motivo? Você ia comprar? Passear?

Entrevistado: Não, eu realmente sempre em atividade de compra, em farmácia e coisa parecida.

PESQUISADOR: Você atravessava com bastante frequência a Rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Não, dependendo da condição do dia, 4, 5, 6 vez.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório? Alguma dificuldade por causa da Pavimentação, Fluxo de Veículos, Rampas, Sinalização e/ou Visibilidade?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Olha, minha filha eu com esse 74 anos que eu vou fazer, eu tenho habilidade nas perna que eu faço caminhada e eu, quando o semáforo funcionava pro pedestre passar, eu passava rápido.

PESQUISADOR: Onde você costuma atravessar a rua? Na faixa? Perto da faixa de segurança? Ou no meio da quadra?

Entrevistado: Não, eu sempre procuro um lugar que tem, sempre faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Claro, sinalizo, eu to sempre ativo eu já vi muitos acidentes de pessoa que não tá ativo que eu até nem gosto de me lembrar, né.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ah espero, minha filha! Tem que esperar que tem motorista qui, qui não conta com a vida só conta com ele mesmo, não ta dando bola se mato fulano, mato beltrano, eu cuido muito essa parte.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você ter que correr para chegar até o outro lado da rua, da outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Uma, uma vez já aconteceu isso já.

PESQUISADOR: E porque aconteceu isso?

Entrevistado: Aconteceu qui, qui eu achava que ia demorar o semáforo a abrir pros carro e não demoro e eu tive que apurar e quase um, um daqueles apuradinho quase me pegou, mas aprendi (inaudível) esperto ai.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros parado, distante, em movimento?

Entrevistado: Não, não eu só atravesso, é só atravesso com carro parado e quando di, di da tempo de eu ver quando a sinaleira iniciou, quando abriu pra, pra pessoa passar se não eu não passo. Em duvida não, eu nunca fiz nada com dúvida.

PESQUISADOR: Quando você vai atravessa e tem mais gente na esquina pra atravessar a rua também, você vai junto com outras pessoas ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não eu hã, não eu banco sempre o esperto, eu vou sempre quando ãn todo mundo pega a atravessar eu sempre procuro o lado da minha direita e, e deixo o pessoal da esquerda pro lado dos carros eu sempre fiz isso ai.

PESQUISADOR: E quando você vai atravessar você se sente seguro, confortável?

Entrevistado: Ah, não, não eu atravesso com firmeza, seguro sim.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Olha se, se botar bastante sinalização, sinaleiras aquelas semáforo que levassem mais segundos que tivesse mais oportunidade pro pedestre passar, porque passa muita gente usuária de muleta, cadeirante, pessoas bem idosa, mas idosa que eu com problema. Eu acho que gostaria que também tivesse a guarda, a guarda civil, aquela guarda municipal mais ativa nas esquinas, (inaudível) tem mais frequência de pedestri anda ali, na Deodoro esquina Osório, na, na General Neto ali aquela esquina é muito perigosa, esquina Osório ali na Senador também, ali na Floriano ali o, a, ali tinha que te guarda de transito porque aquelas esquina ali os cara não respeitam, não respeitam as vez nem a sinaleira as vez passam até em sinaleira vermelha pra eles, no amarela e as vez não respeitam o pedestre que tá passando ali, isso ai acontece.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Sempre a pessoa procura anda mais tranquilo mais seguro né minha filha.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece, sabe quais são essas esquinas?

Entrevistado: Claro, é lá na Cohab dois, na Cohabpel.

PESQUISADOR: O que você

Entrevistado: Ali, fico melhor, fico melhor.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus)

Entrevistado: Avenida Bento Gonçalves ali sempre foi um problema né minha filha. Os carro que dobram ali pro lado da brigada militar, lá pro lado do Big lá, não respeitam ninguém né minha filha, ali na Osório ali, ali tinha que ter um guarda de segurança. Agora mesmo entrou 80 guarda municipal e não se ve guarda nenhum na, na cidade, hoje mesmo por acaso eu tava no centro e tinha 5 guarda amuntando ali na Andradis Neve, no calçadão com a, com a Lobo da Costa ali (inaudível) cano cerrado, uma metralhadora acho qui aquilo necessidade nenhuma daqueles 5 amuntando ali, (inaudível) visível nas esquina, entrando, caminhando no calçadão, 5 amuntando ali, hoje agora eu vi por umas duas horas, duas e meia.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: Você conhece, sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Não, as calçada tão boa minha filha, o que acontece é que aquela sinaleira que vem da Floriano, da Praça Coronel Pedro Osório é de poucos segundos ali, se a pessoa não apura é perigo algum carro bate em alguém ali, naquela esquina ali ta perigosa ali, o semáforo ali acho que, aquele ali também do calçadão ali da Floriano com Andrade Neves leva 12, 14 segundo só aquilo ali é perigoso também minha filha.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? Por quê?

Entrevistado: Olha, todas as esquinas minha filha é problemáticas. A Lobo da Costa ali é muito perigoso por um motivo, na direita a

frente daquele antigo posto de gasolina não tem passada de segurança ali tinha que te pra eles respeita. E olha aqui quando eles dobram pro lado do mercado ali na Lobo da Costa tinha que te também porque alguns respeitam mas não é todos e acontece que ali é muito perigoso eu já vi muita batida ali de carro, como, como bate em pedestre então eu acho muito perigoso, tem locais aqui da cidade que é muito perigoso, todo cuidado é pouco.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Qual a sua idade?

Entrevistado: 73, 74 anos agora em agosto.

PESQUISADOR: E a tua escolaridade?

Entrevistado: Eu tive até a 7 serie, mas tenho a escola da vida e a faculdade do mundo, eu só não sou formado (inaudível) mas sei muito, sirvo pra muitas coisas e sei mais coisas que muitos advogado. (...).

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE HOMEM, 66 (T_Ent_Tel 01 - 4)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim

PESQUISADOR: Com que frequência?

Entrevistado: Ah eu quase é o meu caminho sempre de anda pelo centro é pela Osório.

PESQUISADOR: Você ia uma vez por semana, ou mais, duas, três?

Entrevistado: Mais, é umas três vez.

PESQUISADOR: Você vai a pé, de ônibus?

Entrevistado: Não, vou de carro.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir? Vai fazer compras, trabalhar, passear?

Entrevistado: Isso não eu, eu sou administrador da Cohadueque então eu seguido tenho que ir comprar equipamento, material então eu to sempre passando por ali chegando na ferragem, lojas, supermercado.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana (x) três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

PESQUISADOR: Isso mais durante a semana ou nos finais de semana?

Entrevistado: Mais durante a semana, sim.

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para atravessar a rua Gen. Osório?

Como a pavimentação, as rampas, velocidade dos carros?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Não, acho que agora tá tranquilo né.

PESQUISADOR: Quando você atravessa a rua, costuma atravessar na faixa de segurança, perto, mais no meio da quadra?

Entrevistado: Sempre na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você costuma sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Sim, sim, eu sempre levanto o braço ali pra, pro pessoal vê que vai passa né.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar?

Entrevistado: Claro.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você te que correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, nunca precisei.

PESQUISADOR: Quando você atravessa como estão os carros, parados, em movimento?

Entrevistado: Não, tão.. o movimento da Osório é bem, bem acentuado né mas quando vai passar na faixa de segurança o povo respeita até porque quase todas as faixas ali tem sinaleira né.

PESQUISADOR: Quando você vai atravessar, vai junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não eu sempre espero o sinal.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Sim, sim, não, sim, sim.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Ah eu acho assim ó... A gente tá acostumado a viajar, às vez vai para outras cidades aí então, eu acho que é uma rua bem dentro dos, dos padrões de segurança e é uma rua que não, agora não tem mais é buraco, tem o corredor do ônibus que se respeita então fica mais livre o trânsito eu acho, acho que tá próximo do ideal, eu acho.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Mais seguro né? (risos), eu acho que de tempo tá tranquilo, é.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você sabe qual é a rua Barão de Azevedo Machado?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: E ali com a Osório onde tem o restaurante Polo Norte, onde tem o açougue.

Entrevistado: Isso.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? O que você acha dessas esquinas?

Entrevistado: É, aquela esquina ali tinha, é um pouco complicado pro pessoal que vem da, do lado do supermercado pra dobrar pra Osório e ali tu não tem como escapa o pessoal que vai pro restaurante, que vai no açougue ali do, do Moreira o pessoal já se sente, por exemplo tu pega uma pessoa com mais idade já fica difícil de atravessa ali e o pessoal que vem da Osório também dobra ali, porque ela tem dois sentidos aquela rua né, ai o pessoal que vem pela Osório entra ligeiro ali, na, na, na Barão de Azevedo e o que ta saindo da Barão de Azevedo vai dobrar pra o outro lado ou vai atravessar ali em direção a Andrades, aquela esquina ali é um pouquinho complicada.

PESQUISADOR: E você identifica que algum desses elementos pode prejudicar a travessia, como as calçadas, as rampas, muito movimento?

Entrevistado: Não, não acho que essa parte é boa, essa parte em Pelotas acho que ta bem, principalmente naquela área ali né, acho que ta bem tranquilo esse problema ali. Até porque eu tenho observado aqui no condômino da Cohaduke a gente tem esse cuidado toda das calçada com rampa, é haste de, de apoio para as pessoa subirem na rampas e tal, então é uma coisa que a gente nota bastante quando a gente vai andar na rua.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus)

PESQUISADOR: E a Avenida Bento Gonçalves com a Osório, que é a que tem a Igreja, o Posto de Gasolina. O que você acha daquelas travessias?

Entrevistado: É, eu acho assim ó, pra quem anda de carro é tranquilo má pra quem di, pra atravessar ali da, do posto do, daquele posto de gasolina em direção a, aquela floricultura ali, a gente vê que o pessoal tem um medo ali até o pessoal que sai do colégio Pelotense ali (inaudível) tem um medo daquela esquina ali, eu acho que é a esquina mais temerosa é aquela ali, é a sinaleira fica do outro lado é ai o pessoal torce e vem pela Osório (inaudível) como fecha a sinaleira espera aproveitada e dobra a direita na Avenida ali.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: Você conhece qual é?

Entrevistado: Sim, sim.

PESQUISADOR: O que você acha daquela travessia ali?

Entrevistado: Se seguir na faixa de segurança ali passa bem, só não pode atravessar do lado da Blumenau ali do lado do (inaudível), ai a travessia é do outro lado ali.

PESQUISADOR: E as calçadas, rampas, pisos, semáforo, movimento dos carros..

Entrevistado: É, é aquelas rampas ali sim eu acho que não, não sei o que vai ser, se foi projetado e não seguiu o, o projeto (inaudível) mas tinha continuidade mas tem um desnível ali que a gente vê as pessoas que tem dificuldade de caminhar pra, pra chegar na base de apoio aquela ali é meio complicado, tem uma rampa bem acentuada pra baixo assim, parece que faltou, que iam levantar o restante da calçada e ficou aquela, ficou um calombo ali, o pessoal da rua, da rua de transito sobe ali na calçada e quando vai descer tem aquela, tem uns lugar que ainda tem um, uma grade acho que pra escoamento da agua pluvial.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: E a Lobo da Costa com a Osório, é a do Banco do Brasil ali, tem um posto..

Entrevistado: Sim, lá também, lá é outro gargalo que tem ali na Osório, porque o pessoal que vem da, da Florianópolis pela Osório ali pra atravessar pro Banco do Brasil ali, (inaudível) se quiser atravessa pela esquerda já é meio complicado porque tem que ia lá no Banco do Brasil pra atravessa pro outro lado e no meio da quadra ali não tem como ter espaço porque tem as grades ali né, ali deviam eu acho que vão fazer requalifica aquilo ali deve ter algum problema ali que as pessoas possam resolver melhor uma sinaleira de três tempo alguma coisa assim.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Qual a sua idade?

Entrevistado: 66 anos

PESQUISADOR: Qual a sua escolaridade?

Entrevistado: Segundo grau incompleto.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE HOMEM, 78 (T_Ent_Tel 01 - 5)

PESQUISADOR: Você costumava andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim, fora as outras.

PESQUISADOR: Com que frequência?

Entrevistado: Aaahh.. Osório? três vezes por semana, eu ando mais é pela Andrade de Neves

PESQUISADOR: Você vai a pé até a Osório?

Entrevistado: Sim, sempre vou a pé.

PESQUISADOR: Você vai passear, fazer compras.. o que você vai fazer?

Entrevistado: é.. mais é pra passear mesmo. Como eu morro bem no centro na Praça Pedro Osório então saio a fazer um itinerário de caminhada de cinquenta à uma hora e ando a pé e no centro. Aliás, a pesquisa de vocês um dia vocês me acompanharam, a minha rotina que eu faço. Eu saio da praça eu vou numa associação que eu sou coordenador do grupo musical, passo no santuário, passo no aquário, tiro saldo de banco na Osório, então eu tenho uma rotina de caminhada tu entende? Geralmente passeando.

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo da sua viagem?

() Compras () Saúde (x) Lazer
() Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana (x) três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a rua Gen. Osório?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Não, não, não, não...

PESQUISADOR: Algum obstáculo como pavimento, rampas, sinalização...

Entrevistado: Não, não, não. Tá muito bom eu acho que Pelotas nesse ponto, o Centro, tá com as esquinas tudo pronto pros cadeirantes né de rampa tudo. Eu só tenho que cumprimentar é a atual administração municipal porque realmente o Centro tá, bom e a Osório e a Deodoro também depois que fizeram essa faixa de, de concentro, de pra ônibus então tá muito boa, bem sinalizado. Eu não tenho dificuldade não.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: É, é o pior é que eu sou um guri meio arteiro, eu claro que se eu to perto da faixa, eu atravesso na faixa, mas não fico esperando a faixa, i até a esquina da faixa atravesso eu diria que 50% das vezes eu atravesso no meio da quadra né?

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, porque eu normalmente eu vejo, se eu vejo um carro, que da tempo de atravessar caminhando, nada de correr tu entendes? Como eu sou um bom chofer entendes, então eu vejo onde vem carro e eu espero na calçada ou travesso caminhando tranquilo.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não, não eu me sinto seguro, muito antes pelo contrario quando eu vejo uma pessoa às vez que, umvocê que precisa de ajuda, ao contrario eu até ajudo a pessoa atravessa entende? Eu bota a mão espichada para frente mostrando a palma da mão, como (inaudível) isso ai é meu habito de fazer (inaudível) acostumado com idosos (inaudível) na Associação de Idosos da Universidade.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, sim, sim, graças a Deus eu me sinto muito seguro. (inaudível) assim não tenho problema de articulação, não tenho problema. Imagina eu com 75 anos ainda jogava futebol né de sete. Bem, bem, bem ativo não eu.. nesse ponto é. (inaudível).

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Olha.. o quê que eu te diria em relação a Osório, melhora? Eu acho que ela tá tão boa com as paradas para as pessoas que aguardam ônibus tu entendes? E, e cobertura pra, pra sol e pra chuva então eu sinceramente é não tem ideia eu sou é toxicologista entendo de intoxicação e de, mas de trânsito assim bota mais alguma coisa assim eu não vejo é, é claro que quando, quando não era cimento ali a aonde a pista de ônibus então ficava aquele, aquela, aquela afundamento dos pneu dos ônibus e atirava água nas pessoas mas agora não nossa Osório tá nota dez eu acho que é um cartão postal pra cidade tanto a Osório, principalmente o calçadão aqui a nossa Andrade de Neves ne? Então sinceramente, eu não vejo como melhorar eu acho qui temos já que estamos falando de idosos melhorar é talvez os nossos bairros né em termos de, é, di locais para as pessoas se abrigarem da chuva quando tão esperando os ônibus e tudo mais, mas o centro? O pelotense que se queixar do centro, é ele queixoso não é de problema.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade, tempo, seguro?

Entrevistado: Não, eu acho qui ta muito bem! Inclusive é.. eu é que acompanho muitos as sinaleiras, ruas qui tem mais movimento então quando fecha da 40 segundos, outras qui é de menos movimento fica é 30 segundos ou 25 né? aaui na Neto então eu acompanho muito isso ai acho qui o nosso trânsito também esta bem organizado. Eu não to ganhando nada da, da prefeita pra, pra vota nela, mas eu acho que a administração de Pelotas tá muito boa! Agora sim, com esse problema do, do, ai da Pandemia é que nos vamos ter problema di, assim mesmo mais di, di pessoas desempregada então, eu na minha, vão roubar muito, vão aparecer muita gente qui não tem o que come, vai virar ladrão, mas é opinião pessoal minha ne? Mas assim como, como Pelotas tá, tá muito bem.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua Barão de Azevedo?

Entrevistado: Conheço, sim, sim.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É, tu sabes qui como eu quando passo lá sempre é de carro e quando passa a Avenida Bento Gonçalves eu já, eu moro na Praça Pedro Osório, eu sempre pego o carro, então eu passo de carro ali e não vejo, porque inclusive é.. ali eu geralmente ali já não tem faixa exclusiva para ônibus eu pego a faixa da direita só meio é.. (inaudível) não porque afinal é direita né? Aqui até umas duas depois da Avenida eu respeito a faixa de ônibus depois então.. eu, eu não tenho, passo a pé ali e uma ideia daquele cruzamento eu não tenho pra pode te informar.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Tenho, tenho da Bento.. sim eu ando muito tanto a pé como de carro, eu acho que a Bento Gonçalves também tá bem, muito bem, muito bem i.. porque inclusive a gente pega, por exemplo se tá indo pela Avenida quando tu pega um semáforo aberto tu pega dois, três né ai da, da Santa Tecla da, da Osório, da.. então eu acho que eu só tenho que elogia nosso trânsito de Pelotas aqui né?

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: E a Rua Marechal Floriano com Osório? É bem pertinho do calçadão, tem uma parada de ônibus grande ali, você sabe qual é?

Entrevistado: Sim, sei, sei, sei é uma quadra da minha casa.

PESQUISADOR: O que você acha dessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho, eu acho que ela está muito boa porque inclusive é uma sinaleira de três tempos ali né, então ali a eu acho que tá bem, tá bem esquematizado o fluxo pela, pela Osório tem um tempo maior de sinaleira, pela Floriano tem.. é um tempo menor não, não tenho certeza vamos dizer que seja 30 segundos pelo Osório, 20 segundos quando abre pela Floriano e uns 10 minutos pra que as pessoa possam atravessa, é três tempo aquela sinaleira, então eu acho que tá, teria que para olhar muito mas (ligação interrompida e retomada logo em seguida).

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

Entrevistado: Sim, Lobo da Costa com Osório, sim.. é.. essa ai o perigo é menor um pouco mas também esta muito bem é.. sinalizada porque ali o fluxo de pessoas é menor que a Floriano ne? Então ali é claro, o que precisa é que as pessoa aprendessem que elas as vez tem que atravessa na faixa de segurança é não atravessa fora da faixa, porque atravessando na faixa de segurança ali não tem problema, eu acho também tá muito bem.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 78

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Duas faculdades, Curso Superior e professor titular de toxicologia da Universidade Federal de Pelotas.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE HOMEM, 73 (T_Ent_Tel 01 - 6)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência?

Entrevistado: Olha, fora, vamo, vamo tira fora esse momento, mas eu vou muito lá no Banco do Brasil e eu tenho uns clientes meu que eu atendo lá a Shanadu, a Brascon, a Blumenau, a Casa da Vovó, então eu frequento a regi, a General Osório.

PESQUISADOR: Você vai a pé até a Osório?

Entrevistado: Sim, sempre a pé.

PESQUISADOR: Você vai passear, fazer compras.. o que você vai fazer?

Entrevistado: Não, vou a trabalho.

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo da sua viagem?

()Compras ()Saúde ()Lazer
(x)Outros: Trabalho

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

()Todos os dias da semana (x) três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês ()Raramente

Entrevistado: Sempre, quando na Osório eu atravesso na esquina Sete de Setembro que tem a sinaleira e a faixa de segurança.

PESQUISADOR: E você atravessa mais nos dias de semana que finais de semana?

(x) Sim () Não

Entrevistado: Ah sim, final de semana eu não vou ao centro.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a rua Gen.

Osório? Como pavimento, rampas, sinalização, piso...

()Sim (x)Não

Entrevistado: Não, não, naquele ponto ali que eu atravesso, depois eu atravesso na Floriano com, Osório com Floriano também tem a faixa de segurança, tem sinaleira não vi problema nenhum, porque tem as, as pros cadeirantes também, então eu uso aquela rampinha também, devido a minha idade também pra descer pra aproveitar mas sempre com o sinal fechado pro carro e aberto pra mim.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Próximo? Mais no meio da quadra?

Entrevistado: Não, sempre em cima da faixa de segurança, bem no meio.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Estendo a mão direita.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre?

Entrevistado: Sim, vamos supor assim: se eu cheguei na esquina pra atravessa e ta no verde pra mim mas já tá no fim, eu espero fechar abrir pros carros todos passarem e abrir de novo no começo pra mim atravessar. Eu não atravesso no fim, nunca no fim.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada?

Entrevistado: Não, não da maneira que eu atravesso não.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado: Não, normalmente assim quando passam todos os carros, se vier algum carro do lado esquerdo, eu to falando na Osório, eu vejo que ele vem embalado eu estendo o braço, mas eu fico mais ou menos né, eu não vou assim, se eu ve que ele vem muito veloz eu seguro eu a maquina não tem como segurar eu posso.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não quando eu, quando eu, quando abre o sinal normalmente tem umas pessoas que são mais apressada, mas eu não vou naquela leva ainda porque pode vir um carro retardatário então eu fico no meio termo.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Olha, eu, eu não tenho problema nenhum apesar da minha idade eu ainda to lucido, mas né mas eu me sinto seguro.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Olha, eu convivo tanto com a Osório e a tantos anos que pra mim ela não me causa problema nenhum. É a rua mais larga, que nós temos na cidade, mas pra mim não tem problema eu não vejo, eu não vejo inconveniência nem nenhuma atravessando na faixa e com um sinal aberto pro pedestre.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade, tempo, seguro?

Entrevistado: Não, gostaria de tá sempre com tranquilidade, porque a vida é uma só.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua Barão de Azevedo?

Entrevistado: Conheço.

PESQUISADOR: O que você acha dessa travessia?

Entrevistado: Sim, sei. Inclusive, inclusive eu posso te dizer assim ó, agora não né, mas eu faço a minha caminhada eu vou te dize o trajeto eu moro na Barroso, eu subo a Gonçalves Chaves, Colégio Assis Brasil aí aí lá eu tomo a Osório e eu passo no Polo Norte ali deveria ter um faixa de segurança e algum sinal intermitente pra indicar que, porque ali tem a casa de carne tem bastante movimento de idosos que nem eu poderia ter uma faixa de segurança ali.

PESQUISADOR: E o que você acha do piso, das calçadas, rampas, do movimento dos carros?

Entrevistado: Não, tem, na Osório tem muitos carros que tão acelerando demais, muitos,

muitos, eles pegam a Osório e acham que é pista de corrida e as calçadas tem bastante calçada irregular principalmente pra nós, pra minha idade, na faixa etária tem algumas que, ah tem umas que eles botaram um piso assim que ele é muito liso quando ele chove é muito perigoso e eles acham que é bonito, realmente fica bonito ma não pra transita em dia de chuva.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: E a Bento Gonçalves com a Osório você sabe qual é?

Entrevistado: Eu sei, eu sei, mas eu não pego, não vou muito pra quele lado. Eu sei onde tu fala tem um posto de gasolina e uma Igreja ali, ali eu não frequento. Eu, quando eu vou ao centro eu venho pela Avenida e subo sempre a Felix da Cunha em direção ao Centro.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: E a Rua Marechal Floriano você conhece?

Entrevistado: Conheço, conheço não eu conheço, conheço, mas só que ali eu perdi o contato porque ali tem muito movimento de ônibus, tem o corredor do ônibus ali pra mim é muito movimentado ali.

PESQUISADOR: O que você acha dessas esquinas? Não acha muito seguro?

Entrevistado: A é não, ali eu, ali eu posso te dizer assim eu já frequentei muito, agora parei, faz uns dois anos que eu não, depois que eles começaram a fazer o, o deslocamento dos ônibus é eu não pratica, não quero dizer que eu não passo lá, mas esporadicamente, evito o máximo possível!

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: E a Rua Lobo da Costa, é a do Banco do Brasil que você comentou?

Entrevistado: Sim, a Lobo da Costa normalmente eu pego ali ó da, da esquina do mercado pra ir ao Banco do Brasil e retorno no mesmo trajeto.

PESQUISADOR: O que você acha dessa travessia?

Entrevistado: Oh na esquina, na esquina da, da Universidade ali né, uma coisa da Universidade, tem uma loja ali a TopModel a travessia ali se tu verificar ela tá todo irregular ali, eles mexeram no calçamento e ficou umas pe, uns paralelepípedo mais alto ali pra quem tem idade já poderia melhorar bastante ali.

PESQUISADOR: Então você acha mais arriscada essa da Lobo da Costa?

Entrevistado: Sim, sim, ela é muito irregular e ela não tem, ela só tem a sinaleira na esquina da Andrade de Neves, mas ela é muito irregular.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: Eu vou fazer, eu tenho 73 anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu tenho só até o ginásio.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE MULHER, 77 (T_Ent_Tel 01 - 7)

Entrevistado: Ah mas eu não saibo responder, eu não sei o que eu posso responder. Eu não tenho ido quase para esses lado ai essas rua.

PESQUISADOR: Quando você vai no centro vai a pé ou de ônibus?

Entrevistado: Não, eu vou de ônibus, mas eu desço ali na, desço às vezes ali no mercado e já sobo até o Naci, o supermercado Nacional e dali do calçadão e dou volta, é só onde eu vou. As conta é os meus guri.. meu guri que paga pra mim.

PESQUISADOR: Quando você vai no centro, ali na a rua Gen. Osório, encontra alguma dificuldade para atravessar a rua?

(x) Sim () Não

Entrevistado: Ah eu tenho que esperar ne? Esperar ali para passar na, na pedágio dali da onde a gente atravessa no coisa da faixa branca aquela.

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa de alguns desses itens?

() Pavimentação () Fluxo de Veículos
() Rampas () Sinalização () Visibilidade

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, não faço nada, fico esperando, esperando a minha vez. Mas eu quase não vou pra lá para aqueles lados, o mais longe que eu vou, às vezes é na faculdade ou lá nos idoso, mas o guri é que me leva, que eu sou sócia dos idoso lá para consultar, ele me leva lá.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado: Não, fico esperando. Eu espero, às vezes fico esperando quanto da sinal que tem uma senhorinha que vai passar eu digo: ó ta na nossa vez.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Às vezes eu vou sozinha ou às vezes eu vou com a minha neta mais velha, que eu tenho uma neta que mora aqui comigo, então às vezes eu vou com ela.

PESQUISADOR: mas quando você vai sozinha, atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Mas eu não tenho ido no centro, ainda mais agora com.. (pausa) com esse, faz mais de 2 meses que eu não saio de casa.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Eu me sinto segura, porque eu to me cuidando, ne? Eu fico esperando que não adianta.. Eu perco um minuto na vida, não perco a vida num minuto.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Ah às vezes tem muita falta de respeito das pessoas, mas às vezes cada um tem a sua.. sei la.. tem que fazer alguma coisa, tem hora contada, tem cumprir horário certo e a pessoa anda sempre correndo.. Porque do jeito que vai a pessoa anda sempre correndo não pode ta nem.. esperar alguma coisa assim ne?.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Ah mas eu espero, eu não.. eu espero sempre atravesso.. quando ta bem.. quando fecho o.. eu já atravesso eu não, não saio correndo nada, a se eu saio correndo qualquer coisa resbalo calçada que que adianta? ai eu caio ainda na rua, então eu espero. Cada um tem que ter a sua vez né?

PESQUISADOR: Você atravessa na Gen. Osório ali dia de semana ou mais final de semana?

Entrevistado: Na Osório, não mas eu digo no Nacional aqui embaixo perto do Mercado aqui, é onde mais eu..

PESQUISADOR: No Nacional perto da Osório?

Entrevistado: É, é nesse aqui que eu vou mais, nesse aqui.

PESQUISADOR: e você vai mais durante a semana?

Entrevistado: Quando eu tenho que pegar remédio ali, na, na, na (pausa) na farmácia ali, que eu vou muito naquela farmácia bem na esquina da.. defronte o banco aquele perto da, aquele banco da esquina que tem tinha que agora fechou, nem fecho, fecho foi a antiga Brasileira como eu chamo, naquela da esquina que eu vou na farmácia, naquela ali e na

Panvel. É onde eu vou mais longe e no Nacional que fica ali no meio da quadra.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua Barão de Azevedo Machado com a Osório?

Entrevistado: Não, lá pra aqueles lados não.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Você conhece, sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Ai é menos, ai só passo ali quando ando com o meu filho, quando eles.. quando a gente vai no clube qualquer coisa.. que eu vou com eles ai a gente atravessa lá pra lá pra aquelas rua, mas nem conheço quase nada. Eu quase não saio de casa, eu não.. eu tenho setenta e tantos anos, vou fazer 78 anos agora, daqui a 2 mês.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: E a Rua Marechal Floriano que é aqui mais perto do centro, do calçadão você conhece?

Entrevistado: Ali eu conheço, eu sempre vou ali naquela. Só vou na Andradis Neve é onde eu vou ali.

PESQUISADOR: O que você acha dessa travessia da Marechal Floriano? Você acha perigoso, seguro atravessa ali? Acha das rampas, das calçadas?

Entrevistado: Ah sim, as calçada tem que tá ne?.. com as tijoletas quebradas as coisas, as pessoas as vez tropeçam, mas agora eles arrumaram bastante tá muito bom agora, não tá tão.. desorganizado.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: E a da Lobo da Costa você conhece?

Entrevistado: Ali que eu travesso para pegar o interbairros e o Padre Reus pra vi me embora.

PESQUISADOR: O que você acha dessa travessia? Tem muito movimento, semáforo..?

Entrevistado: mas ali eles param, só que as vez vem muito ligeiro ai a gente fica esperando a pessoa passa, porque as vez a gente não sabe, as vez tem gente que tem algum compromisso, alguma coisa com urgência então a gente espera ne? Mas quase sempre eles param pras pessoa ainda mais quando eu venho com sacola do Nacional, eles param ali pra mim, não tem reclamação não.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 77 anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Fundamental incompleto.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE MULHER, 79 (T_Ent_Tel 01 - 8)

PESQUISADOR: Você costumava andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: É eu passo de vez em quando, agora eu não to passando né? Mas teve uma melhora a minha Praça aqui a 20 de Setembro melhorou muito (riso) entendesse? Eu acho que teve uma grande melhora, em toda a cidade, só que abrem as vez buraco e tapa buraco e né? Mas ãn tem melhorado não sei se é isso que tu quer sabe.

PESQUISADOR: sim é, é uma conversa..

Entrevistado: Na Osório melhorou muito essa passagem dos ônibus tudo, isso foi muito bom.

PESQUISADOR: Como você ia até a Rua Gen. Osório? Ia a pé, de ônibus?

Entrevistado: Aaa eu as vez vou de carro, vou a pé (risos) né? Porque eu moro aqui na praça eu sobo aqui na Floriano e as vez tem que i no comércio, a gente passa na Osório né? E tudo botaram aquelas (pausa) botaram os abrigo também muito bom.

PESQUISADOR: Você ia mais dia de semana ou final de semana?

Entrevistado: A eu vou mais é fim de semana. Di fim de semana não, eu vou até dias, dias de semana. Fim de semana as vez eu passo de carro, é difícil passa di (pausa) di, di, di ônibus só. Ônibus eu quase não pego pra lá pra Osório né? Quando eu tinha a minha mãe lá na CohabPel que eu pegava o ônibus. Ee agora eu não to nem pegando, nem to saindo né? Tá braba a cosa (riso).

PESQUISADOR: Quando você ia na Rua Gen. Osório encontrava dificuldade para atravessar a rua?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Nãao! Ali tem, não, não, não tem por, não tem poblema, a gente tem que atravessa onde é para atravessa né? Não se pode é atravessa assim onde que é perigoso (riso).

PESQUISADOR: A Pavimentação, piso da calçada, a rampa, a sinalização, semáforo..

() Fluxo de Veículos () Rampas

() Sinalização () Visibilidade

Entrevistado: Ficou muito melhor agora tudo muito melhor. Porque antigamente até alguma

calçada ruim qui não botavam a gente até tropicava né? Mas agora melhoraram muito, eu acho que a cidade foi muito melhorada né? Em todos aqui a nossa Praça ficou bonita, que.. as bicicleta ai foi tudo pintado, as árvores foram podadas aqui eu enxergo tudo aqui, porque era meio perigoso ai né? Quando tinha as árvore a gente não enxergava então qui melhoraram muito é qui o povo não, suja muito as ruas. Eu tenho ai na Praça, que eu moro bem em frente a Praça aqui da 20 de, bem em frente a Escola Técnica. E os alunos sujam muito! Botam tudo no chão! Copo, as vez eu vou junta tudo, ai eu junto não sei se eu to com mania de velha, mas eu não posso vê a pra, aqui na frente da minha casa tudo cheio de papel e eu brigo com os qui mexem no lixo também porque nos não temo caixa aqui, a gente bota o lixo ali e os pessoal vem e mexe e eu grito daqui: “Não! Me bote os papel tudo dentro da, dos sacos de volta. Tirem o que vocês quiserem, mas botem na coisa.”

PESQUISADOR: Quando você atravessa a rua, você atravessa na faixa, perto da faixa de segurança? Como você atravessa?

Entrevistado: Eu sim, eu passo sempre na faixa de segurança, porque aqui é uma Avenida horrorosa, não passa aqui, embora que muita gente não respeite né? Os, as motocicleta mesmo quando ve tchuque né? Mas agora eles já tão mais ãn.. mais educados porque tão já parando. A gente vai passar eles já vem piscando então melhorou isso ai ne? O povo ta se conscientizando que qui tem que faze.

PESQUISADOR: Você avisa quando vai atravessar, assim sinaliza?

Entrevistado: A eu sempre aviso, eu boto a mão. A sempre e eles esperam. Eu espero, se eu não tenho segurança, eu, eu espero um poco qui eles passem né? Porque tem uns qui vem a bala. Eu não passo sem, sem ter segurança qui eles pararam mesmo né.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Ahhhh as vez sim, já, já aconteceu isso.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não eu espero ve se da, eu passo, senão da eu espero um pouquinho né.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Eu sinto.. tranquila, não tenho medo. Depois qui eu levantei a minha mão e vi qui eles pararam, ai não tem medo.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Ahh não sei, acho qui tá tudo dentro dos conformes né, eu não sei se precisa mais alguma, alguma arrumação assim não, não, não sei te dizer né. Mas, ãn.. eu acho qui ta tudo bom por enquanto ne?

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Tem que ter tempo né? Tem qui olhar, tem qui ver se da pra passar ou não da, porque às vez aonde não tem faixa de segurança a gente tem que vê se, se não tem ninguém que venha vindo né? Às vez a, ate quando vê o motocicleta tá em cima da gente né? Porque elas vem tão rápido que a gente não enxerga, por isso que a gente tem que passar nas faixa de segurança, eu acho que, não passar nunca, as vez a gente tá apurada e que passar assim, as vez não da certo né?

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você sabe qual é?

Entrevistado: Sim, sei!

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Já atravessei. Não é nada seguro guria,

PESQUISADOR: Por quê?

Entrevistado: Porque as vez vem tocando os carro e ali não tem uma faixa, não tinha ao menos agora não sei, porque faz tempo que eu não passo pra lá né? Quando eu tinha a minha mãe na CohabPel ali, as vez eu ia almoçar ali ou tinha umas volta pra fazer né.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

Entrevistado: Ali, não, não é fácil atravessar ali. Mas a gente quando abre a sinaleira a gente não tem problema. Ou fecha pra nos ou abre para os carros ne, porque ali tem sinaleira dos dois lados ali, não tem, não tem maior problema se a gente observa essas cosa ne?

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO

Entrevistado: Doutor Cassiano, Cassiano com Osório? Perai eu, eu nunca passo ali a pé. Deixa eu vê se eu já passei a pé na Cassiano com Osório né? Eu venho muito pelo Neto, mas ali na Cassiano eu não, não me lembro de ter passado assim, não sei se tem, tem, ali não tem sinaleira né? Éee ai a gente tem que deixa que feche a sinaleira lá, se não vem nenhum auto a gente passa.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

Entrevistado: Aonde? No..

PESQUISADOR: Na Marechal Floriano com Osório.

Entrevistado: Marechal Floriano com Osório ne?

PESQUISADOR: É uma da Colombo, bem perto do calçadão ali.

Entrevistado: Sim, sim! Ali, ali é, é tem que vê a sinaleira, mas muita vezes auto que dobram ne? A gente tem que tá cuidando, tem que, tem que tá cuidando porque como abre pra gente mas muito ali. É um trânsito bem grande né? naquela zona. É a gente tem que se cuidar ali (riso).

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

Entrevistado: Ali também tem que vê a sinaleira né? E é bom sempre passa no, na para, ali no, onde tem pra passa na, como é que se chama agora, até me esqueci de dizer, tem que passa na passarela ali pra gente né? Com a sinaleira porque se a gente atravessa aqui do posto de gasolina pra lá é um perigo! É essa travessia aí é.. a gente tem que se cuida muito! Porque também ali dobra os carro né? Tá aberto pra gente, mas os carro que vem da, da Lobo da Costa dobram na Osório ali é outra, que a gente tem que cuida muito. Às vez eu atravesso pra lá pro Banco do Brasil pra fica mais seguro pra atravessa, porque ali aquela dobrada é muito ruim, muito ruim a gente dobra ali, eu mesmo, mais a gente de idade que as vez não consegui se rápida né?

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 78 anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Primário Completo.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE MULHER, 77 (T_Ent_Tel 01 - 9)

PESQUISADOR: É sobre as melhorias que a Rua General Osório passou.

Entrevistado: Eu não entendo muito dessas coisa.

PESQUISADOR: Não, mas é só uma conversa, não tem certo nem errado, é só pra saber o que você achou.

PESQUISADOR: Você costuma anda pela Rua General Osório?

Entrevistado: Agora eu to parada né?

PESQUISADOR: Sim, mas antes você iá na General Osório?

Entrevistado: Andava

PESQUISADOR: Com que frequência que você ia? Ia bastante? Uma vez por semana, duas?

Entrevistado: É uma vez, duas por semana.

PESQUISADOR: E você ia a pé, de ônibus?

Entrevistado: Não, ia de ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costumava ir? Ia fazer compras, passear?

Entrevistado: Ia na farmácia sempre ne? i comprar alguma coisa né? Na fruteira, comprar alguma coisa para comer (inaudível).

PESQUISADOR: Porque você ia até a Rua Gen. Osório?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer

()Outros: _____

PESQUISADOR: Você ia mais durante a semana ou final de semana?

Entrevistado: Durante a semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua?

()Sim (x)Não

PESQUISADOR: Você encontrava alguma dificuldade para cruzar a rua por causa de alguns desses itens?

()Pavimentação ()Fluxo de Veículos ()Rampas ()Sinalização ()Visibilidade

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Você não encontrava nenhum problema?

Entrevistado: Não achava.

PESQUISADOR: Quando você atravessa a rua. Você costuma atravessar na faixa? Perto da faixa de segurança? Como você atravessa a rua?

Entrevistado: Não, onde eu to eu atravesso. Não procuro a faixa, sempre, não procuro a faixa.

PESQUISADOR: Você costuma sinalizar que vai atravessar a rua?

Entrevistado: Costumo.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Claro.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você te que correr para chegar até o outro lado da calçada? Acelerar o passo..

Entrevistado: Não, não, não.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Tem carro em movimento, parado, sem carros?

Entrevistado: Tem carro parado, tá na sinaleira ne? Quase sempre eu atravesso na sinaleira ai ta espero a minha vez.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, atravesso junto, quando o pessoal tá atravessando eu atravesso também.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Não.. Não sinto nada, atravesso normal.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Eu acho que tá bom.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?

Entrevistado: O tempo normal, eu acho.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece, sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Não. Não de lembrar assim, não.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

Entrevistado: É..

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Ali eu costumo anda sempre nessa rua.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? O que você acha?

Entrevistado: É, eu acho normal.

PESQUISADOR: Você não identifica nenhum problema na calçada, rampas, semáforo, movimento dos carros.. ?

Entrevistado: Não, não.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: Você sabe qual é?

Entrevistado: Aham, aham.

PESQUISADOR: O que você acha dessas esquinas assim?

Entrevistado: Normal, eu acho.

PESQUISADOR: Você não acha nenhum obstáculo para atravessar a rua? Como as calçadas, rampas, pisos, semáforo, movimento?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Não?

Entrevistado: Não.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: Você sabe qual é?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: O que você acha daquelas esquinas ali? Por quê?

Entrevistado: É.

PESQUISADOR: Não tem nenhum obstáculo ali?

Entrevistado: Não tem, né.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 77anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Primário Completo.

ENTREVISTA TELEFONE 01 – TRV TEL01 RESPONDENTE MULHER, 82 (T_Ent_Tel 01 - 10)

PESQUISADOR: Você costuma anda pela Rua General Osório?

Entrevistado: Bem, eu trabalho no lar Fabiano de Cristo, trabalhava porque agora eu to afastada que ano passado eu tive um problema de saúde e fiquei dois meses no hospital e desdai eu não to trabalhando mais na, na parte espiritual porque como disse o, o presidente da casa, a gente pra dar energia precisa de ter energia e eu fiquei muito debilitada eu perdi muito peso, espiritualmente assim e materialmente agora estou bem, mas as minhas forcas não são mais as mesmas. Então eu to afastada, mas todas terças e quintas eu passava na Rua General Osório eu moro na Rua Anchieta, pegava a Argola ou a Senador e aportava na Santa Tecla, eu assisti desdo inicio da obra, desdo inicio, assisti até a incompreensão das pessoas que pra gente te uma coisa bonita primeiro tem que infeia porque precisa, olha aquelas casinhas com material aquelas coisa, pessoal reclamava como se fosse uma coisa horrorosa e essas, todas essas coisas horrorosas que acontecem perto das que tão acontecendo agora com esse número de mortos por causa da COVID-19, o que que era? Não era nada, eu não sou de me irritar com coisas que a gente sabe que vai ser pra melhorar, eu não sou disso.

PESQUISADOR: Com que frequência que você ia? Uma vez por semana, duas?

Entrevistado: Duas vezes na semana (terças e quintas).

PESQUISADOR: E você ia a pé, de ônibus?

Entrevistado: A pé.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade para atravessar a rua?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Não, nunca tive.

PESQUISADOR: Não achava nenhuma dificuldade em relação à pavimentação, fluxo de veículos, muito movimento, sinalreira..?

Entrevistado: Não, nunca, não, nunca tive isso. Sabe o que que é eu pegava a Senador, por exemplo e na Senador tem uma faixa de segurança, então quando a gente chegava ali, a pessoa chega, os carros que vinham paravam pra gente passar e agora ficou muito bonito, tá muito, tá tudo muito bem, ai uma maravilha, eu até fui com a minha família no dia que inauguraram a, na Marechal Deodoro agora esse ano eu fui com a família e tava tudo tão bem, a tão bonito, uma festa, mas agora, agora com essa, com esse vírus tá tudo modificado, eu estou hoje a cinquenta e dois dias dentro de casa, porque eu sou de risco eu tenho oitenta e, eu vou fazer oitenta e dois.

PESQUISADOR: Quando você atravessa a rua. Você costuma atravessar na faixa? Perto ou próximo?

Entrevistado: Ah não, eu sempre atravesso na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você costuma sinalizar que vai atravessar a rua?

Entrevistado: Sinalizo? Não, pois se eu já to na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sempre, sempre, sempre, ainda do até uma, até dou um espacinho (risos).

PESQUISADOR: Você atravessa quando não vem carro ou vem longe em movimento?

Entrevistado: Ah não, eles param, param, acho que não desligam, não desligam, mas tão ali esperando, eu nunca tive problema com isso ai, nunca tive. Inclusive aconteceu uma coisa muito interessante um dia, eu ia, vinha do Lar Fabiano pela Rua General Osório, e tinha muito carro que dobrava da Senador, vê se tu te localiza, da Senador até a Andrade de Neves, te localiza naquela esquina?

PESQUISADOR: Sim, sim.

Entrevistado: Então tem aqueles carros que pegam da Senador e vão lá pra, em direção a Osório, e vão pela Senador e os que vem pra, daqui da Avenida pra ir pro Centro, era uma quantidade de carro, uma quantidade de carro, sabe o que o rapaz fez? Ele me viu ali aquele tempo todo parada na esquina (risos) e sabe o que que ele fez? Ele parou o carro dele e ficou aquele mundo de carro lá atrás dele ele parou, desceu do carro fez um papel de, um papel de guarda de trânsito e mando eu passar (risos). Foi uma coisa tão inesperada, engraçada, mas foi uma gentiliza que ele fez pra mim, a gente não, sabe o que que, a maioria das pessoas são boas, atenciosas enfim, acontece que as notícias, só preferem dar as notícias ruins, isso ai tu sabe né? A preferencia sempre é, porque

eu sou descrente com desse número que da aqui e ali das, das mortes por Corona vírus porque eu tava dizendo ontem quantas pessoas morrem por dia e agora botam todas na lista do Corona vírus e a gente sabe que não é verdade tem pessoas morrendo de outras doenças porque os hospitais tão cheio de gente, não é mesmo?

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Junto não, às vezes não tinha que esperar outras e se tivesse outras à gente ia junto. Tem até umas pessoas até atenciosas que dizem assim: “você não quer o braço?” mas eu tenho a minha, como é o nome daquelas?

PESQUISADOR: Bengala?

Entrevistado: Não é bengala, a outra aquela que tem a muleta aquela que tem aquela que descansa o braço, aquela me da muita segurança, porque o meu problema pra caminha é o meu joelho então eu faço uma maneira assim, por exemplo, quando eu estico a perna esquerda pra bota no chão eu automaticamente já ponho a muleta porque quando eu puxo a direita que é onde eu tenho problema no meu joelho e já não tenho o impacto e não tenho dor. Que isso ai foi uma coisa que eu inventei que nunca ninguém me disse, porque ai facilita eu me sinto mais segura, eu tenho medo (...).

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Ou confortável?

Entrevistado: Confortável não porque é sempre com muita dor.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Olha pra mim não tem nada a sugerir porque eu acho que é ótimo, que agora, é uma pena que não, não uma das coisas que eu acho que não a necessidade é a velocidade né porque que, que as ruas que são arrumadas, são, tão bonitas, tão lisinhas, tão maravilhosas tem que ser pista, pista de corrida é outra coisa né mas as pessoas, as pessoas, infelizmente as pessoas tão muito mal orientadas, são mal orientadas, a gente diz orientadas pra fica mais bonitinho, mas a falta de educação é que impera né, é uma coisa que não tem mais explicação a falta de educação, mas, mas agora a gente vê nas redes sociais coisas que os pais fazem ou dizem pros filhos que tu não acredita então o que tu vai fazer? E são pais que se acham os maravilhosos né?

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de

atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade, mais tempo?

Entrevistado: Olha minha filha, eu atravesso bem, eu.. atravesso bem agora, esses dias até já fui na fruteira sozinha, esses dias não, antes do Corona vírus né, porque desde essa historia do Corona Vírus eu não sai mais de casa, a minha filha fica em pânico se eu vou, se a gente vai na rua, não fui nem um dia, não fui nem um dia.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Você conhece a travessia da Osório com a Rua Barão de Azevedo Machado?

Entrevistado: Eu, Barão de Azevedo Machado é aqui pro lado dos Brilhante né.

PESQUISADOR: Isso perto do Restaurante Polo Norte, da CohabPel.

Entrevistado: Exatamente ali, é muito bom ali.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas? O que você acha?

Entrevistado: Olha já andei, mas não, nunca andei a pé ali, ali a gente sempre passa de carro. Quando a gente vai buscar a minha né, minha filha é diretora, é diretora não é professora lá do, lá do colégio no, Franklin Olivia Leite lá no bairro Lindoia, é Lindoia Carlos? (pausa) o Olivia Leite é né? Então quando a gente vem de carro que a gente vai buscá-la qualquer coisa a gente passa ali, a gente passa ali é muito boa àquela zona, aquelas (pausa) Franklin é Franklin, então quando a gente passa ali, tem até uma ali, é uma zona bem alegre ali né.

PESQUISADOR: Você acha que é seguro atravessar ali?

Entrevistado: Uma vez nos fomos ali no, no, pra conhecer, ah nos fomos naquela padaria que tem ali, aquela padaria é muito boa, a PaneMio né.

PESQUISADOR: Mas aquela é na outra quadra.

Entrevistado: Na outra?

PESQUISADOR: Essa é do restaurante, que tem o Açougue, da CohabPel.

Entrevistado: A do restaurante tu ta falando? Ah, tu ta falando daquele açougue muito bom que tem ali, ah, mas ali só fui de carro, só vou de carro naquele açougue, não vou nunca a pé ali, minha filha.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: E a Av. Bento Gonçalves com a Osório?

Entrevistado: A Av. Bento Gonçalves é aqui do meu lado, é, eu moro, eu moro entre na Anchieta entre Bento Gonçalves e Argolo.

PESQUISADOR: O que você acha dessas travessias?

Entrevistado: Olha tem sinaleira a gente pode perfeitamente esperar a sinaleira, se vai atravessar, atravessa na, onde tem a sinaleira, né, fica bem melhor, eu não vejo perigo nenhum.

PESQUISADOR: Você acha algum obstáculo como as calçadas, pisos, rampas?

Entrevistado: Bem as calçadas é assim, é tal história, por exemplo, a gente aqui nessa casa aqui que nós moramos a gente tem que pintar todos os anos pra não pagar o IPTU, essas coisas né, tá certo, mas me diga uma coisa e essas pessoas que tem as casas desalugadas, são abandonadas, são todas riscadas, as calçadas destruídas, essas calçadas destruídas é um perigo para as pessoas de idades, nem precisa se de idade, até uma pessoa de primeira idade ela pode passar ali e tropeçar, cair e te até fratura, não pode? Então eu fico pensando assim, porque que a gente que tem a casa aqui, que cuida, que cuida chegam até a roba né aquelas.. ai não sei o nome.. é aquela coisa (inaudível) que chegam a roba que aqui em casa o cara teve que manda bota uns, um ferrinho com, com parafuso pra não tirem mais ali, me diz porque que a fiscalização olha umas casas e não olha as outras. Mas é claro a casa, por exemplo, a cidade, uma cidade belíssima, tu talvez tenha bem pouca idade e não conhecesse a Pelotas de antigamente, a Pelotas de antigamente era uma coisa lindíssima, as pessoas conservavam aqueles prédios maravilhosos, tava tudo sempre lindo, maravilhoso, agora a cidade tá indo lá pros lados né, vai lá pro, pras Três Vendas pras, pros outros bairros e o centro tá abandonado, o centro está completamente abandonado. (...).

RUA DR.CASSIANO X OSÓRIO.

PESQUISADOR: E na Cassiano com a Osório? O que você acha de atravessar ali, seguro, do movimento?

Entrevistado: Não, eu não acho seguro, na esquina da Anchieta, por exemplo, às vezes os carros vem da própria Anchieta e ao dobrarem ali tinham que ter um pouquinho mais de ã, de diminuir né, enfim te mais paciência, mas as vezes dobram ali, e esses, e aquelas, aquilo ali acho que foi feito para ajudar idosos, por exemplo, cadeirantes essas coisas, mas o trabalho foi feito nos, em governos que a gente não gosta nem de, de lembrar, então o material que não bom, eu por exemplo nunca

estudei engenharia, nunca estudei nada, mas eu sei que a quantidade de cimento não pode ser menor que a de areia, de terra, eu sei, porque é obvio que é assim, mas faziam, olha tinha coisas, que só, aqui na Avenida Bento Gonçalves, uma vez arrumaram uma, uma calçada e eu disse pro cara: essa calçada não vai a um mês, primeira chuvinha que veio acabou, é isso o problema, não sei, essa fiscalização. Mas eu até posso te contar uma coisa que tu vai ficar apavorada que aconteceu, eu fui na padaria, daqui da esquina da, isso já faz tempo, da esquina da Senador com a XV de Novembro. Quando eu cheguei, quando eu tava chegando na padaria eu vi que estavam botando asfalto em cima do paralelepípedo pra fazer uma, uma pista de bicicleta, aquela pista de bicicleta é um verdadeiro perigo, porque eles vem da Avenida e não querem saber, porque é duas mão né, tanto pro um lado quanto pro outro. Aquela pista de bicicleta é uma coisa horrível, porque ela foi feita e não muito bem feita em cima de um paralelepípedo que uma vez aqui na Rua XV onde morava o meu pai, veio um senhor que tava cansado de viajar pelo mundo todo, e ele disse pro pai esse paralelepípedo é o paralelepípedo mais bem feito que eu já vi em todas as cidades que eu já andei pelo mundo, então aquilo ali é um patrimônio maravilhoso, me fazem uma pista de bicicleta em cima daquilo ali sem necessidade, a pista dobra na catedral, olha tu precisa vê, ora senta ali pra vê quantas bicicleta passam por ali, que vê uma coisa sem noção, mas o Secretario de Urbanismo naquela época era um sem noção, ele ainda é um sem noção e ainda vai se candidata a vereador então minha filha tu fica, o que que tu vai fazer?

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus grande ali).

PESQUISADOR: E a Marechal Floriano, você sabe qual é?

Entrevistado: Sei, sei, tu tá perguntando sobre rua em Pelotas pra uma pessoa que tem quase, mais de 80 anos pergunta pra um jovem quais são as ruas de Pelotas, pergunta pra vê se elas sabem, não sabem. Agora tá muito boa.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, tem um posto ali perto).

PESQUISADOR: E a Rua Lobo da Costa, você sabe qual é?

Entrevistado: Eu não vou lá há muito tempo, a poise, aquela ali é bem movimentada, mas é uma rua que eu só passo ali quando eu vou no edifício da minha prima que é na esquina da Osório com a Marechal Floriano, a gente vê

sempre muito movimento ali, mas não me custa.

PESQUISADOR: O que que você acha das rampas, calçadas nessa travessia?

Entrevistado: Tem sinaleira né, eu não vejo problema, eu não vejo problema ali.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 82anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Curso Superior.

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE MULHER, 65 (T_Ent_Tel 02 - 01)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Conheço.

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Agora não né, mas antes eu andava sempre.

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes, todos os dias?

Entrevistado: O uma ou duas vezes por semana.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

() A pé (x) Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado: Eu ia de ônibus, a maioria das vezes ia de ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Geralmente ia fazer compras.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x) Compras () Saúde () Lazer () Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório? Umas três vezes, duas?

Entrevistado: Ah sim, a provável, às vezes até mais, porque eu ia em algum lugar aí já era na outra calçada e assim eu ia, ou as vezes eu ia pela calçada errada e tinha que atravessar porque era lá do outro lado.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (X) Não

Entrevistado: Não, isso aí era dia de semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Olha, quando tinha sinal, a sinaleira não tinha problema, agora quando só tinha pra gente atravessar, tinha muito carro

que não respeitava, a gente tava atravessando e eles (pausa) né, seguia em frente ainda ficam meios de cara porque a gente tava atravessando na faixa de pedestre.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?
() Baixa (x) Normal () Alta

Entrevistado: Ah eu acho que é normal, porque com o fluxo de trânsito não tem como correr muito né? Como tem muito sinal, muita coisa, não da pra correr muito.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: (Pausa) Olha ali da, (pausa) com a Floriano, ali mesmo com o sinal eu acho complicadinho pra atravessar.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Sempre na faixa, sempre na faixa.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não. Eu vou, dou uma olhada e vou indo, mas vou meia cautelosa.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ah sim quando tem sinal eu espero.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: É já por causa que, não por ter aberto o sinal, porque geralmente eu passo quando eu, eu tenho tempo se não eu fico esperando, mas assim de vir carro de, de sair por exemplo atrás de um ônibus, aí tu fica com certo receio, mas já aconteceu, não de sair correndo mas te que recuar entende?

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado:

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Se não vem carro nenhum aí eu até vou junto com a turma, se não se eu vejo que tem carro, mesmo que teja o trânsito parado assim eles tão indo lento eu espero, eu espero meu sinal.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Olha eu acho que assim, é a segurança a gente também tem que fazer por onde né, porque eu não vejo aqui assim, não.. ãn o pessoal muito louco entendeu? Eu acho que a maioria de alguma coisa as vezes é

imprudência do pedestre, eu tenho essa consciência.

PESQUISADOR: Como a você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Não, eu acho que tá bem assim mais estreita aí ser um, ia fica um caos.

PESQUISADOR: Como a você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Ah com certeza, qualquer local teria que ser mais tranquilo, pra gente não fica com o coração na mão.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel)

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Não, pra aquela zona eu não conheço muito, não.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Conheço, sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Olha já atravessei.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Ali eu já, ali eu tenho mais receio porque os carro já andam mais rápido, mesmo com o sinal essas coisas, eu já acho mais, eu já tenho mais receio na Bento, muito mais.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, não.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, acho que atrapalhar não, eu acho que (pausa) tudo que for melhorar, arrumar pra melhora não creio que atrapalhe.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É, eu acho que ali os carro poderiam ir um pouquinho mais lento, acho que ali o pessoal pisa fundo.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei, sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Sim, sim

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, dificuldade não encontro, mas sempre me precavendo né.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, as rampas, velocidade, sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É eu acho que ali, nessa parte de velocidade ali na Osório e adjacentes eu acho que é mais controlado.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Ali do Nacional, sim, sim.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho, eu acho porque desde que, que eu espere a sinalização porque os carro vem e, e acho assim, ha muita imprudência, é aquilo que eu te disse, a imprudência mas acho que do pedestre, porque eles acham que te que passar e deu, não veem que tem um sinal ali que tem que esperarem.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, eu acho que tá bem, acho que ali não tem maiores, além do, mesmo que tenha bastante fluxo de pedestre eu acho que tá ok.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ah agora faz tempo que eu não vou lá, eu to desdo, do inicio desta, não sei porque quando, das ultimas vezes que eu fui ainda tavam arrumando aquilo, né então agora faz tempo que eu não ando por aquelas banda.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Se sim, com que frequência?

Entrevistado: Sim, sim.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado:

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, é aquele negocio, é como todas né, tu respeitando a sinalização qualquer local que tu vai, a Marechal Deodoro, todo, se tu respeitar a sinalização tu vai atravessar tranquilo.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não eu acho que tá bem.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É ali na Lobo da Costa, já são um pouquinho mais rápido, acho que, eu ali mesmo na, lá na Três de Maio que é a próxima né da Lobo da Costa, a Tiradentes depois a próxima né, na esquina com a Osório eu fui atropelada já, é, então acho que ai quando tu vai se distanciando do centro o pessoal já abusa mais.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 65 anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Pós Graduada.

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE MULHER, 60 (T_Ent_Tel 02 - 02)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Eu conheço assim do dia-a-dia do vai e vem.

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Olha bastante não, eu só vou quando é preciso, o lugar que eu mais vou é na farmácia, na lotérica pagar as contas e eu passo na Osório não vá dizer que eu ande muito, as vezes eu atravesso.

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes, todos os dias?

Entrevistado: Dependendo da necessidade duas vezes por semana.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

(x)A pé (x)Ônibus ()Carro
()Moto

Entrevistado: Já fui algumas vezes a pé e outra de ônibus.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: (O lugar que eu mais vou é na farmácia, na lotérica pagar as contas). Eu vou, sabe onde é que eu vou ali na Osório, naquele supermercado é que eu uso o leite Piá e as vez aqui no supermercado no bairro onde eu moro tem todas as marcas menos Piá, e eu gosto do Piá porque eu também fiz uns teste com ele e ele é gordinho, bonzinho, é igualzinho o Danby. Às vezes eu vou só buscar o leite ali no Nacional atravesso a Osório pra ir e pra vir.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

() Compras () Saúde (x) Lazer
() Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Bastante não atravessava para ir e depois pra vir.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

(x) Sim () Não

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Claro que não minha filhinha eu to atenta olhando pra todos os lados.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal (x) Alta

Entrevistado: A tem alguns que são maluco, as vez até assustam a gente, as vez algum motoqueiro né mal educado entram num espacinho pequeno, mas eu to sempre atenta eu procuro entrar na, na, no sinal né já tá marcado pra gente né.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Tem uma que é, que até já teve um acidente parece com uma morte é ali pertinho da loja Blumenau, ali é meio perigosinha sabe porque, porque é tipo uma, uma cruz né, eles vão daqui do lado da Santa Casa querendo ir pra Osório, alguns vem do calçadão querendo desce pra Osório e vem da Osório né, ali é uma loucura pura.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, sim a gente cuida muito isso, a gente cuida, a gente sabe como são os maluco ai, uns que bebe, outros sei eu lá se tão drogado né, é nós por nós e Deus. Eu antes atravessava só, só pela linha de segurança, mas

eu já umas pessoas não obedecerem a linha de segurança então agora eu nem sempre obedeco a linha de segurança eu cuido é mesmo o movimento dos carros, a possibilidade aquele ali vem tantos metros ou centímetros (inaudível) aquilo vai dá, porque tem uns que não respeita a faixa de segurança, uma vez a anos atrás eu até estava grávida (inaudível) Rio Grande quase me pegou na esquina da Osório, aqui mais em cima, com aquela loja grande que tem, se eu não fosse boa de corrida e boa de perna eu já vinha de lá para cá, vinha pra minha cada no Simões Lopes eu corri tanto quase me arrebentei correndo e vinha um carro de lá de cima descendo a Osório e depois eu fui ver a placa era de Rio Grande.

PESQUISADOR: O você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Ah eu faço muito isso guria, escuta essa escuta só, no começo do ano eu tava fazendo fisioterapia lá no Cruz de Prata, então foi lá que eu percebi que o pessoal não obedecia à sinaleira, a, a, não sei se era a sinaleira, junto com a, a, a pista de segurança né eu vi coisa horrorosa, então depois eu passei sempre a sinaliza eu levanto a mão bem pra cima e faço assim, da um tempo por favor, da um tempo, as vezes até rio de mim mesma mas tem que fazer isso dai, impor um pouquinho de respeito.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Mas Deus o livre guria, tem que respeitar, nos temo que fazer as coisa como é, como deve ser feita eu espero sim, eu não me meto em emoções forte, em loucura.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Sendo preciso correr se corre tudo pela vida.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, quando o pessoal vai é porque dá pra ir (risos) se foi duas, três ou quatro eu digo a hora é agora, vamo lá.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Eu me sinto segura sabe porque, porque eu não procuro entrar em frias né eu sei a dimensão da coisa.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Com menos espaço não.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de

atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Deixa vê como eu gostaria que fosse né bom já tem como nós falamos a sinaleira, já tem a, a faixa de segurança né eu gostaria sinceramente que as pessoas fossem mais educadas, mas sabe o que que tem também, também existem pessoas incoerentes né, existe aquelas que nem tão ou que tão no celular ou até conversando com outra e pufe vão, as vezes elas dão trabalho para os condutores. Aqui em casa nós temos uma moto com condutor e a gente já viu coisas horríveis. Eu gostaria sim de atravessar com mais tranquilidade, mas que essa tranquilidade nos fosse permitida pelos condutores, tive mais respeito, mas eles andam tudo a mil.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Essa só de nome, eu pensava que era no Fragata, eu conheço muito de nome Barão de Azevedo Machado. A que eu mais conheço ali é uma é uma deixe me ver como é o nome daquela que tem uma padaria, acho que eu não sei o nome que atravessa e vai lá pra Igreja da Luz. São movimentadíssimas né.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Eu já, tu sabe que algumas vezes eu fui naquela feira de terça, porque às vezes tem umas coisa lá que eu gosto muito, uma vez eu fui compra flor umas muda, mas é raramente.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: A calçada, o fluxo, o asfalto ficou muito bom, mas por esse negócio do asfalto fica muito bom eles correm mais né.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização (tempo de espera) como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Olha acho que a sinalização eu não tive tempo para perceber quando eu vou pra aquele lado comprar eu, eu, eu fico mais ou menos naquela esquina de lá e eu vejo que vai daqui do lado da Igreja da Luz pra lá as vezes três, quatro, cinco carro numa corrida pra lá porque tem a feirinha ali, a feira que eu vou né, então eu cuido eu controlo, tem que controlar todos os lados, todas as mãos, quando vem todos agora eu vou mas eu to bem atenta ainda.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: A Bento Gonçalves eu conheço bem.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Atravesso também.

PESQUISADOR: Com que frequência?

Entrevistado: A muito, muito raramente.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu um dia com uma amiga no Asilo de mendigo, nos fomos levar uns alimentos, nos participamos daquela campanha agendando por ali não é raro, é movimentadíssimo, mas raramente eu cruzo por ali, é muito, muito raro as vezes é quando eu ando de ônibus né.

Quando eu ia pro Cruz de Prata eu ia pegava o ônibus aqui no centro e passava ali de ônibus, quando eu vinha também de ônibus.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Ah não dificuldade não, porque eu, eu deposito toda atenção né.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: O que eu acho, o que me parece com esse monte de rampa e coisa que fizeram, claro que eles diminuíram o espaço né, mas eu acho que ficou mais burocrático e perigoso pra pessoas idosas assim de 80 anos, 85, (inaudível) pessoas que até nem tem tanto idade e tá doentinho, com muleta né, isso aí eu não achei bom não. Tem aqueles bico pra mim graças a Deus, até agora, tem aqueles bico, aquelas coisa mais alta né, pra eles a intenção que eles fizeram isso eu acho que foi não seja pra diminuir a corrida dos automóveis não porque eles fizeram isso, mas eu acho que não foi tão bom, eu, eu só a favor da rua mais larga não só a favor dessa estreitinha ali do jeito que ficou com esse bico e sobre bicos e enfeites e arrumações possibilita mais acidentes né, porque como eu falei tem os incoerentes tanto motoqueiros como condutores de carro, de ônibus que vem a mil não vem tão preocupado né, nem todos obedecem como deveriam obedecer o trânsito né a movimentação. Não só ali (tamanho da calçada), mas nos outro lugar que fizeram essa mudança.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para

atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não baixo não está. Teve um dia que eu precisei ficar numa parada ali um pouco eu tava esperando o ônibus pra vim pra minha casa né, que eu vi que o fluxo é intenso, é, mas tudo normal dia de semana né, a gente que tem que cuida, cada um faz a sua parte né.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Olha minha querida, vou ser bem franca contigo da visibilidade não posso te dizer nada porque não passo ali de noite, pra mim é como se tivesse ótima a visibilidade. Não, não sem problema de árvore ou placa.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Deixa eu me situar a Rua Doutor Cassiano, Doutor Cassiano, Rua Doutor Cassiano. Peraí não to me situando na Doutor Cassiano, é travessa com a Osório, (tem a ferragem, o colégio) agora eu sei qual é.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Nunca, não tenho quase nada, nada pra te dizer por que não ando por ali.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Ah essa eu conheço demais minha filha. Essa como eu te disse que às vezes eu vou uma ou duas vez por semana ali eu sou apaixonada pela aquela fruteira que tem como é que eu vou te explicar, aqui tem a Hercílio da esquina né ai caminha pra cá já é um pouco pro lado da, da, dos camelo tem uma fruteira ali eu compro ali porque ali que tem produto novinho, fresquinho, tem tudo que se precisa e muito mais em conta pra mim que to desempregada vou ali. Eu compro na fruteira as guria põem as coisa numa sacola pra mim eu saio, pego o interbairros na porta da frente, conheço bem a Osório, já vi coisas horríveis ali dos motoqueiro.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: (Inaudível) às vez tem, tem alguma vez que eu vo, faz alguma coisa (inaudível) que ando ali, e tem as vez que eu vou pela fruteira e atravesso ali.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Não, nessa Floriano eu não atravesso na esquina eu atravesso mais central né, nessa Floriano eu até acho que é a mais

movimentada de todas por causa do fluxo do Fragata, a gente fica parada ali esperando o ônibus e a gente vê um movimento, tem um tanto de gente que desce pra, pra baixo a pé, gente que vai do Fragata pro Centro a pé, do ciclista, da charrete, dos ônibus, tem muitos ônibus que vão lá pro lado do Fragata né, então ali pelo horário da 16:30, 17hr então minha nossa guria tem que te toda atenção.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Ainda não.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É que eu já falei, a pavimentação ficou boa à vontade deles é de melhorar, mas o que eu não achei tão bom foi essas diminuições que houveram né, eles fizeram enfeitinho aqui, um canteirinho ali, uma coisinha aqui, um canteirinho ali, claro que ficaram menores a, as área de evasão, (...), claro que eu não quero o mal e ninguém eu só acho que não devia ter feito isso, mas já que fizeram agora não vão muda porque a coisa é como diz o outro hoje é uma coisa, amanhã é outra coisa, a vida e toda as coisas vão sempre para frente nunca para trás não é? Então algumas (inaudível) que nós tínhamos antes agora não temos mais, mas eu sou vou, eu tava ouvindo uma pesquisa agora pouco no rádio que eu gostaria que tivesse sem problema nenhum eu só vou no Centro sempre por um motivo, por um acaso, por uma necessidade, antes quando não tinha pandemia era assim também e agora piorou né. Eu só vou para pagar a luz, para pagar o telefone, para pagar as contas e quando não tenho leite aqui ai eu vou ali nesse supermercado Nacional pega meu leite Piá e frutas eu compro aqui no bairro, só que ali além de te todas as variedades é mais em conta né (...).

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Como eu disse eu sempre vou de dia né eu me parece que a sinalização, me parece que tá normal me parece, a sinalização parece que tá bem me parece não vi ainda defeito, mas também vou pouco, não vou muito.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não isso ai não tem nada que atrapalhe.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: A Lobo da Costa eu sei, ali eu ando menos ainda, ali se tu me pergunta sobre sinalização eu não posso dizer nada, agora sabe onde que é que às vezes eu passo (inaudível) na Lobo da Costa ali onde tem o Sine não é, não, ali já andei, sabe aquela quadra ali do Sine na frente do supermercado Nacional como eu disse pra comprar o leite.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, nenhuma, nenhuma me parece que ali é até razoável o fluxo. Ali me parece que eu não prestei atenção ali já é asfaltada, já ou não, acho que não né, aquela quadrinha ali, aquela quadrinha acho que não né, ali o pessoal anda mais devagar, não nenhuma dificuldade.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Já falei né, passo ali ou manhã ou de tarde pra comprar o leite ali nunca passei de noite, nunca passei, acho normal.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 60 anos.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu estudei, cursos técnicos eu fiz muitos eu sou atriz, fiz o curso da Universidade Católica, sou atriz, sou formada em teatro adoro fiz várias peças em nível estudantil e sempre de graça nós nunca cobramos nada mas era pra te cobrado né, fui até professora dei até aula de teatro, fiquei na segunda série do ensino médio de promotor de vendas depois eu casei né, ai eu parei né eu tinha dito pra mim mesma que quando eu casasse eu ia parar de estudar de noite né, aí eu na segunda série do segundo grau, aí eu me formei no Assis Brasil fiz todo e mais uns 20 cursos, sou formada em lei trabalhista, fiz psicologia das relações humanas pra serviço né, fiz decoração, balconista, vendedora, etiquetas, teatro, curso de doce de culinária, fiz tudo, tudo.

**ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02
RESPONDENTE MULHER, 74 (T_Ent_Tel
02 - 03)**

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Raramente

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes, todos os dias?

Entrevistado: Não de 10 em 10 dias no máximo.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

A pé Ônibus Carro Moto

Entrevistado: A pé, a pé, a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Eu só atravesso a Rua General Osório, eu atravesso a Osório pra ir lá no Henrique Engel, isso ai a cada 2 meses ou então, ou então eu vou no Banco do Brasil que é na esquina da Rua General Osório

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

Compras Saúde Lazer
Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

Todos os dias da semana três vezes por semana uma vez por semana uma vez por mês Raramente

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

Sim Não

Entrevistado: Não, é durante a semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

Baixa Normal Alta

Entrevistado: Olha, eu não vejo problema nenhum.

PESQUISADOR: Você acha que está:

Baixa Normal Alta

Entrevistado: Não acho nem uma coisa nem outra, pra mim eu atravesso quando fecha a sinaleira e ta certo, quando abre o sinal eu atravesso quando ta fechado eu espero. Nunca me atinei a isso, nunca parei pra pensa nisso.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: A isso eu não sei te dizer, bah não sei te dizer, não sei te dizer.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, quando eu vou a pé eu atravesso na faixa, procuro pelo menos ne?

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Se eu sinalizo? Mas que sinalização que eu vou da se eu vou atravessar

na faixa de segurança, que sinalização eu vou fazer?

PESQUISADOR: Pode ser algum movimento com o braço ou com corpo.

Entrevistado: Claro que não, eu não faço nada (riso) eu não faço nada, eu to na faixa de segurança, onde tem sinaleira eu espero a sinaleira abrir, onde não tem sinaleira eu to na faixa de segurança é claro que eu dou uma olhada porque tem uns loco que vem né, mas se eu to na faixa de segurança deveria esta protegida.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada?

Entrevistado: Não, não, não, não.

PESQUISADOR: Como está a rua quando você atravessa? Sem ou com carros em movimento?

Entrevistado: Não, eu vejo quando, quando não tem sinaleira eu vejo se da pra atravessar eu atravesso se não da eu espero.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não existe sim, muitas vezes tem assim.. vejo muitas pessoas também.

PESQUISADOR: Você atravessa junto ou espera?

Entrevistado: Não, quando abre o sinal eu vou junto, mas eu, eu não to te falando especificamente da Osório né. Quando abre o sinal as pessoas vão quando, quando tem faixa de segurança ou não tem faixa de segurança e não vem carro as vão, mas ai normalmente não tem grupo de pessoas.

PESQUISADOR: Então você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Sim, claro, sim.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Olha eu não tenho problema quanto a isso.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: Como ela é.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Tá normal pra mim, tá normal, não tem que muda nada.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Conheço, sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Lá uma vez por mês quando eu vou no Treichel, mas nem sempre, nem sempre é pela Osório, vou pela Anchieta também ai vou Treichel, vou uma vez por mês.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Não, olha é tão.. eu, eu moro bem longe dali, eu moro aqui na, quase da, quase na esquina da Argolo então não vou pra aqueles lado, eu não vou pra lá.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei, mas ali é tudo sinalizado.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Sim, tem sinaleira, tem sinaleira, é tudo normal.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, nenhuma, nenhuma.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É boa ali pra atravessar.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Muito raramente, muito raramente.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Olha tu tá me fazendo muita pergunta repetida, segurança não tem em lugar nenhum, nem no meio da quadra, segurança não tem em lugar nenhum se for considerar seguro, seguro, não tem em lugar nenhum.

PESQUISADOR: As perguntas são repetidas porque são sobre cada uma das travessias, ai eu tenho que perguntar esses itens de cada dessas esquinas, por isso que eu pergunto de novo porque pode ser diferente.

Entrevistado: Aham, é ali no colégio, ali no colégio eu acho que não tem sinaleira ou tem? Não tem, mas tem faixa de segurança e bem sinalizada porque, porque é um colégio, é bem sinalizado ali.

PESQUISADOR: Você identifica o fluxo de veículos/velocidade, a pavimentação das calçadas e as rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: A pavimentação ali é boa, depois que, depois que foi feita essa coisa, essa faixa para os ônibus, não tem mais aquela buraqueira, assim essa faixa ficou muito boa, essa faixa dos ônibus.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para o pedestre atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ali é de cada um né, ali cada, cada proprietário é responsável pela sua calçada é claro que tem algumas quebradas ou não, uns cuidam outros não.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, de visibilidade não tem nada que atrapalhe não.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Na Floriano? Normalmente eu vou por ali quando eu vou pra... (pausa) mas aí eu não atravesso, não atravesso a General Osório, eu vou ali atrás do, do Edifício Khautz, na minha contadora, passo por ali quando vou no Banco do Brasil, vou na Lobo da Costa, mas aquela sinaleira da Floriano é muito bem sinalizada.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Claro que é, segurança é relativo né, como em tudo pode vir um carro desgovernado e entrar no sinal vermelho, mas dentro da segurança propriamente dita é normal.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, não tem.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, fluxo de veículos/velocidade e sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acredito que não, da calçada, como eu já te disse, cada um é responsável pela sua e como em todo lugar ali tem algum lugarzinho, na da Floriano até tá bem, tá bem feito, o, tá bem feita, bem reestruturada a calçada. Olha a 2 meses atrás eu tive uma queda, saindo ali da Galeria Malcon, na Andrade de Neves, eu cai do nada, aí as pessoas me levantaram, me sentaram numa

cadeira ali tudo mais, mas eu cai porque, cai de madura, porque não tinha nada pra eu cair ali, então não é segurança aqui, segurança ali, eu tropecei eu acho que eu tava distraída, sei lá eu tropecei no nada, entendesse e ali aquela calçadão da, da, não é calçadão, mas é uma calçada bem larga da Floriano é muito boa.

PESQUISADOR: Eu pergunto porque as vezes a pavimentação da calçada pode atrapalhar, como algum desnível alguma coisa assim que atrapalhe na travessia.

Entrevistado: Não, eu não acho não.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É sinalizada né? É só, só obedecer, o sinal fechou, espera o sinal, vai.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não nenhum.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, fluxo de veículos/velocidade e sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não nenhum.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade:

Entrevistado: 74

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Superior.

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE HOMEM, 80 (T_Ent_Tel 02 - 04)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Quando eu ando no centro que agora eu to de quarentena desde meados de Março, de 10 de Março né, eu acho que existe uma dificuldade é, o problema é o seguinte o problema é o trânsito nosso está sufocado ou está estrangulado porque criaram um trânsito pela Lobo da Costa pra subi e um Marechal Floriano pra descer tá entendendo, uma vai e outra vem tá tudo bem tá, mas só diz isso estrangulamento é um espaço que tá tendo a demanda da subida da Lobo da Costa para o Centro é maior que a descida da coisa, por isso da congestionamento com a Osório e com a Floriano ali tá entendend,o então nem todo, nem todo idoso, ou todo paciente, ou todo

cidadão não tem a liberdade porque nosso, todo o ser humano ele quer passar na frente do que tiver na frente dele, ele passa primeiro ele não quer saber se tu vem vindo ali ou vem vindo lá ele não te, não te da oportunidade, tu vai bota a cabeça pra frente e problema dele se ele me pegar vai me bota no pronto socorro, no hospital então que que é, é o cuidado de espaço nas sinaleiras, tá entendendo eu não sei se chega a um minuto, não chega a dois minuto o semáforo, o semáforo é que manda no espaço tá entendendo. Antigamente em Porto Alegre aconteceu um caso em que eles botavam a sinaleira é 2 minuto e tinha gente que de um lado pro outro não levava 3 minuto mais ou menos 3, 6 e meio pra atravessar (inaudível) trajeto, então é o mesmo caso nosso, então antes de fazer qualquer coisa eu acho a gente deve primeiro conscientizar, sentar junto com o conselho do tráfego que é o (inaudível) Alan conversar com ele sobre o sistema de semáforo tá entendendo, e qual é a possibilidade tá entendendo, do tempo de cada semáforo que aqueles dois ali tu pega semáforo desde a esquina da Dom Pedro II depois tu pega na Tiradentes, tu pega na Lobo da Costa, depois tem a Floriano e depois tu vai te na Osório que dizer que a Sete de Setembro não tem semáforo porque é um T não é uma rua que tu corte, tu vem tu só vai dobrar, que vem pela Sete só vai dobrar em direção a Bento Gonçalves, então ai tu não tem problema nenhum, mas assim mesmo é um espaço do semáforo que tem que ser conscientizado primeiro (inaudível) congestionaram ou condicionaram o pessoal da secretaria de trânsito entendesse. Inclusive eu fiz parte o ano atrasado, não o ano passado de uma comissão nós contava quantos ônibus subiam pela Dom Pedro II e quantos desciam tá entendendo, eu fiz parte do conselho do, da saúde que agora eu não sou mais, eu já pedi demissão do cargo e não faço mais parte então nos fizemos esse levantamento e entramos com um pedido junto à Secretaria de Transporte e junto a Prefeitura não sei como é que ficou porque e não participei da reunião mais né eu tive, eu pedi pra sai, tive outros compromissos né, que é a audiência que eu não comparecia mas eu acho que esse ponto de partida teu tá muito bom, mas primeiro tem que conscientizar o espaço de tempo que eles tão dando em cada semáforo se não tu não vai conseguir, poderá conseguir apoio, mas vai conseguir também gente que vai te dizer que está em desacordo tá entendendo, outra maneira eu to a disposição se precisar de mim pra alguma coisa dentro da disponibilidade sempre porque agora mesmo

eu to aqui, mas eu to em quarentena na praia desde dia 10 de Março, a toda maneira não tem problema nenhum.

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes, todos os dias?

Entrevistado: Duas vez por semana mais ou menos.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

() A pé (x) Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado: Não, é que eu pego, eu embarco no, aqui no caso nos ônibus do Areal pela Barroso, eu embarco aqui no interbairro onde eu moro e depois desço no Centro tá entendendo, às vezes tem que ir em alguma loteria ali ou outra coisa qualquer é uma média de duas vezes por semana. Vou de ônibus, de ônibus, eu utilizo o interbairros e o navegantes né.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Não, não isso ai é esporadicamente né, porque eu tenho compromissos né, eu trabalho né, com a idade que eu to com 80 anos eu ainda trabalho, vou a trabalho.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

() Compras () Saúde () Lazer

() Outros: _____

Entrevistado: Trabalho

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana (X) uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Uma média de uma vez só, porque eu vou de uma lado pro outro pra comprar alguma coisa, pagar e embarca no ônibus, não é pegar é embarcar no ônibus pra vir pra cá, pra minha residência.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

Entrevistado: É esporadicamente né, agora eu não tenho saído porque eu to na quarentena né, mas dia de semana, sim.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Eu não encontrava porque eu obedeço o trânsito, primeiro eu do a preferência pelo trânsito, tem a sinaleira, tem que obedecer a sinaleira né sabe como é, mas tem outras pessoas que não tu vem vindo ali com o teu carro ali e não quer nem sabe vão passa na frente ela, ela ou ele que freie o carro vice versa.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal () Alta

Entrevistado: O problema é o seguinte, o problema é que além dessa pesquisa existe o tal, são duas coisas a Avenida Bento Gonçalves ai depois da meia, das onze horas da noite até a cinco da madrugada eles fazem aquele, como é arrancada deles ali ou na estrada quem vai do Balneário para o Barro Duro eles pegam aquela pista de (inaudível) de racha com moto ou automóvel isso ai são coisas que também (inaudível) de noite não tem ninguém tem dois ou três (inaudível), mas seja o que for né o racha ali na, no verão deve ser muito horrível na Bento Gonçalves em direção a rodoviária, porque a demanda é grande e o pessoal: 'a minha moto é melhor que a tua, a tua não é nada não sei o que, tudo isso ai é palavrões que acontecem entre os motoqueiros. A velocidade em alguns estão estáveis, mas outros estão vindo com velocidade super demais né.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Olha tanto a Lobo da Costa quando a Floriano são muito perigoso as duas, inclusive aquela ali da Tiradentes quem vem sobe a Tiradentes e dobra em direção a Osório, ali é muito perigoso ali pega bate de gente, pega naquele chaveiro que tem ali, ali seguido os cara tão parando os carro em cima das pessoa.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Sempre na faixa, fora da faixa nem com banda de música não dá.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Quando eu sei que tem que sinalizar, eu a sinalizo porque eu conheço sinal de trânsito né, é idoso e tudo eu conheço tudo isso aí então eu sei (inaudível) barra de sinalização e paro, quando vem um carro, vem um carro vem vindo eu paro e espero atravessar pra vê se ele vai passa ou se ele vai para entendesse, se eu to saindo, saindo e não vem nada e quando eu to atravessando o carro (inaudível) arrancou eu fico parado pra vê o que ele vai fazer, se ele vai para ou vai passa atrás de mim ou na minha frente (inaudível) tudo depende da consciência do ser humano, o ser humano é que tem que ser consciente.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: É tem que esperar, a pessoa tem que esperar a vez, ou da preferência para o pedestre ou vice versa, espera um pouquinho, dois segundos deixa passa a viatura, a viatura ou carro, moto seja o que for pra poder passar.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Isso ai, com a idade que eu to já nem conto quantas vezes, mas já houve sim, caso seguinte que às vezes a pessoa vai naquele bolo e tu vai indo, tu vai pra lá e outra pessoa vem pra cá, se joga com a pessoa né e vice e versa. Eu acho pra mim que cada lado tinha que existir, em cada lado tinha que existir dois, dois, três traço tá entendendo, que é o seguinte um traço no assim, depois o outro no meio e o outro no outro lado, porque quem vai daqui da Colombo pra outro loja ali, vai pelo lado de cá, quem vem de lá pra cá vem pelo outro lado como se fosse uma pista de, de pista de rua sinalização para o povo também. Tu vê que tem lugares ai que botam até flechinha no chão indicando que aquele é o trajeto que tu tem que pegar por ali, tu não pode ir pelo outro, poise não tem sinalização para o pedestre, se botaria aquela flechinha no próprio piso, se bota a flechinha. Tu imagina como botaram na pista de ônibus, não botaram na pista de ônibus uma pista especial e não botaram umas flecha pista de ônibus é a mesma coisa, eu acho que tem que existir (inaudível) tem que existir a divisão do tráfego e tem que ter a sinalização no piso as flechinhas indicando, tu vai por aqui puro e simples, tu vai pela direita ou tu vai pela esquerda. É o mais necessário por enquanto nessa parte e vê o espaço que tá andando nos, na sinaleira, na sinalização né, eu sei que parece, não sei se é um minuto ou chega a um minuto e dez é uma coisa assim, não me lembro qual o tempo que é (pausa na ligação). Eu vou só te da uma indicação o seguinte: o trajeto de ônibus todos eles tão pegando a Lobo da Costa e Andrade de Neve tá, então ali o que que é, vai se dividir pra linha do Porto que é o Navegantes e o Assis Brasil tá entendendo, e o da universidade que vai até o, a faculdade. Um ônibus quando ele vem ele dobra em direção da a Dom Pedro ele vai pro fim da linha e tem o outro que segue pela Andrade de Neve, que vai fazer a Benjamim tá entendendo, então ali, ali é um estrangulamento primeiro que é uma rua que tá precisando se tomando mais breve possível é uma, um reforço no calçamento, naquele trajeto da Dom Pedro II até a Tiradentes, que aquilo ali tá horrível. Aquilo ali é um dos itens que deve ser consta a conservação de trafegabilidade dos transportes

coletivo, essa é uma parte. A primeira é o espaço do semáforo, a segunda é essa aí e a terceira é aquela marcação da pista da, do trajeto do pessoal, do idoso, do povo em geral da direita ou para esquerda essa é a minha parte que eu tenho para te esclarecer.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou espera se sentir seguro?

Entrevistado: Eu quando tenho que atravessar eu passo sozinho eu não tenho que, eu não uso, eu não tenho deficiência nenhum Graças a Deus.

PESQUISADOR: Não, quando tem mais gente.

Entrevistado: Ah se tiver mais gente eu acompanho, eu acompanho né, às vezes também se vem algum que vem com uma muleta ou uma bengala e eu pude auxilia, eu auxilio também né. Eu não tenho, se a pessoa vem vindo e tem medo diz: 'vem pode vir, vamo passa que a sinaleira tá pra nós, então tá, eu sempre procuro acompanha a pessoa.'

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Sim, eu me sinto seguro, eu me sinto seguro.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: A General Osório, os obstáculos são o primeiro detalhamento que nós temo que vê é conscientizar o povo e se cuida no seu trajeto na rua, o povo é que tem que se conscientizar, não é o tráfego que tem que se conscientizar, nós temos que nos adaptar ao sistema do tráfego tá entendendo porque cada carro, do, da Lobo da Costa até a Floriano ali cabe seis carro mais ou menos no comprimento se fosse ônibus só cabe três ônibus no comprimento então, tu vê que o espaço da sinaleira também tem influência no circulo de trânsito de veículo né, isso ai tudo é uma, um xadrez, é um jogo de dama tem que se muito bem conscientizada as pedras para movimentar elas. O idoso, o deficiente, o cadeirante tudo isso ai ta no meio da, dessa, desse inicio de pesquisa.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: A General Osório primeiro tem que vê esse espaço da sinaleira e esse caso do, da sinalização no chão e a flechinha né, (inaudível) pelo lado e outro pelo outro lado, como é que é naquela outra parte ali, entre Voluntário, entre Cassiano e coisa eles não botaram um lado eles não botaram umas grande, porque por causa dos ônibus é a

mesma coisa tá entendendo agora ali a parte central tu não pode bota, porque é uma parte central, mas na outra parte que é só ali botaram por cauda dos ônibus que tão trafegando então eles botaram aquela (inaudível) na calçada que pegou a parte da, da Argolo não, da Senador até a Major Cicero, da Major Cicero Cassiano e Cassiano até a Voluntário tem, tem aquela grade pro pessoal não atravessar a pista porque é pista de ônibus ali, é uma pista rolante de ônibus. Então tudo isso ai é uma conscientização, a pessoa tem que pesquisar muito bem e analisar as pedras do jogo de dama pra poder vê e adaptar elas e conscientizar a aplicação da pesquisa se não tu não, vão cheqa, vão pega, vão lê, pega o ofício e atira do lado. Eu sei, porque nós fizemos um ofício uma vez também pra secretaria eles atiraram, no outro dia eu fui lá pergunta pra eles o que que tinha e eles: 'a eu me esqueci.' Pois é ai como é que fica, tem gente que não te dá importância a gente tem que chega 'é mas entrega no protocolo' não, entrega no protocolo não, vai direto no encarregado da secretaria que é entrega pra ele em mão sendo que na outro via tu deu entrada no protocolo quando ele vê ele vai te dois papel da mesma coisa.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Conhece essas esquinas?

Entrevistado: Conheço.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não ali, não é o trajeto é mais, porque eu moro no Village, eu moro no Village perto do Big né, aqui também tem (inaudível) também tem toda a sinaleira, tem toda essas coisa assim mesmo é trajeto meio perigoso aqui né. Tu vê que o pessoal pega aqui em direção ao Porto daquele lado ali e senta o pé no fundo e vai até a esquina da Tiradentes. Não, agora não, eu não vou muito praquele lado lá, que a minha atividade é mais pra essa zona do Porto né, eu trabalho na Barroso com Tiradentes e moro aqui no Village tu vê eu pego o interbairros me solta ali e pego o interbairro e me deixa de volta aqui.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Ali a única que é mais perigoso na Barão de Azevedo Machado, são aquelas duas a Barão de Azevedo com a Santa Tecla e a Barão de Azevedo com a General Osório, com a Deodoro que é do supermercado, aquela do supermercado ali é perigosíssima. Tanto a

Osório como a Diodoro com a Barão de Azevedo Machado são perigosa.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: O problema é o seguinte ali tem, tem açougue, tem coisa ai o pessoal pega estaciona o carro sabe como é, tu tem um carro mais largo (inaudível) eu to num Uno tu vem num Chevrolet novo tu vê o Chevrolet novo tem 1,60 tu pega um Uno tem um 1,22 de dia, a largura que eu to te dizendo, não é o comprimento é a largura (inaudível) tu vai passa um pelo outro da pra passa agora se foi os dois anda os dois da mesma largura e tendo um carro estacionado ai já existe dificuldade.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, ali não é um trânsito normal.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Olha, todo esse esquema ai que é a demanda do ser humano, tem um dia que tu tem 70 pessoas quando chega no outro dia não é 70, é só 22 pessoas, então o tráfego, o tráfego de pessoas é a demanda da necessidade do ser humano tá entendendo, então isso que tá havendo é a mesma coisa eu cheguei uma vez a fazer um controle quantas pessoas entravam e quantas pessoas só chegavam pra pedir informação e saia, eu tinha, eu cheguei a fazer uma pesquisa uma vez nisso ai porque eu trabalhei em cursos operacionais eu sabia quanto, quantas vezes a pessoa usa a mesma vassoura pra varrer a peça, quanto tempo ela levava pra varrer aquela peça e quanto tempo ela levava pra passar o pano, então o que que tem que ver, tem que ver o custo operacional de tráfego ou a habilidade da pessoa que tá trabalhando.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Isso ai, tem que se fazer um estudo mais calmo não pode se agora porque nós estamos em época de inverno, verão existe aquele outro também (inaudível) todo mundo quer ter um carro, que te uma moto, que te uma bicicleta vão andando por cima das pessoas, no inverno é o contrario tu não pode fazer nada porque a umidade não permite tu vai bota um camada quente nela ela não vai secar, a camada quente tem que seca pra te

firmeza em todo o trajeto. O problema todo e si é o seguinte o problema, o problema diretor, o plano diretor da cidade não obriga as calçada serem calçada, as calçadas são descalçadas, tá entendesse as calçadas não são calçadas, elas são descalçadas, porque muitas delas têm buracos, tem, tem, tem partes rachada com a ponta pra cima por causa de alguma raiz de alguma árvore tem tudo isso aí.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ai na Bento Gonçalves com Osório ali, ali a Igreja tá livre né, o posto, só tem o posto de gasolina tem aquele trailer ali, tem um trailer de propaganda de um lado, do lado da farmácia é que é o seguinte (inaudível) são muitas coisas tu vai te que bota quatro ponto de interrogação numa parede e partir um de cada vez pra poder resolve o teu estudo, não o meu, resolve o tu estudo, tu vai te que bota numa parede quatro folhinha e pega ba como é nessa rua aqui vai na primeira, na segunda e na terceira ai tu vai bota em cada um pra depois tu procura fazer uma pesquisa e vê qual a necessidades e as demandas ali. Olha ali eu pouco atravesso, porque eu (inaudível) uso mais aqui porque eu, meu trajeto é aqui, serviço pra cá (inaudível) se eu tiver que compra coisa eu vou no Big e venho pra cá ou senão peço pelo telefone e me entregam em casa são tudo isso ai, são comodidades que a gente tem né.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não acho ali de momento não, não atrapalha, as árvore são tudo cortada, são podada.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei, sei a Doutor Cassiano sei. Ali o problema é o seguinte é que todo mundo que estacionar pra pega o seu filho ai (inaudível) tu tem teu filho ali tu vai que estacionar o teu carro e pega o teu filho (inaudível) ou o teu neto ou neta o vice versa né é uma é como eu te disse é bota uma interrogação pra poder ir analisando com calma cada assunto desse.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Por enquanto ela é, porque eu, por enquanto não vi nada ainda, não vi nada, nada, pouco transito né sou mais, eu sou mais paradeiro né.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: O problema todo é que agora eles tão fazendo essa rampa ai né, essas rampa de, pra cadeirante ou pra pessoa deficiente eles tão fazendo isso, então que dizer que a gente tem que fazer uma coisa de cada vez tu não vai que bota na mesma hora ou bota asfalto ou faz, primeiro tu vai te que faz a base dos cadeirante pra depois tu arruma o asfalto da rua que é o segundo plano pra pude, se não tu vai bota o asfalto e depois vai fazer buraco onde tu bota asfalto hoje, ontem, hoje eu vou lá faço buraco pra fazer descida pra cadeirante, estragar o que tu botou primeiro não, isso é uma coisa sistematicamente colocar em seu devido parecer de trajeto. Eu não sei por que eu não tenho ido no centro desde dia 10 de Março eu to em quarentena.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É o caso, é aquilo que eu te disse enquanto não souber o tempo de cada sinaleira ou de cada semáforo, tu não pode fazer se tu bota na esquina A 1 minuto, na esquina B tu bota 1 minuto as duas são iguais, agora se bota 1 minuto na primeira e na segunda tu bota 1 minuto e 10 e na terceira tu bota 1 minuto e 20 ai tu vai te uma sequência de trajeto contínuo tá entendendo, porque eu sai do um e já vou entrar na outra, quando chega a 1 minuto e 10 já to entrando na outra, o trajeto do veículo, da pessoa é que tem que chegar na demanda. Ali não tem sinaleira, nem na Major Cicero, nem na Senador e nem na Argolo e a última sinaleira que tem é a da Voluntários, a da Voluntários que é a última sinaleira.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Por enquanto ali tá bom.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas?

Entrevistado: Sei, ali tem a Shanadu aquelas loja ali né, tem a Shanadu, tem a (inaudível), a Colombo. Ali o problema é aquele que eu te disse ai vai te que dividi a pista, assinala com flecha no chão pra pessoa que vai pra lá e pra pessoa que vem pra cá em todos os lados. Ai tu vai obriga a pessoa, todo mundo a atravessar ali pra sabe que ali é o trajeto obrigatório de passagem de pedestre.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Por enquanto não. É o que eu te disse, existe aquilo, tem muito buraco, muita calçamento que não tá, os proprietários não tão fazendo as coisas né, não tão fazendo as calçada tu vai assim tem lajota solta, tá bonito o calçadão, mas e as outras partes tá entendendo.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não por enquanto não, só depois que fizer, houver uma conscientização desse tráfego ai né.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não é obstáculo por enquanto ainda não é obstáculo, antigamente tinha os azulzinho pra tá orientando as pessoa vice-versa, mas agora tão tudo motorizado né, tão todos eles motorizados quer dizer que agora dificilmente tu vai entrar um guarda de trânsito ou a mesma coisa tu só encontra guarda de trânsito perto da Khautz ali que tem aquela viatura da brigada militar estacionada ali junto aquela banquinha de, que vende revista essas coisa aí (inaudível) que tem o Banrisul na esquina ali tem, existe uma vigilância da policia militar ou da brigada militar.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É não, ali é bom pra toda pessoa que tem boa visão tudo bem.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Sim, mas ali a gente desce do Navegantes ou vai embarcar ali, o problema todo é da Lobo da Costa com o calçadão ali, o pessoal quando vai que quer seguir em direção ao Banco do Brasil tá cheio de cavalete interrompendo o trânsito.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Sim, sim. Tem que fazer o mesmo detalhe conforme o caso conforme da Floriano bota as flecha no chão pras pessoa pode passa.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, não.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: 80 anos

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Segundo Grau Completo.

**ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02
RESPONDENTE HOMEM, 81 (T_Ent_Tel
02 - 05)**

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Sim, conheço, conheço.

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Ando em tudo que é rua, ando bastante sim.

PESQUISADOR: Com que frequência? uma vez na semana, três vezes ou todos os dias?

Entrevistado: Bom agora, a partir de Março não existe nada né, outra, é outra realidade né? Mas antes é, no mínimo uma 2 por semana, por aí.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

(x) A pé () Ônibus (x) Carro () Moto

Entrevistado: Ah ia a pé e de carro, eu ia pro centro a pé eu, às vezes ia de carro, é vamos dizer meio a meio, um dia de carro, uma média, um dia de carro outro dia de carro.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Normalmente ia lá no centro pra conversar um pouco e tal, lazer é lazer.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

() Compras () Saúde (x) Lazer
() Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Normalmente eu pegava uma calçada e seguia, né eu não, atravessava pouco vamo dize. Pega um lado e ia, depois quando chegava no local eu atravessava, mas sempre em sinaleira né, porque o habito do Pelotense é pavoroso ele atravessa no meio ele não usa a faixa de segurança, o povão aqui não usa.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Sempre dia de semana, final de semana não.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não, obstáculo propriamente não né, obstáculo maior são os automóveis ai né, (inaudível) isso ai é uma loucura né, o problema da Osório e qualquer outra rua não é um problema físico, o problema é a alta velocidade desses veículos (inaudível) de Pelotas e qualquer outro lugar que tu vai, principalmente moto, esse que é o grande problema se não tivesse isso não tinha obstáculo. Obstáculo (pausa) a pessoa idosa para atravessar uma rua mesmo numa faixa de segurança é um perigo, porque tem que confia no pessoal que vem de carro ali ainda melhorou bastante, mas é não é fácil, principalmente a Osório que é larga, então tu vem atravessando a pé no meio, o carro da direita, o carro parou, só que depois do outro lado vem um carro que não para né, não há sincronia entre um e outro, às vezes um dá sinal e outro para só vou te dizer o seguinte: é perigoso, é perigoso, eu acho muito perigoso. O que eu quero dizer não é problema físico, é problema de educação, educação do motorista só isso, pra mim é isso o problema.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: A Neto esquina Osório ali é a Neto e a Voluntários.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Não, sempre em faixa, como eu lhe disse, eu não acredito no motorista.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, como eu atravesso em faixa, eu dou uma olhada e vejo se o sinal tá aberto pra mim, imagino que o camarada vai parar, pelo amor de Deus se tem a faixa, mas eu espero que ele chegue mais ou menos perto e vejo que ele vai parar ai eu atravesso, só de tá aberto pra mim, mas eu acho que não significa muito porque o pessoal são uns irresponsáveis, o motorista pelotense.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ah sim, espero que abra a sinaleira e que eu tenha certeza que os veículos que venham vão parar né, entendeu? Eu faço isso quando eu sou motorista, eu também sou motorista, assim como eu faço eu quero que os outros pedestres façam, mas não fazem.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Já, já, claro, já várias vezes, já fui quase atropelado até, que vê o seguinte, por exemplo, você tá, é que não aconteceu na

Osório aconteceu na Deodoro. Eu acho que é um problema mundial isso aí, você tá atravessando a faixa de segurança normalmente aí quando chega lá, abriu, fechou o sinal aí vem um carro do outro lado e dobra a esquerda vamo dizer, e aí o cara não para né, não quer parar né, então já, já aconteceu eu tava passando quando eu tava acho que um metro, fechou o sinal o cara fechou e já tocou ficha e dobrou a esquerda minha e quase me atropelou, entendeu? Porque quando não tem, quando tem faixa e só tem de um lado não tem problema né, mas tem ruas que o cara pode dobrar a direita e a esquerda, como aconteceu naquele acidente ali na Sete de Setembro que não tinha sinaleira, é assim né? Olha vou te dizer uma coisa, sabe qual é o problema aqui? Engenheiro de Trânsito! Aqui não, pelo amor de Deus (inadiável) não conhecem nada, então a cidade tá mal configurada, tá mal, fora a noção que é zero, esse é o grande problema.

PESQUISADOR: Como está a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado: Como eu atravesso em sinal, eu só vejo o sinal né, se o sinal tá pra mim aí não me interessa se vem carro ou não.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: A eu espero, i isso aí é coisa mais comum isso aí, isso aí é comum o pessoal não tem paciência tá entendendo? Isso aí é educação entendeu, isso não tem solução, EDUCAÇÃO! O japonês jamais atravessaria, olha eu vou dizer uma coisa, eu tive na Europa, no sábado, um sábado na Europa, foi na Espanha até, não tinha ninguém na rua, mas ninguém mesmo e aí a gente tem esse habito aqui de atravessar a faixa olha nos deram uma xingada, buzina e tudo tudo, eles não atravessam nem de madrugada com o sinal fechado. Tá vendo o pandemônio esse, que nem pandemia é, pandemônio isso que tá acontecendo tu acha que alguém obedece alguma coisa, o pior é que eles vêm com essa ideia de querer proteger os outros, que protege os outros coisa nenhuma, todo mundo tem medo de morrer, isso é uma coisa individual. Primeiro a mim, depois os outros, que morra 500 mil, ninguém tá interessado, entendeu? São uns hipócritas. Cada um que se protege se der para proteger os outros, tudo bem se não proteger azar, o mundo é muito hipócrita.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Só me sinto seguro quando atravesso em faixa de segurança, faixa de segurança e sinaleira, é isso que eu quis dizer, sem sinaleira eu não me sinto seguro só na faixa não, se vem um motoqueiro a 100km/h ali entendeu, segurança pra mim é só em faixa de segurança com sinaleira e as vezes já é complicado, sem sinaleira não tem segurança nenhuma. Eu não confio no motorista embora seja também.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Ficasse a mesma coisa, isso aí não vai muda nada, tá muito bem.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Se conseguisse, é impossível, mas se conseguisse diminuir o fluxo de veículo seria melhor né, seria uma alternativa faze eles andarem mais devagar entendeu eles não cumprem a velocidade, ninguém cumpre coisa nenhuma entendeu, ainda tem o problema dos ônibus também, aquela faixa de ônibus é uma confusão total ali.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sim, conheço.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Eu casualmente moro na CohabPel, mas eu vou mais é para o lado do centro, então passo por ali quando dou uma caminhada, mas muito pouco.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho que tem pouco fluxo de veículo ali, tirando a Deodoro e a Osório essas duas ali no entroncamento, não tem, fora disso, não vejo insegurança ali.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, não. Olha, vou te dizer pela décima vez: O obstáculo é o ser humano! Esse que atrapalha o ser humano não deu certo na natureza, pode (inaudível) é o único ser que mata outro da mesma espécie, o leão não mata outro leão ele mata outro para comer é outra coisa, nos nós matamos, nos comemos os animais, mas nos matamos fisicamente, homicídios e por aí vai.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um

obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Tá bem, tá bem.

PESQUISADOR: O que você acha das rampas?

(Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?)

Entrevistado: Tá bem, tá bem.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Tá bem, tá bem.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Ali é um pandemônio ali é aberto de um lado, fecha do outro, ali não tá bom ali, tem muito fluxo ali é uma das avenidas que tem mais movimento em Pelotas barbaridade, de um lado e do outro. Naquela sinaleira ainda podia ser maior pro pedestre, alias é uma coisa gozada aqui né, aqui dão preferência ao automóvel, se vê é impressionante primeiro veio o homem né, dá a impressão que primeiro apareceu o automóvel e depois o homem, porque vocês botam uma sinaleira, vamo vê de 30 segundos pro pedestre e alias 15 segundo pro pedestre e 30 pro automóvel, o automóvel é estranho aqui tinha que ser exatamente ao contrario né? Por isso que eu to desiludido porque não tem engenharia de trânsito aqui, não tem ninguém que conheça nada de trânsito, não é que tenha curso, PhD e não é problema de curso não tem vivência com outras cidades do mesmo porte, olha eu conheço Ribeirão Preto é outra coisa, Ribeirão Preto é uma rua de um lado e outra de outro, uma sobre e outra desce não tem, as ruas não podem ter duas mãos entendeu? As ruas tem que ser uma mão só ai facilita tremendamente o trânsito e a segurança. Veja por exemplo aqui a Barroso é um absurdo, duas mão na Barroso (inaudível) é rua larga, (inaudível) não é que o problema ser largo ou não entendeu? Vê a Osório já tá melhor pelo menos lá do centro pra cá, porque a Osório todo é uma mão né. Ruas tem que ser uma mão sempre, não interessa o tamanho da rua, pequeno ou grande facilita o trânsito de veículos, da mais fluxo.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: As calçadas não, as calçadas são uma vergonha. Calçada existia lei claríssima

que a Prefeitura tem que atoar o pessoal que não conserta suas calçada, autua e coloca no IPTU, na, no boleto do SANEP qualquer coisa e cobra desse pessoal, eles não fazem isso e as calçada são péssima, a maioria né?!

PESQUISADOR: O que você acha das rampas? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado: É eu acho que atrapalha, atrapalha, atrapalha mais que ajuda. São mal feitas né, não sei, é que nem esses quebra mola que tem ai pela cidade entendeu, é a maioria, a não ser lá na, nessas avenidas como aquela lá que vai para as Três Vendas é mal sinalizada entendeu pra quem anda de automóvel, não é pintada é escuro, agora fizeram uma lá, asfaltaram aquela Rua a Marcilio Dias também botaram muito desses quebra mola entendeu e claro é uma via nova, sinalizada e tal mas não pode bota um monte, é que nem sinaleira já que é pra proteger o pedestre ai sim, bote muita sinaleira, agora para o automóvel anda se tem muito quebra mola perde fluxo, tu vê lá a 50 uma dessa baixa pra 20 (inaudível) entendeu? Isso é outro, outro problema serio da cidade, é serio porque não tem engenheiro de trânsito, que conheça o trânsito qualquer cidade que se vai no mundo não tem esse negocio, é coisa de Pelotas (inaudível) caso de uma escola (inaudível) conhece o cara do trânsito bota uma faixa de segurança aqui, bota o negocio aqui entendeu, não é técnico é politico, decisão politica que não funciona né?

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É boa só que eu acho que a sinaleira pouco lá para o ponto do pedestre anda, tinha que ser mais tempo para ele, eu não sei quantos segundo é 20, só 25. Sempre o pedestre em primeiro lugar ponto, esquece o resto!

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei, sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: É aquelas rua tão muito ruim também, já começa que, rua no sentido de, quando, como motorista né, porque não tem asfalto é aquela pedra do Século XVII, sei eu, entendeu e muito estreita também, muito estreita, muito, muito carro, tá difícil de atravessar ali, fica uma fila uma atrás da outra entendeu, ali para atravessar tem que ser na,

onde tem sinaleira nas esquina né, porque aqui tem o hábito de, não sei se isso é mundial ou não de se atravessa no meio da, a gente tem que atravessar é nas esquina né, tu entende mas aqui eles se atravessam no meio, no meio dos carro, ai vai passando, ai olha o trânsito parou de fluir e se atravessam, passam no meio de um carro e outro, isso ai é, é um perigo né, porque se o cara atrás tá distraído, ele pode, ele tá parado mas se ele (inaudível) ele pode da uma batinha qualquer.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, a pavimentação é feita de pedra né, aquela pedra irregular, atrapalha principalmente mulher com salto é capaz de enfiar o salto naquela pedra. A calçada é muito estreita, muito estreita então dificulta o fluxo de pedestre na calçada ai é outro problema, em qualquer cidade do mundo as calçada lá tem 3 ou 4 metro entendeu? Qual a calçada larga que tem aqui da Osório ali, ali na Floriano que eles aumentaram a calçada uma época, mas essas calçada de cidade antiga né do tempo que tinha o fluxo de 50 mil pessoas nem isso, entendeu o problema da calçada aqui é a (inaudível) e não há dinheiro pra qui, pra fazer de novo se aumenta a calçada os automóvel não anda também vai virar tudo calçadão entendeu, porque tem ruas que não tem o que fazer ou vira calçadão ou deixa como tá.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho que sinalização da, alguns pontos tem que aumenta o cria mais faixa de segurança, mas não ali, na coisa não eu to dizendo em outros locais você tá falando na Osório, mas por exemplo lá naquela Dom Joaquim, hã vai atravessar a Dom Joaquim, vai atravessar durante o, (inaudível) 2km eu acho do Posto Paulo Moreira até vamos dizer a Osório, vamos supor e ali acho que faixa de segurança tem duas no máximo três e tem um fluxo violentíssimo naquela rua dos dois lados, na Avenida né ali é pura engenharia de trânsito ali (inaudível) 5 faixa, 10 faixa sei eu, vocês tem que entender o seguinte a cabeça do cara é PRIMEIRO O PEDESTRE DEPOIS O VEÍCULO PONTO FINAL, só isso não é possível uma cidade com 320 mil habitantes ter 200 mil veículos isso é inviável, isso é inviável a não se que da hora tal não pode passar, se você sai agora mudando essa pandemia, pandemônio, agora qualquer lugar da cidade que tu vai ver é

uma loucura de automóvel é uma loucura porque, porque vai todo mundo janta em casa, vai todo mundo almoçar em casa isso não existe no mundo inteiro ninguém vai almoçar em casa, qualquer cidade aqui é o habito do pelotense ninguém vai mudar isso, isso ai complica muito o fluxo, vai 500, sei eu 20 mil veículos pro centro, depois vem 20 mil volta pra almoçar, depois vão 20 mil pro trabalho, depois vem 20 mil entendeu, não há, o risco é muito grande, alias eu não sei como não se morre mais gente aqui, não da mais acidente, eu acho que as pessoas aqui conhecem tudo e não se cuidam né porque a cidade é inviável da maneira que é tratada pela, pelo pessoal do trânsito é viável entendeu.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sim, eu vou ali pelo calçadão, tu diz ali defronte o Barrisul? Não, não na Osório ali é pra outro lado é. Ali é um caos, aquilo ali é exatamente é um caos também aquilo ali tem que botar uma sinaleira de quatro tempos ali que resolve aquele problema, não é possível vem pessoal da, pela Osório (inaudível) uns seguem ai tá bom, ai bom pro motorista, ai uns dobram na esquerda a Floriano e como fica o pedestre né, entendeu o pedestre ele tem o lado da, ali não tem solução, a solução daquilo ali, to falando como pedestre, pro motorista tá muito bom vamo deixa claro, mas pro pedestre ali tem que ter uma sinaleira de quatro tempos resolve aquele problema ali, para de um lado para de outro, como eu disse tudo tá priorizando o veículo. Imagina bota quatro, quatro tempos, o cara vai levar 2 minuto parado ele não vai querer né, é o mesmo problema que aquela do shopping antigamente, aquele shopping ali para o pedestre atravessar ali era um problema (inaudível) automóvel ai resolveram colocar aquela sinaleira lá, eu acho que é 4 ou 3 tempos resolveu o problema ali, do veículo resolveu, resolve da mesma maneira ali da Floriano com a, com a Osório olha sugestões não faltam, mas eles não querem ouvir.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Mesmo problema, muito fluxo de pessoas, muito fluxo de automóvel, muito pouco tempo da sinaleira para o pedestre complica muito ali, muito perigoso e, e esse

costume de não atravessar na sinaleira já aconteceu diversas vezes, tem muito fluxo imagina quando tem, isso até tem que botar ai essa parte educacional é fundamental esse nosso hábito de atravessar a rua tem que ser em sinaleira, faixa de segurança, a faixa de segurança não da segurança a sinaleira da (inaudível) po se o veiculo não parar na sinaleira ai não para em lugar nenhum, mas faixa de segurança é perigoso melhorou muito mais tá, EDUCAÇÃO daria ênfase tremenda a educação do povo, do povo no sentido do motorista principalmente porque o carro na mão é uma arma e o povo também que não obedece, o povo daqui, não é instrução não vamo confundir, o pessoal confunde educação (inaudível) vem com carros caríssimos ai fazem uma (inaudível) no trânsito, entendeu se acham o máximo (inaudível) ultrapassagem, acham que ninguém vai pega-los então fora a fiscalização também isso ai nem existe eu só vejo azulzinho quando da algum acidente eles vão lá pra anotar tá, fora isso não existe na rua não sei o que é feito dessa gente, vocês tem que da ênfase em fiscalização, educação, fiscalização e a rua também não precisa melhorar muito porque com esse pessoal que tem ai não adianta também compara qualquer lugar que tu já fosse fora do Brasil é diferente o negocio, as pessoas obedecem entendeu, não precisa ir nos Estados Unidos, sei lá eu, França, até ai no Uruguai ai do lado, vai no Uruguai ai é outro povo, ah são só 3 milhões de habitantes e dai (riso) vai a Montevideo, vai a Montevideo é só ir lá olhar e transportar pra cá pronto, tá pode ser que aqui surja uma coisa boa nessa pandemônio ai como multa as pessoas pode se que depois continuem além do trânsito, pode multa pedestre, só que não é o problema temporário de aplicar isso ai (inaudível) pedestre a ter uma multa ai vai melhor tremendamente, vai melhorar tremendamente quando começar a multar (inaudível).

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei sim, por ali ta ruim também.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Ali tem que botar sinaleira na, na Osório tem, é na Osório ali tem, mas é muito fluxo de pessoas ali, o que eu quero te dizer é o seguinte a Osório tem sinaleira (inaudível) tudo bem tem a sinaleira da Deodoro e a sinaleira também da Osório, mas como o fluxo é muito grande essas sinalieiras ali tem que ter 2

tempos, 3 tempos não sei como é que é entendeu, ai resolve o problema, o automóvel tem que fica mais tempo esperando ele não pode entendeu. Sinaleira quando tem muito fluxo de gente se resolve colocando mais tempo, dando mais chance pra pessoa ali (inaudível) dificuldade de atravessar às vezes chega lá falta 2 ou 3 metros e tem que correr né porque ele tá de bengala é perigoso.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ta bem, ta bem, não é por ai, acho que não é por ai.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: 81

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Eu sou bacharel em Direito e formado em Agronomia.

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE MULHER, 72 (T_Ent_Tel 02 - 06)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim, muito.

PESQUISADOR: Com que frequência? uma vez na semana, três vezes ou todos os dias?

Entrevistado: Olha se fosse em épocas normais fora a Pandemia, todos os dias.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

(x)A pé ()Ônibus ()Carro ()Moto

Entrevistado: Andando, andando, andando é que eu moro próximo né Mariana.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: É normalmente eu ia pra algum compromisso o Banco do Brasil na Osório com a Lobo da Costa ali ou na Brascon que fica também na Osório ali uma das entradas pela Osório, ferragem Sulpar que também fica ali naquela quadra hã normalmente esses imediações, não muito lá pro lado da Bento mais aqui próximo do Centro mesmo.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x)Compras ()Saúde ()Lazer ()Outros:_____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

()Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês ()Raramente

Entrevistado: A sim atravessava sempre que ia né, mudando di, di objetivo, quero ir lá naquele lugar tem que atravessar a rua.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

Entrevistado: A sim só dia de semana e muito: eventualmente sábado, mas muito eventualmente. Durante a semana.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Olha Mariana, nenhuma, nenhuma, porque, porque eu tenho a educação com o trânsito, então eu só atravesso em pontos que são permitidos, onde tenha sinaleira, onde tem faixa branca, em lugares seguros, com exceção daquele ponto da esquina do Banco do Brasil ali que os carros vem pela Osório e dobram na Lobo da Costa, então ali pra gente atravessar se eu to indo em direção ao Banco do Brasil pela Osório eu tenho que fazer, atravessar aquela rua ali que é a Lobo da Costa pra pegar a faixa branca onde tem a sinaleira pra chegar no Banco do Brasil ali a dificuldade existe um pouco mais porque vem carros que dobram ne, os carros dobram a direita ali e tem carros que seguem, vem lá de baixo do, do centro de saúde lá, daquela região lá e sobem então também tem ali é o único ponto que eu noto com mais dificuldade.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Não, não é como eu já te falei, eu, eu particularmente só atravesso em faixa de segurança ou quando uso o semáforo, quando tem o semáforo, eu não atravesso no meio da quadra, olha eu acho que assim muito eventualmente na minha vida eu faço isso, então eu sou uma pessoa que talvez não, não te posicione muito na tua pesquisa com relação a isso, eu não atravesso, eu tenho amigas que atravessam em qualquer ponto, querem atravessar? Pum vão ali e atravessam assim vão cuidando e tal e tal, tenho muitas que fazem isso, mas eu não faço.

PESQUISADOR: O você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Nunca, não me lembro desse detalhe sabe, seria uma educação para o trânsito, mas eu não faço isso.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Ah sim, sim, sim sempre, sempre aguardo.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: (Riso) Não, não, não aconteceu, que eu me lembre não, que eu me lembre não, eu já passei por, com uma amiga numa situação que ela se, avançou tanto, avançou tanto que o carro não deu chance do carro dobra e bateu no braço dela e jogou o material de aula dela e umas coisas que ela tinha no braço longe, porque ela avançou demais, então diante disso que eu tava junto com ela e vi eu começo, comecei a me, me cuidar mais, atravessar quando me é permitido atravessar. Mas não me ocorre assim de eu ter passado por uma situação dessas.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, não nem dou bola, não, não vou no embalo, não, eu atravesso quando eu vejo que ta pronto pra mim atravessar. Eu vejo muito isso as pessoas no sinal nem bem abriu, mas olham não vem carro nenhum, mas de repente surge uma moto, de repente surge uma bicicleta que ta no direito deles e tal, ai eu aguardo que abra o sinal e que me de a possibilidade como pedestre.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Sim, me sinto.

PESQUISADOR: Como a você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” (Com mais calma, tranquilidade...?) - Como eu gostaria de me sentir ao atravessar a rua?

Entrevistado: Com tranquilidade né, que a gente va consegui chegar na outra calçada na outro extremo sem corre risco nenhum, sem ninguém avança o sinal ou entrar alguém aproveitando uma colinha do sinal como muito motorista faz, esse é o objetivo sempre né, ter a segurança.

PESQUISADOR: Como a você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: (Riso) Não eu acho que tá linda, maravilhosa, eu acho que a Osório ta ótima, funciona, pra mim né, no meu ponto de vista, ela funciona, como é que eu vou te dizer assim é uma rua comprida, grande que vai até a Dom Joaquim, então começa lá em baixo, sobe toda, eu acho que ela é tranquila, eu acho que ela se mantendo assim tá bom.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas como um

obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Olha, eu nunca botei muito sentido assim, mas a, a pelo que eu to tentando me lembrar, eu acho que existe, existe rampas ali existe pra cadeirante inclusive mas coisa de algum tempo né, não é coisa de muitos anos não, é alguma coisa que a pouco tempo foi feita.

PESQUISADOR: Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado: Ah eu acho que ajudam, ajudam, facilita né, porque o, o idoso principalmente quando ele depende de descer um degrau tem mais perigo do que ele utiliza uma rampa, porque a rampa já dá o acesso mais tranquilo né.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/ velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É eu acho bem intenso ali é como eu te disse pela Osório é um dos pontos que eu acho mais críticos pelo fato de dobrar os carros a direita e de vir lá de baixo no mesmo sentido pra quem vai atravessar ele fica com poucas possibilidades assim sabe eu acho que os carros tem muito trânsito ali sim.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Acho boa se a pessoa obedecer né, se for lá na faixa branca que é a faixa que desemboca em frente a sinaleira além da faixa branca tem a sinaleira, né tem o semáforo então se a pessoa fizer isso tá segura, agora se a pessoa quiser atravessa nesse ponto que eu to te falando perto, em frente ao posto de gasolina pra mudar de calçada aí tá ferrado (risos) aí porque os carros dobram ali pra pegar, pra entrar na Osório vem lá de baixo e dobram então ali anda, tenta atravessa ali tem muita pouca chance de ser tranquilo.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não, se enxerga bem, exatamente onde eu to te falando a visibilidade é muito boa, tem placa PARE, tem o semáforo se tu for obedecer né o trânsito.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Eu moro aqui nessa rua, eu moro na sequência da Floriano com a Osório assim pra baixo né no caso.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Ali eu acho tanto quanto na outra quadra lá que eu te falei em frente ao Banco do Brasil, porque os carros que sobem pela Floriano eles dobram a esquerda, a direita pra pegar a Osório ou seguem né, e ali tem semáforo se eu to na calçada da, daquela loja de móveis que tem na esquina, que eu não to me lembrando qual é agora, a Colombo se eu estou ali, ali é difícil pro pedestre, ali, ali só que o pedestre teria que fazer o que? Ele teria que caminha, atravessa pro sentido da ótica e depois atravessa na sinaleira e depois atravessa de novo pra pega a Osório entende, ele teria que fazer três coisas ali, mas não é o que se faz né, normalmente a gente aproveita o embalo dos carros ainda não tão entrando a direita e atravessa, ali talvez seja mais complicado.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, fluxo de veículos/velocidade, sinalização e visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Acho tranquila, acho tranquila, acho que tá bem claro ali, atrapalha bastante é a tentativa de atravessar ali naquela loja Obino pra outra calçada.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: O fluxo de veículos sim né, porque os carros abriu pra eles, eles tem que entrar a direita ou né, e se eu quero atravessar os carros tem prioridade se o sinal abriu pra eles, só que ali o pedestre fica sem, sem oportunidade porque quando abre pros carros que tão na Floriano entra na Osório é porque fechou a outra né a que, que vem da Osório né e o pedestre fica sem opção ali é como eu te digo ele teria que fazer um triângulo pra poder passar com segurança e a gente não faz eu também não faço em alguns momentos a gente espera um pouquinho quanto não abriu totalmente o sinal verde pros carros entra a direita a gente atravessa porque fechou para os carros que vem reto pela Osório né, essa é a única dificuldade ali.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Olha Cassiano, eu sei, mas eu pouquíssimo vou pra lá nem to visualizando assim o que que tem ali na Cassiano, eu não sei.

PESQUISADOR: Tem um colégio na esquina.

Entrevistado: Ah o Pedro Osório, a ali eu, ali é a Cassiano com a Osório tu diz?

PESQUISADOR: Isso, ali mesmo, com a Osório.

Entrevistado: Até ali eu já usei bastante sim.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho que é tranquilo, eu acho que ali também é um ponto tranquilo é a tal coisa que ali, talvez tão tranquilo não né ali dificulta um pouco mais porque não tem semáforo ali, não tem, então ali é assim ó tu toma o cuidado e atravessa porque vem muitos carros pela Cassiano pra entrar na Osório, tem um fluxo bem bom de veículos vindo na Cassiano agora que eu to me lembrando porque os que vão aqui de baixo Barroso por aqui eles vão pela Cassiano pra entrar na Osório é, ali tem mais movimento, ali é mais complicado para o pedestre tem que ter muito mais atenção.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, sinalização e visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Olha eu não to me lembrando se ali diz mas eu tenho impressão que tem placa de PARE quem vem pela Cassiano, claro obviamente, tem e a rampa, acho que tem uma rampa ali não to me lembrando desse detalhe se tem uma rampa ali na calçada mas eu acredito que tenha sim até porque é bem na esquina da escola eu to to, sem, em duvida, to sem certeza pra te dizer se tem mas de qualquer forma ali também um lugar bastante difícil de atravessar a ser que eu atravessasse na faixa branca que tem em frente a escola, porque em período normal de aulas ali tem sempre um guarda né, ali tem sempre uma segurança e tem a faixa branca, então os carros são obrigados a parar porque é frente de escola se eu utilizar essa passada ai pra ir pro outro lado tranquilo agora se eu tentar em outro ponto ali ai é complicado porque os carros tem bastante fluxo.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho, eu acho seguro, eu acho até fui lá esse domingo, acho, acho tranquilo ali porque tem sinaleira, tem sinalieras né, tem

semáforos ali, então tem faixas pra pedestre atravessa no sentido de ir pro meio da avenida ali, ãh tem, tem algumas garantias né, tem uma farmácia na esquina e ali acho que tem, na porta da farmácia, acho que tem uma faixa branca também, se não me engano eu acho que é tranquilo.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas e rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não identifico. Eu acho que não.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade e sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ali é bem intenso né, ali é bem intenso, mas é como eu te disse ali tem semáforo em todos os sentidos ali né porque o movimento ali na Bento com a Osório é bem grande e tem aquele posto de gasolina grande, tem a, a faixa e a, o semáforo pra ti i pro meio da avenida, se tu queres ir lá pro meio da Avenida também tem o semáforo ali né, então é só a pessoa perguntar onde ta mais tranquilo acho que também não é se jogar no meio da quadra como eu vejo fazendo e eu sempre crítico né, meio da quadra não é lugar de pedestre atravessa, mas as pessoas as vezes não querem caminhar um pouquinho lá uns passos a mais pra pega uma faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ai não, acho maravilhoso, não não tem não, as árvores são altas não, não dificultam nada não tem árvores pequenas, na farmácia ali tranquilo do outro lado já é a Bento mesmo né as árvores grandes do outro lado é o posto de gasolina não acho que ali é muito bom, muito tranquilo.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: A é lá da Cohab Pel (riso) é lá, lá muito raramente eu vou pra aquele lado lá, não sei te dizer. Tu diz com a Osório?

PESQUISADOR: Isso, com a Osório é bem a da Cohab Pel ali, a do açougue.

Entrevistado: É onde tem o restaurante ali, o Polo Norte.

PESQUISADOR: Isso, nesse cruzamento. Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Olha eu to, muito pouco eu to indo pra lá né, quando eu ia sempre era de carro agora não to usando mais carro, mas eu acho que ali é tranquilo, tranquilo o fluxo é grande porque vem os ônibus e carros tudo ali pela Osório né, mas é questão de segurança da pessoa que ta, do pedestre se cuida.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: 72 (sete dois)

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Superior

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE MULHER, 67 (T_Ent_Tel 02 - 07)

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Um pouco.

PESQUISADOR: Com que frequência? uma vez na semana, três vezes ou todos os dias?

Entrevistado: é mais até, duas vezes.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

() A pé () Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado: De carro, de ônibus, de a pé.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Eu ia fazer compras, pagamentos.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x) Compras () Saúde () Lazer

() Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente.

Entrevistado: A pra, sempre na sinaleira ou na, na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

Entrevistado: Isso, umas duas vezes.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Mais, durante a semana, final de semana nunca.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Ah eu penso que na sinaleira da Floriano ali é complicado, porque ao mesmo tempo que abre pro pedestre, os carros dobram

pra direita né, da Floriano pra Osório, ali é bem complicado.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal (x) Alta

Entrevistado: Alta.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Acho que é o da Floriano mesmo.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Sempre na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Sinalizo.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Sim, muitas vezes, a porque o carro mal fecha eles avançam e as motos são grande perigo também.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não, eu atravesso indiferente se tenha pessoas ou não, mas sempre certifico se o carro acendeu a luz pra parar.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Não, a porque eu acho que a gente ta sempre correndo risco.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Ah eu acho que o problema é a consciência das pessoas.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Sim, tranquila e segura né?

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Conheço

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Muito difícil, só ando de carro pra lá.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Na Osório é terrível, é bem complicado ali, quando abre a sinaleira da, da esquina anterior os carros voam pra lá né e ainda tem aquela situação do, do corredor dos ônibus isso aí é um terror na General Osório, se tu tá de carro tu não sabe se tu pode dobrar, se tu não pode, tu tá na sinaleira é possível tu dobrar, mas tem os ônibus, ãn que vem no corredor e aí tu tem que tá controlando isso é bastante intranquilo, inseguro.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Ali eu não ando muito não vou saber te dizer.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Muito inseguro em função disso que eu to te falando, é corredor de ônibus, é sinaleira, é carro que dobra, carro que segue, é carro que para e carro que não para, é bem perigoso ali.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, acho que não.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Sim, mas atravesso sempre na faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É a maioria não respeita muito, tu tem que dar uma esperada.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: É eu acho que é aquilo que eu te falei mesmo, a questão é a consciência do motorista.

PESQUISADOR: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um

obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Hãh, não tenho assim, nada para falar.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas? E as rampas?

Entrevistado: Acho tranquilo.

PESQUISADOR: Você identifica a velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas? E a sinalização?

Entrevistado: A sim a velocidade na cidade inteira né? É um terror! As pessoas pensam quem tão em corrida.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Tranquilo, não noto nada nesse sentido.

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Essa já te falei, é a que eu acho mais complicada.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É ali é mais tranquilo né, porque tem sinaleira e os carros podem dobrar da Osório, ali não vejo muito problema.

PESQUISADOR: Você identifica a PAVIMENTAÇÃO das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: É ali as calçadas são meio estreitas né?

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: 67

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: É segundo, é especialização em Educação.

ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02 RESPONDENTE MULHER, 74 (T_Ent_Tel 02 - 08)

PESQUISADOR: Você conhece a Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Sim.

PESQUISADOR: Com que frequência? uma vez na semana, três vezes ou todos os dias?

Entrevistado: Ah, é, quando dava pra i agora (riso) desde março que eu não saio.

PESQUISADOR: Mas antes quantas vezes você ia?

Entrevistado: É eu ia seguido na Osório, umas três vezes por semana, é, às vezes mais, às vezes eu ia na ginástica todos os dias, eu ia na Barroso lá, as vez descia no centro andava na Osório.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

(x) A pé (x) Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado: De ônibus descia na Hercílio e ia a pé até lá a Barroso, voltava, agora não da! Agora tem que tá, tá dentro de casa, eu to, eu to dentro de casa não saio pra rua quase, raramente só se eu preciso mesmo fazer alguma coisa ou comprar algum remédio eu saio se não não.

PESQUISADOR: Onde você costuma ir? - Destino

Entrevistado: Farmácia, loja, olha os preço, tem supermercado, tem farmácia, tem muita coisa na Osório, tem a ótica luz que eu ia muito que a mãe tem muitos amigos lá, tem mais lojas por ali é que a gente não lembra, tem a Blumenau, fica na sete de setembro mas fica perto da Osório, é Osório com Sete, a, a, eu vou no centro também muito na farmácia ali da Deodoro com Sete.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x) Compras () Saúde (x) Lazer () Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Na, atravessa, atravesso um pouco né, as vez até a Cassiano, ia pela Osório ia até a Cassiano e pegava a Osório.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim () Não

Entrevistado: A só dia de semana, fim de semana não da pra sai não tem ônibus pra gente sai, os ônibus é muito difícil sai de, dia de semana, dia de, dia domingo por causa dos ônibus, demoram muito e quem vai sai ai, no, no tem horas que não pode sai porque não tem movimento e ai tem muito assalto também né, ai eu digo assim a gente fica em casa fim de semana (riso).

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen.

Osório?

Entrevistado: Não porque ela tem, ela tem, a, como é que se diz, a, as faixa de segurança eu não, não atravesso, eu só atravesso em faixa de segurança.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal () Alta

Entrevistado: Ali na Osório, a alguns, alguns não respeitam muito, mas outros ã é sempre, é bom ali porque é sempre na a gente atravessa na Sete, atravessa onde tem faixa de segurança e na, na, ali na Osório, na Floriano também tem faixa de segurança, na Osório com Lobo da Costa tem faixa de segurança então a gente vai, eu, eu caminho mais um pouco pra atravessa na faixa de segurança eu não atravesso nas outras porque ai eles vem correndo eles não esperam.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Eu atravesso na faixa é.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não, eu nunca faço sinal porque dai os carro já tão parado quase sempre eles param eles nunca, eu só vi uma você a faze sinal que ela ia com uma criança na faixa, na, não tava em horário dela passa e eles passaram raspando nela como diz assim com uma criança de carrinho, eles não respeitam.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Eu espero.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: Não, não porque eu não atravesso correndo, sabe por que e se a gente resbala e cai? Eu vou fazer 75 (pausa) e ai não tem como ou tu espera até quando dá e se não, corre não da pra corre, eu já vi cai pessoas, eu já vi cai pessoas ali, eu já vi cai gente ali na rua, na Floriano com Deodoro uma você a caiu com uma criança eu, eu, ela passou correndo por uma criança rápido e eu já vi criança, pessoas cai eu nunca, eu não corro, eu não corro pra pegar ônibus, eu não corro pra atravessar, eu não corro mais pra nada, com essa idade pra que corre né? É, pra que?

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado: A se não tiver nenhum, se tiver muito longe, mas é que a gente pensa que ele

tá longe e ele vem correndo muito rápido, é muito difícil pra atravessar porque às vezes ele tá longe e ele vem muito ligeiro.

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: Não quando o sinal tá, na, no, no sinal tá pra mim eu atravesso, eu espero, eu sempre espero, eu não, eu não ando, eu, eu ando muito no centro, eu vejo muita coisa no centro, vejo muito carro no centro, fazo coisa, entra em ruas contra mão, entra na sinaleira, é, é mudou a sinaleira eles não param, porque olha um dia eu vinha vindo da ginástica na Floriano com Osório (inaudível) banda do centro uma caminhonete grande e dobrou a esquerda, em vez de dobrar a direita e seguir a Floriano, ele dobrou a esquerda e ficou ai vinha um monte de carro, ai eu olhei pra ele e disse assim: "o você não conhece o sinal de trânsito?" e ele disse: "a eu não sou daqui" e eu perguntei pra ele: "e o você não tá vendo aquela seta lá que o você tem que seguir pra frente ou dobrar pra direita na Osório?" aí ele pegou e ficou rindo né, é, é as coisa, tu vê muita coisa no centro. Eu já vi uma lá na Gonçalves Chaves uma caminhonete também um cara que dobrou, dobrou a direita foi até o correio (inaudível) e não dava pra atravessar ali, tem muito lugar que tu tem que cuida pra atravessa é ali, ele dobra, ele vem da banda do, da Avenida, do Centro e chegou ali na, ele em vez de segui reto ou dobra a esquerda ele se foi pra ali, até o correio todo mundo gritava e ele seguiu ai deu volta de ré e foi embora, passa por cima dum, vai embora não tá nem ai, então eu vejo, eu vejo um monte de coisa, de barbearagem como eles chamam, barbeiro não sei por que eles chamam os motoristas assim de barbeiro (riso) porque não tem nada a vê né, não tem nada a vê né. Tem muita coisa que não pode olha, a gente, eu vejo muita coisa como passa em sinal fechado e tem muita coisa no centro, eu ando, agora não to andando no centro, mas antes eu andava bastante no centro quando eu ia pra ginastica depois ai a gente vinha com as amiga ai andava muito no centro né, ai tu vê um monte de coisa no centro, nas ruas e os motorista ai errado, mas tem que espera.

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Tem esse da Floriano, o da Floriano, é e tem aquele ali bem no Centro ali da, da bem ali no centro do calçadão, aquele ali também porque eles passam, os carro vem

vindo e as pessoa passam não respeitam, as pessoas passam e não respeitam também.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Eu me sinto.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Mas ela ta boa de atravessa, ela não ta ruim de atravessa a Osório.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Não tá do mesmo jeito, eu não sei eu atravesso, já atravessei em vários pontos dela pra banda da CohabPel, pra banda da, da Beneficência, no meio do centro, pra todo lado. Ta bem, pra mim ta.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: O que você acha das rampas? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado: A eu não, eu acho que ficou boa as rampa.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: A não as pavimentação, as pavimentação das calçada é um terror, é buraco, é tijoleta floxa é, é em toda, toda a calçada, ali na Floriano e na Osório, na Osório ta bom, na Floriano com Osório ali, aquilo ali ta destapado perto da Colombo ele deram uma, eles arrumaram agora, mas é as calçada floxa, tijoleta floxa em vários ponto da cidade, até que eu fui um dia num, numa reunião de mobilidade urbana ali no (inaudível) que era, foi convidado lá da associação eu até falei disso ai, eles disseram: é, é verdade tem um monte de tijoleta floxa em vários lugar, varias coisas que tu vai caminhando, tu não te cuida, tu pisa e tropeça, ali é difícil, ali bem na Floriano com calçadão eu vi uma você a cai ali também e se pisou e a, a ambulância veio pela ela isso ai acontece, as calçada tão muito estragada em vários lugar, tem uns lugar que tão bem arrumado tá bonito, mas noutros tá uma coisa que não da pra anda.

PESQUISADOR: Você identifica a fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, não atrapalha, não atrapalha por causa da sinaleira, por causa da,

e não atrapalha porque além da sinaleira tem faixa de segurança.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Com sinaleira ali na Floriano com Osório, não é só esperar tem que ter paciência.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não ali não, tem a esquina que quando vem da banda da Princesa pra cá quando vai dobrar ali que é o mais difícil, mas de resto não.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: A Cassiano com Osório sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: As vez que outra, é, antes andava mais pra li, mas agora eu não ando muito mais pela Cassiano porque eu moro cá na Cohab Fragata, antes eu morei ali na Cassiano e ali eu atravesssei, ia bastante, usava bastante, mas agora já faz tempo que eu não moro, não vou, eu vou as vez quando eu vou na amiga minha na Cassiano, na minha cunhada, na Cassiano entre Marçílio Dias, ali eu vou pela Cassiano, eu vou pela Voluntários ai eu ando as vez, mas ando mais pela Cassiano, ali também, ali também tem calçadas horríveis de anda.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Na Cassiano com Osório, não, eu não atravesso na Cassiano com a Osório eu sempre dobro quando eu venho pela Cassiano eu dobro a direita e vou pro centro, vou sempre pela direita pra embarcar no ônibus e vir embora.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não.

PESQUISADOR: O que você acha das rampas, sinalização? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado: Ah tão boa.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Também, tá bom, é, ali é bom também, mas não saio, acho que faz um mês e pouco que eu passei, atravesssei ali. Não, é, ma tá bom, aonde eu fui, eu fui fazer um exame (inaudível) eu descii ali, eu fui fazer um exame acho que, não sei se é a Voluntários que foi até

o laboratório ali, a mas ali é terrível de anda aquela rua eu acho que é a Voluntários aquela ali, eu fui no laboratório fazer um exame de sangue e, e descii na, na Cassiano e peguei ela, acho que é a Cassiano, passando o (inaudível) pras banda do laboratório pra lá, bom ali não tem quem caminhe ali, ali além de ser deserta ba eu fui pra li e me assustei por ali material, material de construção na calçada, tijoletas quebradas, rua suja, não tem, é ali eu não gostei dali.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não raramente, ali não, não pra li eu não ando muito.

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Não, ali, ali sempre tu tem que esperar a mudança na sinaleira ou então atravessa na faixa de segurança, mas eu, eu além de, de atravessa na faixa de segurança eu espero vê se o cara vai para ou não vai para, porque as vez eles vem correndo e eu não sei se eles vão para mesmo, né, a gente não sabe se eles vão para as vezes vem um correndo e que aproveita a sinaleira e passa e tem que esperar muito.

PESQUISADOR: Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, fluxo de veículos/velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Não, ali eu acho que ajuda.

PESQUISADOR: O que você acha das rampas? Acha que elas auxiliam ou que elas atrapalham?

Entrevistado: Tá bem.

PESQUISADOR: Você identifica a sinalização como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Tá bem.

PESQUISADOR: Você identifica a visibilidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?

Entrevistado: Tá bom, ali tá bom, o centro tá bom, em alguns lugar, em alguns lugar tá bom e em outros tá ruim (riso).

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açougue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Eu já, eu já sei, eu (inaudível) alguns anos atrás ali, a Barão de Azevedo, mas ali faz muito tempo que eu não vou pra lá praquela lado.

PESQUISADOR: Se sim, com que frequência?

Entrevistado: Não, faz muitos anos eu não ando pra lá, eu conheço a Barão de Azevedo Machado, eu conheço quase toda cidade, mas faz tempo que eu não ando em alguns lugar, a gente vai ficando mais velho não tem, não sai tanto assim, né. Essas calçada tem, essas calçada dizem que tem que te padrão, diz que tem mas as pessoas não respeitam tem uma lá em cima, outra lá em baixo tu vai indo quando tu vê tu pisa lá embaixo (riso), cai ou tropeça noutra, tem um monte de coisa (riso) errada, tem um monte de coisa errada mais tudo não da pra fazer eu acho.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: Eu to com 74 em Dezembro eu completo 75.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: A estuda eu não estudei quase nada, eu entrei no primeiro ano passei pro segundo estudei um pouco, ai meu pai me tirou da coisa dizia que mulher não precisava estuda e aui eu, eu sei lê um pouco, mas não muito bem bem, escrevo um pouco mas não, as vez eu escrevo com falta de letra tem que corrigi, não tem o que faz mas isso ai foi o que eu estudei, tem que trabalha, a gente se criou trabalhando plantando arroz, feijão, milho, cebola, batata doce, é ervilha, milho tudo essas coisa ai e depois (inaudível) com 13 anos mais ou menos eu peguei e vim pra uma fabrica de compota no Morro Redondo trabalhei bastante tempo, era bem novo mas trabalhei um monte de tempo na fabrica, trabalhei com pêssego, figo, coco, pepino, morango, o mais difícil era trabalha que não tinha nenhuma tecnologia era descascar cebola (risos) mas trabalhei com todas as frutas pêssego, abacaxi, todas essa fruta eu trabalhei.

**ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02
RESPONDENTE MULHER, 65 (T_Ent_Tel
02 - 09)**

PESQUISADOR: Você costuma andar pela Rua General Osório?

Entrevistado: Mais de carro.

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes ou todos os dias?

Entrevistado: É mais ou menos, é isso ai, não, não, uma vez por semana, porque a Osório eu acho muito perigosa, alias as ruas de Pelotas, tanto pra pedestre quanto pra carro tão muito perigosa, existe pouca sinalização, o pessoal de carro não respeita é o que eu sinto, e, e a, fica muito difícil pro pedestre anda na rua, porque a, a Osório é mais trafego né, ai tu vais atravessar e aquelas sinaleiras são rápidas o não tem faixa de segurança, pra, pra pedestre utilizar, eu acho, Pelotas inteira tá muito mal sinalizada.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

(x) A pé (x) Ônibus () Carro () Moto

Entrevistado:

PESQUISADOR: Onde você costuma ir?

Entrevistado: Não, é mais rápido pra descer, ali na padaria na PaneMio ou, ou onde tinha umas lojinha ali na, naquele shopping em frente ao Nacional que da na Osório ou então na Osório centro quando eu ia, ali então nem se fala, ali da esquina Sete de Setembro aquela sinaleira não tem condições eu sou idosa, mas consigo atravessar, mas pessoa que tem mais dificuldade o tempo é muito pequeno. No caso da Floriano com a Osório é a mesma coisa, não da pra passar é muito pessoal de carro, muito rápido não quer esperar é muito critica a travessia.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x) Compras () Saúde (x) Lazer () Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: É duas vez assim, quando eu ia no Centro era na Osório com Sete que eu deixava o carro na Sete ali, quase esquina Deodoro ou na Osório com Floriano.

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

() Sim (x) Não

Entrevistado: Principalmente quando eu tava trabalhando, eu sai do serviço e ia fazer pagamentos lá no centro e tudo, ia dia de semana, no final de semana muito raramente.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Sim, sim, principalmente ali na dobra da, da Floriano com Osório, ali é horrível.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal (X) Alta

Entrevistado: *Alta, alta, principalmente os ônibus, os ônibus não respeitam, tem ônibus que não respeita, mesmo com a faixa de ônibus ali eu acho muito crítico, eu acho que tinha que ter uma conscientização, aproveita e bota na tua pesquisa, conscientização dos motoristas, menor velocidade, mais sinalização eu acho em todos.*

PESQUISADOR: Você considera algum cruzamento muito perigoso para o pedestre na Rua Gen. Osório?

Entrevistado: *(risos) Eu acho todos (risos), me desculpa, mas tem locais que não tem sinaleira nem faixa, ali no Pedro Osório mesmo é uma, ali é uma que tem uma faixa de segurança, mas os carro eu acho que as vezes, em cima se param, quando param.*

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: *Não se tem faixa de segurança eu só atravesso na faixa.*

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: *Não tem nem como sinalizar, só a mão (risos) não tem nem um cronômetro nada aqui em Pelotas.*

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: *Ah sim, sim, sim não me arrisco não, não de jeito nenhum.*

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: *Já, já, já aconteceu, já aconteceu, tipo que tava o sinal para o pedestre e eu fui fazer (inaudível) quando eu vi ali na Osório com, com Sete ali já tavam os movimento, o carro já vem vindo e eu já passo. É muito, é muito crítico aqui o trânsito, o trânsito aqui em Pelotas tá caótico, tá muito triste mesmo.*

PESQUISADOR: Você atravessa junto com outras pessoas? Ou você espera se sentir seguro?

Entrevistado: *Não eu vou por mim, eu vou por mim, faço o que tenho que fazer, atravesso na faixa de segurança e, e vejo se o sinal tá aberto e atravesso.*

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: *Não, ah eu acho que eu já to acostumada no carro, já fico temerosa de atravessar a rua, não tem segurança, não tem segurança pra atravessar qualquer rua de Pelotas, vou te dizer mais uma vez, não tem, não tem. Muito mal sinalizada, não tem, não tem indicação, não tem nada, o trânsito de*

Pelotas não tem nada de indicação, nada, nada, quem chega aqui o pessoal de fora não sabe anda, porque não tem placa de sinalização em nada.

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - “Eu gostaria que a rua...”

Entrevistado: *Com placas de sinalização, com cronômetro de tempo, pra, pra atravessa o pedestre, pra passa o carro, se uma coisa organizada, segura para ambas as partes, tanto para o pedestre e para os carros.*

PESQUISADOR: Como você gostaria que fosse atravessar essa rua - “Como eu gostaria de atravessar essa rua?” Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: *Segura, segura, segura e segura. A segurança trás tranquilidade, trás calma.*

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: *Sim*

PESQUISADOR: Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: *Não é como tudo, toda a Avenida não tem, não tem faixa de segurança, não tem pra atravessar não tem então é, é, u, eu acho assim essa coisa di que pode dobra como, tu espera o teu sinal ai abre pra outro lado e vem um carro e dobra, então não pode, ou um fluxo só seria bem melhor ali da, da Avenida com o Banco do Brasil que é a Professor Araújo tu, não vou falar como pedestre, vou falar como é um caos ali, porque eles dobra, seguem, dobram e fazem o que querem ali, o estacionamento nos canteiros um entra por um lado, outro entra pelo outro tu não tem e outra coisa, se, se esses guardador de carro não pode, infelizmente mas se tem parquímetro eles não precisam mais eles só atrapalham e, e exigem dinheiro da gente, então não isso ai é uma coisa que não pode ter mais se não, se tem parquímetro não precisa mais dos guardador de carro, nem guardam quando tu chega não tem ninguém quando tu, tu vai sair, “cuidei, cuidei tava aqui, a você tem que me dá”, um disse assim: “a você tem que me da um valor do pacote de fraldas”, tem cabimento? Isso lá na Beneficência, não tá muito errado, muito errado isso ai.*

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: *Sim, pois essa aí que eu te falei.*

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: *Ali não tem, não tem, tem faixa de segurança, mas não, quando o colégio não tá funcionando, o pessoal de carro não tem tanto cuidado e vai passando isso aí, tem que ser, um, um sistema contínuo, contínuo, é crítico ali também.*

PESQUISADOR: **Você identifica o tempo de espera, a pavimentação das calçadas, as rampas como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?**

Entrevistado: *Hum, eu acho que poderia se um tempo, um tempo pra tudo, o mesmo tempo pra todos cronometrando, porque aí em caso da gente mais idosa que vai ir, a gente, bom eu sei agora eu tenho x ainda acostuma com aquele tempo entendesse, não pra cada esquina é um tempo como é que tu vai se guiar, quando vê tu tá na metade, eu não mais muitas pessoas, tá na metade da quadra já mudou o sinal, aí tu tem, aí tu corre, tropeça e cai, eu já cai também (riso) mas é porque eu tropeço muito mas é isso aí muito né, mas isso aí é muito tem que se assim cronometrado pra gente, as pessoas, todos nos se habita que tem um x de tempo pra atravessar com segurança.*

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: **Sabe onde são essas esquinas, conhece?**

Entrevistado: *Eu já te falei*

PESQUISADOR: **Você acha seguro atravessar nessas esquinas?**

Entrevistado: *Não, nada, nada.*

PESQUISADOR: **Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?**

Entrevistado: *A pavimentação, o tempo e não tem é muito.. o tempo é muito curto e essa coisa de a, a conversão na Osório não deveria ter Floriano dobrar com Osório segue, aí tu faz a volta, volta, tem que ser uma coisa assim, segue vai lá adiante faz a volta, vem, essa coisa de converte não, porque as pessoas passam no sinal aberto quantas vezes eu to de carro eu tenho que parar, aí me buzina atrás, as pessoas não respeitam vai indo, não vem muito carro todo mundo atravessa e é um perigo né.*

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: **Sabe onde são essas esquinas, conhece?**

Entrevistado: *Sim, é a mesma coisa, é a mesma coisa ali é mais ainda porque eu acho que é mais, mais aberto ali, e o pessoal vem da Lobo da Costa e dobra a Osório naquele posto ali, ali o pessoal vai, vai vindo, vem vindo, vem vindo quando tu ve tu ta no meio da quadra tu vai*

passa o carro e tem gente atravessando no meio da quadra da Osório não que, e o pedestre também tem muita culpa mas se for uma coisa organizada o pessoal se organiza, porque não da tempo é isso que eu to te dizendo, não tem tempo certo pra, pra o pedestre atravessa, se fosse todos, todos, todos o mesmo tempo as pessoas se acostumariam e fariam a coisa certa, mas tu, uma esquina é uma coisa outra esquina é outra, um semáforo abre aqui o outro já abre aqui não tem que ser um tempo para todos.

PESQUISADOR: **Você identifica a pavimentação das calçadas, rampas, sinalização, da velocidade como um obstáculo para atravessar nesse cruzamento/nessas esquinas?**

Entrevistado: *Ai horrível, eu não gosto disso aí, pedestre, como eu te disse a gente não sabe o cadeirante eu não vejo muito cadeirante ãh, anda na rua assim, ah tudo bem, mas na esquina eu acho muito perigoso, rampa pra, pra cadeirante acho muito perigoso que fosse então, se eles têm um, um diferencial então conscientiza as pessoas, põem mais no meio da quadra, põem uma faixa de segurança, aviso, umas coisas assim que as pessoa se identificam, "bom lá tem um cadeirante", não vai se toda hora cadeirante então, menos velocidade, para pra pessoa atravessa, mas não é na, na, na volta assim, tu ta travessando, tu vai dobrar um cadeirante põem, aí tu para e outro te bate atrás, sim é pra todo mundo é melhor eu acho se sinalização fosse eficiente muita coisa poderia ser amenizada mas ta péssima a sinalização na nossa cidade, o tráfego ta muito ruim, a Deodoro também é horrível, todas as ruas, todas as ruas, é.*

Informações Finais:

PESQUISADOR: **Eu gostaria de saber a sua idade?**

Entrevistado: *65.*

PESQUISADOR: **E a sua escolaridade?**

Entrevistado: *Superior.*

**ENTREVISTA TELEFONE 02 – TRV TEL02
RESPONDENTE HOMEM, 93 (T_Ent_Tel
02 - 10)**

PESQUISADOR: **Você conhece a Rua General Osório?**

Entrevistado: *Conheço.*

PESQUISADOR: **Você costuma andar pela Rua General Osório?**

Entrevistado: *A não to sempre em casa. To em casa.*

PESQUISADOR: Mas antes dessa quarentena o Você ia no centro?

Entrevistado: Ia, mas mais difícil de ir no centro

PESQUISADOR: Com que frequência? Uma vez na semana, três vezes, todos os dias?

Entrevistado: Ahh eu vou bem menos. Não eu não ia nunca, muito pouco, tenho 92 anos.

PESQUISADOR: Como você vai até a Rua Osório?

() A pé () Ônibus (x) Carro () Moto

PESQUISADOR: Onde você costuma ir? - Destino

Entrevistado: Compras, nas farmácias também.

PESQUISADOR: Porque você vai até a Rua Gen. Osório? Qual o motivo?

(x) Compras () Saúde () Lazer () Outros: _____

PESQUISADOR: Com que frequência você atravessava na rua Gen. Osório?

() Todos os dias da semana () três vezes por semana () uma vez por semana () uma vez por mês () Raramente

Entrevistado: Ah muitas vez, é mas agora ta nova, não é? A rua ne?

PESQUISADOR: Algum destes dias é Sábado ou Domingo?

(x) Sim () Não

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar a Rua Gen. Osório?

Entrevistado: Não, muito difícil eu ia, mais ia de carro.

PESQUISADOR: Como você considera a velocidade dos veículos na Rua Gen. Osório?

() Baixa () Normal () Alta

Entrevistado: Eu nem sei como é que tá (risos), agora não tem (inaudível) depois da, da (inaudível) uma vez ou duas que eu passei agora depois do trânsito alterado.

PESQUISADOR: Você acha perigoso para o pedestre atravessar a Rua General Osório?

Entrevistado: Não, não, eu passo na passarela ai não tem problema né?

PESQUISADOR: Você costuma atravessar na faixa de segurança? Perto? Mais no meio da quadra? Onde você costuma atravessar a rua?

Entrevistado: Na barra de segurança se não né, ainda mais quem caminha devagazinho não pode passa ligeiro né.

PESQUISADOR: Você sinaliza quando vai atravessar?

Entrevistado: Não tem que esperar, esperar quando tava, quando tava verde eu passava.

PESQUISADOR: Você espera a vez do pedestre para atravessar a rua?

Entrevistado: Sim, sim sempre né.

PESQUISADOR: Já aconteceu de você correr para chegar até a outra calçada? Por quê?

Entrevistado: É às vezes sim, mas eu é, mas até, agora até encostei a carteira não to dirigindo mais, to muito, já muito velho.

PESQUISADOR: Como esta a rua quando você atravessa? Sem carros? Com carros em movimento?

Entrevistado: É tinha sempre tem carro, muito movimento né, sempre tinha carro em movimento.

PESQUISADOR: Você se sente seguro ao atravessar a rua? Por quê?

Entrevistado: Bom de atravessar.

PESQUISADOR: Como a Você gostaria que fosse a rua Gen. Osório? - "Eu gostaria que a rua..."

Entrevistado: Eu acho que tá bem.

PESQUISADOR: Como a Você gostaria que fosse atravessar essa rua - "Como eu gostaria de atravessar essa rua?" Com mais calma, tranquilidade...?

Entrevistado: Eu acho que tá bem.

RUA BARÃO DE AZEVEDO MACHADO X

OSÓRIO. (Restaurante Polo Norte, Açogue Moreira, da Cohab Pel).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Não.

RUA AV. BENTO GONÇALVES X OSÓRIO (Posto de Gasolina, Igreja e a Farmácia – Parada de Ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei

PESQUISADOR: A Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É seguro sim.

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não.

RUA DR. CASSIANO X OSÓRIO. (Colégio, Ferragem).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei.

PESQUISADOR: Você costuma atravessar essas ruas?

Entrevistado: Eu não atravesso ali, moro perto do Simões Lopes nós ia no centro e voltava.

PESQUISADOR: A Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: Eu acho que é

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não, eu acho que tá bom.

RUA MARECHAL FLORIANO X OSÓRIO. (Perto do calçadão, da loja Colombo, do Nacional, tem uma parada de ônibus).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei

PESQUISADOR: A Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É seguro bem localizado.

RUA LOBO DA COSTA X OSÓRIO. (É a do Banco do Brasil, Posto, Nacional).

PESQUISADOR: Sabe onde são essas esquinas, conhece?

Entrevistado: Sei

PESQUISADOR: A Você acha seguro atravessar nessas esquinas?

Entrevistado: É bom

PESQUISADOR: Você encontrava dificuldade ou obstáculo para atravessar essas ruas?

Entrevistado: Não tem problema.

Informações Finais:

PESQUISADOR: Eu gostaria de saber a sua idade?

Entrevistado: 93.

PESQUISADOR: E a sua escolaridade?

Entrevistado: Primeiro grau.