

# O ESPAÇO DOS PEDESTRES: UMA AVALIAÇÃO QUALITATIVA DA PERCEPÇÃO SOBRE A QUALIDADE DOS PASSEIOS EM PORTO ALEGRE/RS

*THE PEDESTRIAN'S SPACE: A QUALITATIVE EVALUATION OF THE PERCEPTION ON THE QUALITY OF SIDEWALKS IN PORTO ALEGRE/RS*

**Fábio Lúcio Zampieri\***  
**Sheila Patrícia de Andrade\*\***  
**Vanessa Goulart Dornelles\*\*\***

## RESUMO

Este artigo procura investigar as condições e problemáticas relacionadas aos passeios públicos a partir da percepção dos usuários. Para tanto, foi realizada uma pesquisa qualitativa baseada em entrevistas focalizadas com três diferentes grupos de pessoas – técnicos de urbanismo, pedestres adultos e pedestres idosos. A partir deste estudo pôde-se identificar diversas questões enfrentadas pelos pedestres nas calçadas em Porto Alegre - RS, e também sistematizá-los em diferentes categorias, como: “acidentes”, “ambientais”, “conforto”, “manutenção”, “segurança pública”, entre outros. A pesquisa averiguou a falta de qualidade das calçadas porto-alegrense por meio do grande descontentamento dos grupos quanto as condições das calçadas, principalmente em relação à falta de manutenção e conforto, além da falta de atuação do poder público em prevenir estes problemas.

Palavras Chave: Desenho urbano. Passeios públicos. Calçadas. Grupos Focais. Pedestres.

## ABSTRACT

*This paper aims to investigate the conditions and issues related to public walks from users' perception. Therefore, a qualitative research based on focused interviews with three different groups of people was held - urban technicians, adult pedestrians and elderly pedestrians. Based upon this study it was possible to identify several issues faced by pedestrians on sidewalks in Porto Alegre - RS, and also, systematize them into different categories: "accidents", "environmental", "comfort", "maintenance", "public security", among others. The research detected a lack of quality of the sidewalks through a great discontentment of the groups regarding the sidewalks situation, especially in relation to lack of maintenance and comfort, and the absence of public administration's role in preventing these problems.*

*Keywords: Urban design. Walks. Sidewalks. Focus Group. Pedestrians.*

---

\* Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura.  
Rua Sarmiento Leite, 320, 90050-170 Porto Alegre - RS - Brasil  
CV:<http://lattes.cnpq.br/116836802849345>  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-8020-4083>  
E-mail: [fabiozampieri@ufrgs.br](mailto:fabiozampieri@ufrgs.br)

\*\* Universidade Federal de Santa Catarina. Campus UFSC - UFSC - Trindade - PósARQ/CTC -  
Caixa Postal 476 - 88040-900 - Florianópolis - SC  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6101-5404>  
E-mail: [sheilaandradearqu@gmail.com](mailto:sheilaandradearqu@gmail.com)

\*\*\* Universidade Federal de Santa Maria. Curso de Arquitetura e Urbanismo  
Av. Roraima nº 1000, Cidade Universitária, Bairro Camobi, Santa Maria - RS, CEP: 97105-900  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3279-2888>  
E-mail: [arqu.vanessagdorneles@gmail.com](mailto:arqu.vanessagdorneles@gmail.com)

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas têm sido amplamente divulgados os benefícios sociais, ecológicos e de saúde sobre caminhar, dando ao pedestre um papel central na mobilidade e na vitalidade urbana. A própria Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) institui a prioridade de deslocamentos não-motorizados sobre os demais, indicando também a prioridade do pedestre. Embora a União tenha a responsabilidade de prover capacitação, fomentar projetos de grande e médio porte e dar apoio técnico e financeiro aos municípios, resta a estes a tarefa de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana e sua aplicação. Entretanto, ainda se percebe pouca atuação destas políticas para fomentar a melhoria na mobilidade dos pedestres e nas condições das calçadas.

De certo modo, a falta de sucesso dos planos de mobilidade pode estar associada ao fato de não focarem diretamente na percepção dos usuários quanto às necessidades de sua infraestrutura de deslocamento. No caso dos usuários pedestres, vários pesquisadores têm encontrado evidências que a apropriação do espaço público livre<sup>1</sup> deve em muito à qualidade deste espaço. Ainda que as características físicas sejam tratadas, por exemplo, pela engenharia de tráfego, que aborda questões necessárias para a ocupação das calçadas como a largura efetiva para o deslocamento e o volume ideal de pedestres, acredita-se que são as características qualitativas destes espaços que mais influenciam a efetiva apropriação por parte dos usuários.

LANDIS *et al.* (2001, p. 3) questionam o **quanto as ruas são adequadas aos deslocamentos dos pedestres**, pois “pouco se estuda sobre os fatores que afetam a qualidade” da infraestrutura destinada ao pedestre, se comparado com transportes motorizados. As imagens abaixo (Figura 1) ilustram alguns dos fatores que influenciam a qualidade dos espaços públicos para os pedestres. Por exemplo, a Figura 1a mostra a presença da travessia com faixa de segurança e ilha central elevada na via arterial - uma estratégia para aumentar a segurança dos pedestres ao atravessarem em duas etapas, no entanto, uma pessoa com restrições de mobilidade teria dificuldade de transpor esse obstáculo. A Figura 1b apresenta a total falta de faixas de segurança em todas as esquinas das ruas coletoras, dificultando o acesso ao parque Moinhos de Vento. A Figura 1c revela falta de limpeza, geralmente presente em calçadas em frente a lotes ociosos. A Figura 1d indica a falta de manutenção e piso não indicado para calçadas pela falta de nivelamento que resulta em trepidação para cadeirantes e carrinhos de bebês.

Como visto nas imagens anteriores, cada calçada e travessia possui questões que dificultam um bom deslocamento, podendo chegar até a impedir o uso por pessoas com restrições de movimento. O desenho urbano deveria permitir não apenas um caminhar seguro, mas também autonomia e bem estar. Enquanto os veículos automotores são privilegiados, operando em um sistema que procura facilitar seu des-

---

<sup>1</sup> Considera-se espaço público livre os espaços destinados tanto ao deslocamento quanto à apropriação dos pedestres em todas as horas do dia, sem que exista impedimento efetivo deste espaço por longos períodos.

locamento, os pedestres parecem suprimidos dos projetos viários. Várias pesquisas (DIXON, 1996; FERREIRA; SANCHES, 2001; KHISTY, 1994) demonstram que os pedestres sentem-se inseguros ao caminhar e essa insegurança desestimula-os a andar. Sabe-se que espaços urbanos com mais qualidade, como calçadas, praças e outros, podem reverter em melhorias de apropriação dos espaços públicos (GEHL, 2013).



Figura 1a



Figura 1b



Figura 1c



Figura 1d

**Figura 1** Exemplos da qualidade das calçadas nas ruas da cidade de Porto Alegre-RS, Avenida Farrapos (a), Rua 24 de Outubro (b) e Av. Pará (c) e Rua Felix da Cunha (d).  
Fonte: Autores.

Infelizmente é um fato que as calçadas brasileiras não apresentam condições adequadas para a locomoção dos pedestres. Especificamente as calçadas de Porto Alegre, deixam muito a desejar nas questões de qualidade para seus usuários, chegando em alguns casos a sequer existir uma calçada propriamente dita. Quando elas existem, apresentam diversos problemas que dificultam a circulação dos pedestres com plenas capacidades físico-motoras. Se para estas pessoas a circulação pelas calçadas já se torna complicada, para quem tem qualquer restrição de locomoção pode chegar a inviabilizar seu deslocamento.

Assim, para entender a importância da relação entre pedestres e calçadas, o objetivo deste trabalho é analisar a percepção dos usuários sobre a interface onde se deslocam a pé, sua importância, seus problemas e necessidades através de sua

experiência pessoal como pedestres. E assim, descobrir como eles se identificam no trânsito, levantando quais são os aspectos mais relevantes para facilitar seu deslocamento e considerando que cada tomada de decisão no espaço é reflexo de uma complexidade de fatores contextuais e pessoais.

Esta abordagem se justifica por existir uma série de fatores que dificulta o deslocamento do pedestre pelas calçadas, causando risco de acidentes, decorrentes da qualidade física espacial; insegurança, causada pela falta de segregação dessa interface com a via veicular; ou ainda, acidentes de trânsito nas interseções com outros modais de transporte.

É apresentada a seguir uma breve revisão teórica sobre a relação entre pedestres, calçadas e os benefícios do caminhar, seguida por uma identificação das bases teóricas relevantes para o entendimento desse trabalho. Posteriormente, é apresentada a metodologia utilizada para compreender a percepção dos usuários, seus resultados e algumas reflexões finais.

## O PAPEL DOS PASSEIOS NO CONTEXTO URBANO

Calçadas ou passeios públicos são as partes das vias destinadas exclusivamente aos pedestres e, segundo YÁZIGI (2000), são os espaços existentes entre o quarteirão e o meio fio, acima do leito carroçável. A origem do termo calçada vem da época que se fazia uma proteção elevada para impedir que as águas pluviais atingissem a parede e as fundações das edificações, chamada de “calçadinha”. O passeio, por ser a interface entre o público e privado, cria um intervalo de apropriação e prioridade para as pessoas, pois além de permitir seu deslocamento, serve também como espaço de interação social.

São incontáveis os benefícios de caminhar tanto para o próprio pedestre, quanto para o meio onde ocorre este deslocamento. Para o pedestre, os ganhos evidentes são associados à melhoria da qualidade de vida ao praticar hábitos saudáveis. HILLIER e SAHBAZ (2008, p. 27) apontam as relações entre as melhorias na segurança pública e a copresença, GEHL (2013, p. 13) identifica ganhos sociais pela convivência entre as pessoas, além dos óbvios benefícios ecológicos resultantes deste tipo de transporte. RIETVELD (2000) defende que esse modal de transporte deveria ser utilizado em mais de 50% das viagens de até 3,5 km. Hábitos simples, como ir à padaria a pé ou levar os filhos andando para o colégio, desenvolvem noções de cidadania e contribuem na segurança e na apropriação social do espaço público (BURDEN, 2001) e, além disso, podem equivaler a um exercício físico.

Os dados que relacionam as atividades físicas no país e nas suas grandes metrópoles são preocupantes. Segundo informações do IBGE (2014), 46% dos brasileiros adultos são classificados como insuficientemente ativos, ou seja, não realizam nenhum tipo de atividade física ou praticam menos de 150 minutos por semana, levando em consideração os domínios pesquisados. Na metodologia aplicada, o IBGE (2014) passou a considerar como exercício, atividades físicas em três domínios: lazer,

trabalho e deslocamento para o trabalho. Assim, se o indivíduo caminha para o trabalho por pelo menos 30 minutos, ida e volta, já é considerado como suficientemente ativo. KILLINGSWORTH e LAMMING (2001) afirmam que é necessário praticar atividades físicas moderadas por pelo menos 30 minutos ao dia, cinco vezes por semana para manter uma vida saudável.

Mas, se por um lado as pessoas podem usar este modal de transporte para tornarem-se mais saudáveis, para boa parte da população caminhar é obrigatório. RIBEIRO (2006, p. 19) salienta que existem 37 milhões de brasileiros excluídos do sistema de transporte público devido à falta de renda para pagar a tarifa do transporte público ou pelas deficiências do serviço que inviabilizam seu uso. Ele afirma ainda que no Brasil mais de 34% da população utiliza transporte não motorizado para atingir o seu destino, não incluindo os deslocamentos a pé menores que 500 metros de distância, as chamadas de viagens de curta duração (RIBEIRO, 2006). Ressalta-se que esses números não consideraram os percursos caminhados para atingir outros modais de transporte, o que resulta em uma subestimação de valor em tempo e distância.

Andar é essencial para o transporte humano, pois é o início e/ou término de grande parte das viagens motorizadas. O estudo de RIETVELD (2000) demonstra que quando se consideram as caminhadas para troca de modal de transporte e para viagens curtas, o número de viagens não-motorizadas pode ficar cerca de seis vezes maior que a metodologia utilizada usualmente nos índices de viagens. Quando foram contabilizados estes tipos de deslocamento, por exemplo na Holanda, houve aumentos nos índices de viagem a pé de 18% para 59%.

Evidencia-se, portanto, que mesmo com um grande número de usuários, esse modo de deslocamento é omitido de grande parte do planejamento de mobilidade, talvez por não possuir uma grande indústria que se beneficie em sua prática e seu incentivo, como no caso dos automóveis. Por outro lado, RIETVELD (2000) acredita que isso se deva ao fato deste modal não chamar muita atenção para seus problemas, como ocorre com os veículos automotores e suas situações de grande visibilidade como tráfego, engarrafamentos, poluição e outros. Claramente há um privilégio de investimentos para as infraestruturas destinadas ao transporte motorizado que se reflete no desenho do espaço urbano e sua evidente priorização do veículo sobre as pessoas.

Ainda que no Brasil da última década, as demandas dos pedestres tenham apresentado uma maior visibilidade sob a ótica do planejamento urbano, suas reais contribuições ainda são pontuais e limitam-se, muitas vezes, apenas ao desenho urbano de passeios e ciclovias sem muita qualidade, desarticulados com o resto do sistema de espaços livres e com os demais modais de transporte.

Do mesmo modo, a pouca relevância atribuída aos anseios do pedestre, em detrimento das características físicas do passeio, apontada pelas metodologias quantitativas usuais da engenharia de tráfego resulta na falta de sucesso destes espaços públicos.

Assim, compreender os passeios como parte do contexto urbano é essencial não apenas para contribuir com os aspectos de saúde e de fluxos, mas também para incentivar uma maior vida social nos espaços públicos. Desta forma, é preciso que se

entendam seus potenciais como elemento urbano e se identifique as problemáticas a fim de tentar achar soluções.

## CALÇADAS: UM PROBLEMA FÍSICO OU SOCIAL?

Para conseguir que as pessoas se apropriem mais do espaço público e tenham a possibilidade de realizar um maior número de viagens a pé, é necessário entender os problemas enfrentados pelos pedestres e quais características do passeio são necessárias para este tipo de deslocamento.

Ao caminhar nas calçadas, o pedestre se depara com vários problemas que dificultam ou até mesmo impedem sua circulação. Esses problemas são chamados barreiras, podendo ser físico-espaciais ou atitudinais<sup>2</sup>. Somado a isso, existe ainda a interposição com outros modais de transporte onde o pedestre, por ser o mais frágil, acaba operando em uma posição secundária no sistema, mesmo que a legislação de trânsito brasileira afirme o contrário. A maioria das calçadas não é totalmente adequada ao movimento dos pedestres, seja por apresentar capacidade de fluxo restrita, impedindo que um ou mais pedestres andem por ela, ou ainda condições físicas impróprias ao deslocamento. Os problemas usualmente observados incluem pisos escorregadios, desníveis no passeio, calçada com lixo acumulado, obstrução visual e tantos outros. Embora todos estes problemas possam ser classificados de várias formas e pertençam simultaneamente a vários grupos, escolheu-se catalogá-los como: “Acidentes”, “Ambientais”, “Conforto”, “Manutenção”, “Segurança viária”, “Segurança pública”, “Sociais e Atitudinais” e “Poder público”.

Em “acidentes” estão catalogados aqueles problemas relativos à segurança pessoal dos pedestres como quedas, colisão contra mobiliários urbanos e riscos de atropelamento. Como “ambientais” foram inseridas as questões relativas à poluição, tanto atmosférica quanto sonora. Em “conforto” encontram-se as questões ligadas aos problemas que impedem os pedestres de transitar livremente, como ausência de rampas, mobiliário que obstaculize o passeio, bem como a própria largura insuficiente do passeio. No quesito “manutenção” foram incluídas as questões relativas a infraestrutura do passeio como tipos de piso inadequados ou em péssimo estado de conservação, falta de drenagem ou sua condição de limpeza.

Na parte de “Segurança” foram criadas duas categorias, a primeira sobre estrutura viária, com os problemas que ocorrem com a compatibilização entre o sistema de espaços livres (SEs) usados pelos pedestres e o restante do sistema de transporte que prioriza os veículos automotores. Na segunda categoria, a pública, ficaram os problemas alusivos à exposição do pedestre a riscos de violência pública como assaltos.

Nas categorias “Sociais e Atitudinais” estão os problemas referentes às ações da própria população que, por alguma ação (ou pela falta dela), acabam por prejudicar

---

<sup>2</sup> As barreiras atitudinais ou sociais correspondem às ações dos indivíduos, que podem gerar discriminação e preconceito. As barreiras físico-espaciais ou arquitetônicas referem-se a todos os elementos construídos ou naturais que podem prejudicar ou impedir a participação das pessoas nos espaços (DISCHINGER et al., 2009).

as outras pessoas (Figura 2a). Essas ações ou omissões também podem partir do poder público e seus órgãos gestores ou executores, neste caso foi atribuído a outra categoria chamada de “Poder Público”.

A importância dos passeios como infraestrutura de transporte ficou evidente quando o IPEA (2003) divulgou, junto aos dados de acidentes de trânsito, os custos das quedas de pedestres na calçada ou na própria via sem a participação direta ou indireta de um veículo, que geram gastos para o poder público e para a sociedade. Em São Paulo, por exemplo, os gastos foram estimados sobre 9 quedas por grupo de mil habitantes, custando cerca de 2,5 mil reais por queda. Esse custo pode parecer pequeno quando comparado com as vítimas de acidente de trânsito (média de R\$ 645,00 para vítimas não internadas e R\$ 47.588,00 com internações hospitalares), porém, perfazem perdas consideráveis pela quantidade de usuários desse modal.

Os pedestres estão mais expostos a acidentes em virtude da falta de segurança das intersecções com o tráfego de veículos automotores, seja pela falta de semáforos, faixas elevadas para travessia de pedestres ou mesmo a deficiência no próprio projeto das travessias que não inclui o fator de “coerência do sistema” (Figura 2b). Segundo Khisty (1994), “coerência do sistema” é o papel da percepção dos pedestres no entendimento do espaço, onde a correlação entre as imagens cognitivas e as atividades do local pode ser delimitada pela geometria dos caminhos interferindo inclusi-



Figura 2a Avenida Cristóvão Colombo



Figura 2b Avenida Goethe, um dos acessos ao parque que não possui faixa de segurança.

**Figura 2** Exemplo de barreira atitudinal e social com placa de propaganda e carros dificultando o deslocamento dos pedestres (a) e trajeto sem coerência do sistema, visto que dos dois lados têm caminho e rebaixo de calçada, mas a faixa de segurança só vai até a metade da avenida  
Fonte: Autores.

ve nas noções de distância. Sentir-se seguro no trânsito é essencial para os pedestres e tal fato aparece em vários estudos que avaliam qualidade dos passeios (DIXON, 1996; FERREIRA; SANCHES, 2001; HCM, 2000; JOHN; REIS, 2010; KHISTY, 1994; LANDIS *et al.*, 2001, entre outros). Estes estudos são justificados porque os veículos, em razão de sua velocidade e massa, têm grande potencial de causar danos fatais aos pedestres, totalizando cerca de 50% do total de mortes em acidentes de trânsito (IPEA, 2003).

Segundo BURDEN (2001), os pedestres se deparam com várias barreiras físicas no ambiente peatonal urbano<sup>3</sup> que impedem seu deslocamento rápido e seguro por entre os espaços públicos e, por outro lado, a falta de espaços de qualidade desmotiva as pessoas a utilizar rotas diferentes da habitual e a explorar novos espaços públicos urbanos a pé. Assim, por falta de alternativa, muitas pessoas são obrigadas a utilizar veículos automotores para realizar trajetos curtos. Este padrão cria um círculo vicioso, no qual os pedestres andam menos porque não têm infraestrutura adequada para seu deslocamento e as estruturas não recebem melhorias por não apresentarem apropriação por parte dos pedestres. Ou seja, um problema inicialmente físico pode se tornar um problema social, pois sem fluxo de pessoas as vias se tornam inseguras e perdem sua vitalidade. E sem o movimento de pessoas, os passeios ficam relegados a segundo plano, sem manutenção. Não se deseja afirmar aqui que as calçadas com intenso fluxo de pedestres tenham qualidade melhor que as outras, de menor fluxo, apenas que as calçadas que apresentam grande circulação de pedestres possuem características morfológicas, como localização e/ou usos do solo, que sozinhas são capazes de potencializar o movimento de pedestres e sua copresença (HILLIER *et al.*, 1993).

## UMA ABORDAGEM QUALITATIVA PARA ANÁLISE DE PASSEIOS

Para compreender a percepção das pessoas sobre a qualidade dos passeios e sua apropriação, optou-se por uma abordagem qualitativa de pesquisa, pois não se pretende apenas identificar os problemas encontrados nos passeios, e sim descobrir os motivos que levam as pessoas a se apropriarem ou não destes espaços. Sabe-se que para desenvolver uma pesquisa qualitativa deve-se ter cuidado com método utilizado, pois “[...] o campo social não é transparente e tanto o pesquisador como os atores, sujeitos-objetos da pesquisa, interferem dinamicamente no conhecimento da realidade” (MINAYO, 1993, p. 107).

Dentro dos métodos qualitativos existentes, duas linhas foram consideradas igualmente adequadas para alcançar o objetivo deste estudo: as entrevistas individuais e as entrevistas com Grupos Focais (RIBEIRO; NODARI, 2001). Decidiu-se pelas

---

<sup>3</sup> Neste artigo é considerado ambiente peatonal urbano o conjunto dos espaços públicos livres destinados aos pedestres que são conectados entre si, permitindo livre deslocamento dos pedestres sem nenhuma espécie de restrição.

entrevistas com grupos focais, por serem justamente realizadas em grupos e terem a possibilidade de interação entre os participantes de forma simultânea, cujas respostas convergem a uma espécie de senso comum (DORNELES, 2006). Esse tipo de entrevista é semiestruturada com perguntas abertas, permitindo ao pesquisador sondar os motivos e razões das respostas obtidas e fomentar a discussão entre os participantes (MINAYO, 1993). Ou seja, o entrevistador tem certa liberdade para fazer inserções de questões ou novos direcionamentos das entrevistas conforme o grupo de pessoas envolvidas e o tipo de informações que vão surgindo no decorrer da aplicação do instrumento.

Para a escolha dos entrevistados, seguiu-se as recomendações de SOBAL (2001) que versa sobre a utilização de 4 a 12 participantes por grupo e entre três a seis grupos focais, selecionando ainda os grupos de participantes conforme o interesse da pesquisa. O objetivo da utilização deste método foi descobrir, por meio da experiência pessoal, como pedestres e técnicos percebem a qualidade das calçadas. Para tanto, foram utilizados três grupos focais: um com técnicos e dois com pedestres. O grupo de técnicos (1º Grupo) contou com a participação de 5 pedestres de diferentes áreas que trabalham com calçadas, como arquitetos e urbanistas e engenheiros de tráfego que também utilizam as calçadas diariamente. A inserção deste grupo foi pensada para avaliar como técnicos que também são pedestres entendem estes espaços, suas características e seus problemas. O grupo de pedestres foi dividido em dois, um contando com usuários de 15 a 30 anos (2º Grupo) e outro com usuários com mais de 50 anos (3º Grupo). No grupo de 15 a 30 anos foram entrevistadas 5 pessoas e no grupo de mais de 50 anos, 7 pessoas, neste grupo foram convidados inicialmente apenas 5 participantes, no entanto, dois deles trouxeram seus cônjuges para participar pois, segundo eles, este é uma temática importante e que gostariam de dar sua participação. Embora este grupo tenha mais participantes que os demais ainda está dentro das características recomendadas por SOBAL (2001), e por se tratar de uma pesquisa qualitativa, o aumento do número de participantes torna a discussão ainda mais diversificada. A tabela 1 apresenta um resumo dos grupos pesquisados.

Tabela 1 - Composição dos Grupos focais entrevistados.

	Tipo	Componentes
1º Grupo (G1)	Pedestres técnicos	5
2º Grupo (G2)	Pedestres entre 15 e 30 anos	5
3º Grupo (G3)	Pedestres com mais de 50 anos	7

Fonte: Autores

Para o desenvolvimento desta pesquisa, foi criado um roteiro de perguntas (Tabela 2), com oito perguntas abertas, com o objetivo de compreender como cada grupo se sente ao andar nas cidades.

Tabela 2 - Roteiro das perguntas.

- 
1. Como vê a importância da caminhada para saúde, meio de transporte, meio ambiente? Em sua opinião, este tipo de deslocamento de pessoas é necessário para o funcionamento das cidades?
  2. Caminhar está presente na sua vida diária? De que maneira?
  3. Como se identifica no trânsito? Pedestre, motorista ou passageiro? Por quê?
  4. Quais as condições das calçadas do centro de Porto Alegre? Você se sente confortável e seguro caminhando por elas? Acredita que as pessoas que transitem a pé sintam o mesmo?
  5. Quais os problemas que interferem seu deslocamento a pé?
  6. Já passou por alguma experiência negativa como pedestre que o desestimulasse a andar? Conte um pouco sobre ela.
  7. Como seria o passeio (calçada) ideal, para facilitar e incentivar os deslocamentos a pé?
  8. Para finalizar, existe algum tópico que não foi abordado ou que deveria ser revisto?
- 

Fonte: Autores

As três primeiras perguntas foram mais gerais e pretendiam descobrir a rotina de caminhadas ou de percursos a pé que os diferentes usuários possuem. As questões de quatro a seis buscavam identificar características relativas à prática da caminhada e às condições dos passeios na cidade de Porto Alegre. A penúltima<sup>4</sup> pergunta procurava incitar que os participantes sugerissem soluções para o desenvolvimento da pesquisa, e principalmente, para as condições dos deslocamentos a pé enquanto a última buscava encaminhar para o encerramento.

As entrevistas tiveram duração entre 50 minutos e uma hora e vinte minutos, foram registradas por meio de um gravador portátil analógico, gravador digital e por meio de anotações dos tópicos discutidos. Ao término de cada experimento, a conversa do grupo foi transcrita exatamente como ouvida nas fitas, sem omitir os detalhes de pronúncia. Posteriormente, fez-se um o tratamento dos dados através de análise de conteúdo, que possibilitou um resumo das informações mais importantes relatadas em cada grupo focal e por assunto.

Os dados foram agrupados primeiramente por pergunta. As perguntas que levaram a respostas semelhantes sobre os problemas das calçadas foram agrupadas entre si para facilitar a leitura dos dados, como é o caso das perguntas 4, 5 e 6 e, ainda, quando os entrevistados faziam comentários fora do contexto das perguntas originais, mas que eram relevantes para apoiar ou discordar dos argumentos dos outros. Vale ressaltar ainda que, de forma geral, em todos os grupos houve uma tendência a um acordo quanto à avaliação da qualidade dos passeios. Este acordo

---

<sup>4</sup> Com o andamento da pesquisa e as considerações dos avaliadores Ad hoc verificou-se que este questionamento poderia ser realizado no final da entrevista, ficando como sugestão para futuras pesquisas que venham a utilizar este mesmo roteiro de questionário.

ocorreu pelas discussões do próprio grupo sem a intervenção do mediador e contribuíram para sintetizar os resultados de cada grupo.

#### A QUALIDADE DOS PASSEIOS A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS

Para compreender a percepção dos usuários sobre a qualidade dos passeios, a seguir são apresentados os resultados obtidos com os grupos focais em cada questão levantada e, posteriormente, no próximo item do artigo, serão destacados os assuntos que mais incitaram discussões.

Na primeira pergunta, de forma geral, todos os entrevistados indicaram aspectos de melhoria de sua saúde, de contribuição com o meio ambiente e facilidade de meio de transporte para avaliar a importância de caminhar. Vale ressaltar, que o grupo com mais de 50 anos não vê o ato de caminhar com tantos benefícios quanto os demais grupos, como pode ser visto na Tabela 3, que representa os itens elencados pelos grupos APENAS para a primeira questão.

Tabela 3 - Itens e quantidade em que foram mencionados.

Questão 1		G1	G2	G3	Total Categoria
Saúde	De modo geral	1	1	4	15
	Atividade física ou exercício	1	3	-	
	Atividade de relaxamento mental	2	2	-	
	Redução do nível de estresse	1	-	-	
Meio ambiente	De modo geral	1	1	2	10
	Pela diminuição da poluição visual	-	1	-	
	Pela diminuição da poluição atmosférica	1	2	-	
	Pela diminuição poluição sonora	-	2	-	
Meio de transporte	De modo geral	-	-	1	10
	Nas distâncias curtas	1	1	-	
	Como complemento de outros modais	1	2	-	
	Pela Segurança viária	1	-	-	
	Econômico/barato	-	1	-	
	Diminuir o tráfego de carros	-	1	-	
	Socialmente correto	1	-	-	
Outros	Funcionamento das cidades	-	1	-	4
	Sociabilização	1	1	-	
	Segurança pública copresença	1	-	-	

Fonte: Autores

A pergunta 2, que aborda **como caminhar está presente na vida dos entrevistados**, obteve respostas sobre a distância percorrida a pé e quais atividades eram realizadas dessa maneira. No grupo dos técnicos, os deslocamentos a pé fazem parte da vida cotidiana, seja como complemento de outros modais de transportes, viagens

de curta distância ou, como disseram os entrevistados: “para quase todos os tipos de deslocamentos”. Esse depoimento esclareceu as diversas finalidades de viagem realizadas pelo grupo, como trabalho, lazer, exercícios e diversas outras. No grupo dos pedestres de 15 a 30 anos, os deslocamentos, embora variados, foram concentrados somente em trabalho, estudo e lazer. No grupo dos pedestres com mais de 50 anos, as caminhadas foram apenas atribuídas a atividades de curta duração, como para fazer compras. Apenas um integrante disse utilizar a caminhada como exercício.

Ao serem questionados sobre **sua autoimagem no trânsito** (pergunta 3), a maioria dos entrevistados identificou-se como ‘pedestre’ e, embora os grupos de entrevistados sejam bastante diferenciados nas respostas, nenhum dos participantes se identificou como ‘motorista’ ou ‘motorista e passageiro’. Enquanto o grupo 2, dos pedestres de 15 a 30 anos, é formado por ‘pedestres e passageiros’ o grupo 3, dos pedestres com mais de 50 anos, é formado basicamente por ‘pedestres e motoristas’ e ‘pedestres e passageiros’. Apenas no grupo 1, dos pedestres técnicos, os entrevistados se caracterizaram exclusivamente como passageiros, e isto se deve em parte ao consenso chegado pelo grupo que “A caminhada existe, além das viagens estritamente a pé, como complemento dos outros meios de transporte (...)”.

As respostas das perguntas 4, 5 e 6 se assemelharam por questionarem os entrevistados sobre problemas das calçadas, sejam eles ‘nas calçadas de Porto Alegre’, ‘que interferem no deslocamento’ ou que ‘o desestimulassem a andar’. Desse modo, todas as respostas foram organizadas em categorias a partir dos atributos mencionados (Tabela 4).

Tabela 4 - Problemas comuns em calçadas.

Problemas em calçadas apontados nas questões 4, 5 e 6	
Acidentes	De trânsito - risco de atropelamentos Nas calçadas - quedas Nas calçadas - choque com mobiliário urbano
Ambientais	Poluição atmosférica Poluição sonora
Conforto	Arborização inadequada à via de pedestres Inadequação a portadores de necessidades especiais Largura inadequada do passeio para o fluxo de pedestres Obstacularização do passeio - mobiliário urbano Desníveis no passeio Ausência de rebaixo de meio fio
Manutenção	Tipo de pavimento Condição física da pavimentação Condição de limpeza da calçada Problemas de drenagem Piso escorregadio

Segurança viária	Nas calçadas - travessia de veículos nos passeios Nas ruas - Acesso a outras calçadas Ausência de faixa de segurança Passarelas inadequadas aos pedestres Semáforo de pedestres com tempo insuficiente Ausência de sinalização
Segurança pública	Risco de assaltos Iluminação inadequada
Sociais / Atitudinais	Educação no trânsito Empatia / Respeito com o próximo Utilização do passeio por ambulantes
Poder público	Fiscalização Manutenção do espaço público Projeto do espaço

Fonte: Autores

A pergunta 4 abordou **as condições dos passeios na cidade de Porto Alegre** e teve a maioria de suas respostas vinculadas às deficiências de 'conforto' e 'manutenção'. A maioria dos problemas de 'manutenção' foram atribuídos pelo grupo 2. Conforme comentou um dos participantes desse grupo falando sobre as calçadas: "(...) muitas se apresentam em péssimo estado de conservação, soltas e/ou danificadas e outras, ainda, com piso escorregadio. Dessa forma, não tem como sentir-se confortável e seguro caminhando por elas (...)". Os grupos 1 e 3 concentraram-se em problemas de 'conforto', como os desníveis, conforme relato de uma senhora do grupo 3: "Tem calçadas que têm degrau e não tem como andar, eu desisto e vou pela rua, eu tinha que ir pra fisioterapia e não conseguia passar, com o joelho ruim é difícil!". Os entrevistados avaliaram de modo muito similar a qualidade dos passeios, o grupo 1 definiu como péssimos a maioria dos passeios, o grupo 2 como ruins e os integrantes do grupo 3 classificaram que 80% são ruins e 20% boas.

Na pergunta 5, abordando os **problemas que interferem em seu deslocamento a pé**, os itens mais destacados foram: 'manutenção', com os problemas dos pisos escorregadios; seguido por 'conforto', com o problema das calçadas estreitas; e, ainda, 'segurança viária', com os semáforos de pedestres com tempo insuficiente para travessia. Os acidentes também foram citados por todos os grupos, destacando-se os riscos de atropelamento e de queda.

Quando os entrevistados foram interpelados pela questão 6 sobre **as experiências negativas que os desestimulassem a andar**, a reação do grupo 3 mudou completamente. Até então o grupo não havia se manifestado de maneira incisiva, e apenas alguns membros opinavam para que, depois, os outros concordassem, em uma espécie de senso comum induzido. Talvez, nessa parte do trabalho, por sentirem-se mais seguros em compartilhar, o grupo chegou a discorrer sobre suas expe-

riências negativas que, ao final, contabilizaram 35 apontamentos sobre problemas nos passeios. O trecho citado a seguir ilustra esse comportamento:

(...)

- *Pensa só, a calçada é estreita e tem orelhão, as placas de sinalização, a parada do ônibus e tu não passa. Pessoa de idade, eu, por exemplo, uso um óculos, um bifocal, daí é terrível ficar olhando pra cima e pra baixo, daí, quando tu vê, tu trombou com uma coisa dessas.*

(NT (Nota do Transcritor): Nesse instante a discussão começa e todos os integrantes do grupo começam a falar ao mesmo tempo, então o moderador pergunta)

- *Quantos de vocês já bateram em alguma coisa também?*

- *BAH TODOS NÓS (respondem exaltados e em uníssono, e continuam citando) em poste, orelhão, placa, (...)*

- *Isso é falta de fiscalização todo mundo coloca as coisas onde quer, nem tem regra isso, não pode ter.*

- *Olha só, o ônibus para e tem uma lixeira, um poste e a parada aqui, como ele para mais pra frente eu tenho que fazer a volta por trás de tudo, entro num bretezinho (NT.: Lugar apertado) pra passar na porta da frente, e a calçada ainda é super estreita. E a parada está sempre cheia. (...)*

(NT.: Nesse momento a discussão começa paralelamente e uma das integrantes do grupo que ainda não havia expressado sua opinião conversa com outro participante)

- *A senhora sabe que eu já me bati numa lixeira quando corria pra entrar no ônibus e caí no chão, fiquei com uma vergonha. Fui ir rápido pra não atrasar o ônibus e bati na lixeira e resvalei no cordão! (...)*

Foram muitas as situações relatadas pelo grupo 3, como a anteriormente narrada. Os participantes sentiam um misto de vergonha e alívio por compartilharem de experiências similares e, no final, quando todos contaram alguma experiência, o grupo pareceu mais coeso.

No grupo 1, as poucas narrativas que seguiram foram relativas a risco de assalto, problemas de drenagem e ausência de sinalização, enquanto no grupo 2 as discussões foram sobre a manutenção do passeio como ao “pisar em pedra solta”, “tropeçar em buracos” e outras situações como a citada abaixo:

(...)

- *Quando ia finalizar a travessia de uma avenida na faixa de segurança - e após esperar o sinal abrir para mim - me deparei com um automóvel estacionado em cima da faixa, impedindo que todos os pedestres completassem a travessia; atrás desse carro não havia como passar, pois havia outros carros e na frente dele, uma barreira física de metal. Pensei: Pulo a barreira ou salto por cima do carro? (...)*

O testemunho acima narra como as barreiras atitudinais podem impedir a acessibilidade dos pedestres. Deste modo, mesmo com a infraestrutura de segurança

presente, os pedestres podem ter seu deslocamento impedido também pela falta de cumprimento das normas de trânsito pelos outros usuários do sistema.

Na questão 7, os entrevistados deveriam propor **as características de uma calçada ideal**. A Tabela 5 agrega os itens que foram discutidos e comentados nos grupos focais e foi baseada na classificação de ZAMPIERI (2006) sobre as medidas de desempenho dos passeios públicos: 1) Atratividade; 2) Conforto; 3) Manutenção; 4) Segurança viária, e; 5) Segurança Pública. Salienta-se que existem outras formas diferente de classificação das variáveis e cada uma delas busca agrupar segundo algum preceito, não existindo um consenso quanto a melhor prática. Segundo esta classificação, a Segurança Pública reflete as necessidades dos pedestres de se sentirem seguros enquanto riscos físicos que podem ser infligidos por outras pessoas, enquanto segurança viária identifica risco na relação com veículos automotores. Os grupos chegaram a um consenso e atribuíram a maior importância para as variáveis de conforto. No entanto, os grupos 1 e 3 deixaram claro, também, sua preferência por variáveis relativas a atratividade do espaço urbano, enquanto o grupo 2 seguiu com a prioridade de manutenção das calçadas. Em último lugar ficou a segurança viária, que trata das questões relativas aos conflitos entre pedestres e veículos.

Tabela 5 - Características mencionadas de um passeio ideal.

Questão 7 - Características do passeio ideal		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Total Item	Total
Atratividade	Espaços bem cuidados	2	1	5	8	11
	Diversidade de usos	3	-	-	3	
Conforto	Nível de ruído menor	2	-	-	2	19
	Largura adequada ao fluxo	1	4	1	6	
	Drenagem adequada na calçada	1	-	-	1	
	Rebaixo do passeio	1	1	-	2	
	Sombreamento	1	-	-	1	
	Passeio desobstruído	1	2	4	7	
Manutenção	Limpo	-	1	-	1	12
	Sem buracos e pedras soltas	-	1	-	1	
	Regular (diferentes tipos de piso, mas planas)	2	3	1	6	
	Antiderrapante	2	1	1	4	
Segurança viária	Velocidade veicular controlada	1	-	-	1	3
	Afastamento dos veículos	1	1	-	2	
Segurança pública	Copresença de pedestres	3	-	-	3	6
	Copresença de veículos	1	-	-	1	
	Iluminação pública	2	-	-	2	

Fonte: Autores

## (RE)PENSANDO AS RESPOSTAS: OS PEDESTRES E OS PASSEIOS

Os grupos focais com os pedestres resultaram em respostas muito significativas para a compreensão da problemática dos passeios, gerando uma grande quantidade de informações. Os dados das respostas foram avaliados pelo impacto gerado no grupo, analisando-se as partes da dinâmica da entrevista que suscitaram uma grande comoção por parte dos participantes. Em alguns trechos das entrevistas foi possível reconhecer a criação de uma espécie de senso comum no grupo, com a construção de uma nova identidade para redefinir o papel de cada indivíduo no grupo (CASTELLS, 1999). Os temas mais importantes para cada grupo foram lembrados pelos participantes em vários momentos da entrevista e surgiram em duas tônicas distintas: em respostas diretas ao moderador e ao grupo, bem como indiretas, apenas entre os membros do grupo e em voz baixa. A partir desta averiguação foi possível determinar que algumas temáticas foram abordadas pelos grupos em forma de diálogo entre participantes. Dentre esses temas destacam-se três, bem específicos e delineados. São eles: **a diferença no grau de importância atribuído pelo poder público aos pedestres e veículos; a responsabilidade dos acidentes de trânsito; e a qualidade física das calçadas.**

No primeiro tema destacado - **“diferença na importância dos pedestres frente aos veículos”** - os comentários indicaram que os entrevistados consideraram o veículo como o elemento mais importante do sistema: “a cidade é construída em função da mobilidade dos veículos e não das pessoas (Grupo 1, de técnicos)”; “o pedestre é relegado a segundo plano (Grupo 2, de pedestres de 15 a 30 anos)” ou ainda, “(...) todos os poderes públicos é (NT.: agem) em função do automóvel, tu pode ver que a pista do automóvel é mais limpa, mais parelha, eles têm sinaleira pra passar pra dobrar pra fazer o que for, e isso tudo tem prejuízo pros pedestres (Grupo 3, de pedestres com mais de 50 anos)”. Comentários como esses, sobre a falta de importância do componente pedestre no sistema viário, apareceram em 13 situações distintas considerando todos os grupos. Os diálogos foram sempre incorporados a relatos de problemas de ‘conforto’, ‘manutenção’ ou ‘segurança viária’ e seguidos pela responsabilização do poder público que atua no projeto, manutenção e fiscalização, como se exemplifica com o testemunho a seguir:

*Eu, sendo técnico, mesmo não sendo da área de transporte especificamente, imagino as pessoas mexendo em tempo de sinaleira, e dizendo: um minuto ou 30 segundos que tu dê a mais no tempo de sinaleira vai engarrafar o outro lugar. Aposto que o outro técnico diz: rale-se o pedestre. O poder de barganha do pedestre é muito menor, o impacto ali, na hora, é muito menor que um buzinaço, entende?*

Semelhante ao tópico anterior, o consenso sobre a **“responsabilidade dos acidentes de trânsito com pedestres”**, apresentado na Figura 3, recaiu sobre o poder público. Por exemplo: não desenvolver projetos onde o pedestre tenha a preferência no sistema viário, pela falta de manutenção dos espaços de pedestres existentes e,

ainda, por não fiscalizar o cumprimento das leis. Isso fica claro no exemplo apresentado pelo grupo 1: “Pra ti ver que há 5 anos atrás não tinha nenhuma travessia segura pra chegar no Parcão<sup>5</sup> (Figura 4), que é um dos maiores parques de Porto Alegre”. Os relatos que seguiram nos grupos narram casos em que o pedestre não tem alternativa a não ser se arriscar no trânsito e disputar seu espaço com os veículos automotores.

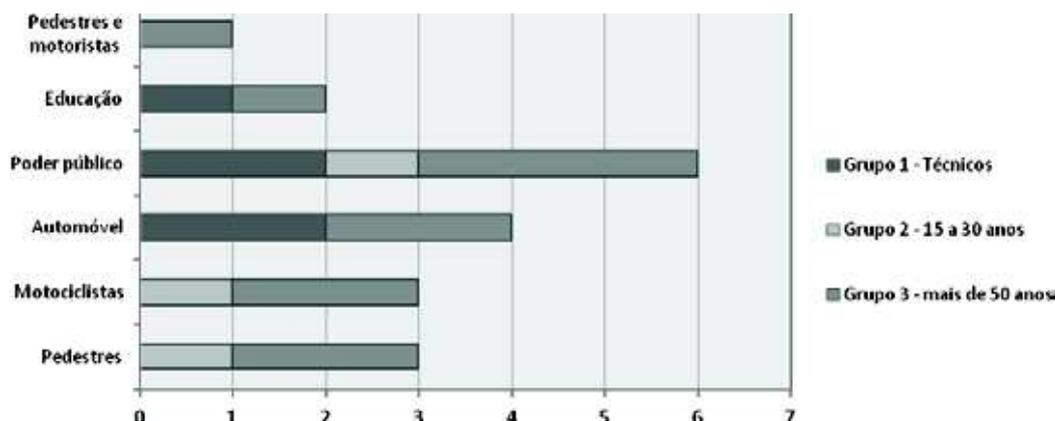


Figura 3 Gráfico sobre a percepção dos grupos quanto a responsabilidade dos acidentes de trânsito envolvendo pedestres.

Fonte: Autores



Figura 4a



Figura 4b

Figura 4 Imagem do Parque Moinhos de Vento “Parcão”, com a Avenida Goethe que corta o parque (a) e a paisagem do Parque (b).

Fonte: Autores.

Ainda avaliando a responsabilidade dos acidentes de trânsito, ilustrado no gráfico da figura 3, em segundo lugar vem o automóvel, também apontado nas entrevistas como causador dos engarrafamentos e de grande parte da poluição sonora e atmosférica. Em terceiro lugar ficaram empatadas as categorias ‘pedestres’ e ‘motociclistas’.

<sup>5</sup> Parque Moinhos de Vento

tas'. Quanto aos pedestres, cabe ressaltar que a responsabilidade nos acidentes de trânsito indicada nas entrevistas se deve porque "atravessam em qualquer lugar". De certo modo, essa responsabilidade foi atribuída pelas mesmas pessoas que indicaram que não existe passagem segura para outras calçadas. Esse contra senso é justificado pela dupla posição destes entrevistados, que ora se identificavam como motoristas, ora como pedestres.

Em vários momentos das entrevistas o assunto mais abordado por todos os participantes membros dos grupos focais foi quanto à "qualidade das calçadas". Por este motivo, este tema não poderia ser avaliado apenas separadamente em cada questão, mas também, unificando-se as manifestações ocorridas durante todas as sessões. Para tanto, buscou-se a quantidade de ocorrências nas discussões e/ou relatos sobre qualidade dos passeios tratadas nos grupos focais (Tabela 6). A partir desse procedimento, destaca-se que os temas referentes à 'manutenção' das calçadas foram os mais discutidos, seguidos por 'conforto', 'segurança viária' e 'acidentes'.

Tabela 6 - Problemas mais citados durante as entrevistas.

Problemas mais citados durante toda a entrevista*		Parcial				Categorias			
		G1	G2	G3	Total	G1	G2	G3	Total
Acidentes	De trânsito - risco de atropelamentos	1	1	-	2				
	Nas calçadas - quedas	1	-	6	7	2	1	15	18
	Nas calçadas - choque com mobiliário urbano	-	-	9	9				
Ambientais	Poluição atmosférica	1	1	-	2	3	1	0	4
	Poluição sonora	2	-	-	2				
Conforto	Arborização inadequada à via de pedestres	1	-	1	2				
	Inadequação a portadores de necessidades especiais	1	-	-	1				
	Largura inadequada do passeio para o fluxo de pedestres	5	3	4	12	11	5	23	39
	Obstacularização do passeio - mobiliário urbano	3	1	11	15				
	Desníveis no passeio	-	1	4	5				
	Ausência de rebaixo de meio fio	1	-	3	4				

Manutenção	Tipo de pavimento	3	5	3	11				
	Condição física da pavimentação	2	11	2	15				
	Condição de limpeza da calçada	-	4	3	7	6	22	15	43
	Problemas de drenagem	1	2	2	5				
	Piso escorregadio	-	-	5	5				
Segurança viária	Nas calçadas - travessia de veículos nos passeios	2	3	2	7				
	Nas ruas - Acesso a outras calçadas	4	3	-	7				
	Ausência de faixa de segurança	2	1	-	3	12	11	2	25
	Passarelas inadequadas aos pedestres	1	1	-	2				
	Semáforo de pedestres com tempo insuficiente	2	2	-	4				
	Ausência de sinalização	1	1	-	2				
Segurança pública	Risco de assaltos	3	-	-	3	4	0	0	4
	Iluminação inadequada	1	-	-	1				
Sociais / Atitudinais	Educação no trânsito	1	-	1	2				
	Empatia / Respeito com o próximo	1	1	-	2	2	1	2	5
	Utilização do passeio por ambulantes	-	-	1	1				
Poder público	Fiscalização	2	-	5	7				
	Manutenção do espaço público	-	-	1	1	3	0	7	10
	Projeto do espaço	1	-	1	2				

\* Os problemas identificados aqui foram retirados de todas as entrevistas e não só das perguntas que tratavam do tema especificamente.  
Fonte: Autores

O grupo dos técnicos foi o que levantou o maior número de temas, distribuídos praticamente da mesma forma entre as categorias. O grupo 2 foi o responsável pelo alto número de citações abordando manutenção, tendo sido citados 11 problemas referentes à condição física do passeio. O grupo 3 focou seus comentários em 'conforto' e 'acidentes'. Conforme a maioria dos relatos, o mobiliário público é o item de conforto mais associado com risco de colisões e contusões dos entrevistados, acreditando-se que isto se deve a problemas na sua disposição e formato.

Segundo o grupo 3, os problemas dos passeios são de senso comum e podem ser averiguados por qualquer pessoa, como diz o depoimento: "e isso que nós esta-

mos falando tu não precisa andar muito pra constatar, é só andar umas duas ou três quadras pra ver". Na maioria das vezes, esse assunto foi seguido pela deficiência do poder público em fiscalizar as calçadas e pela discussão da existência ou não de normas: "Falta norma, ou, se tem, não te fiscalizam. (...) Eu tenho impressão que eles não querem nem saber quem anda na rua (calçada), se tiver buraco que pulem (Grupo 3)".

Em relação a este grupo, vale ainda ressaltar algumas situações especiais. Por se tratar de pessoas com mais de 50 anos, inicialmente pensava-se que o lazer e a prática de esportes relacionadas com a caminhada iriam ser um fator preponderante em suas respostas. Entretanto, o que foi constatado foi o oposto: este grupo costuma realizar apenas viagens de curta duração, em função dos constantes acidentes relatados e do constrangimento quando ocorre algum tropeço ou colisão, o que segundo (BURDEN, 2001) acarreta um desencorajamento do usuário em utilizar a infraestrutura. KILLINGSWORTH e LAMMING (2001) deixam claro que todas as pessoas devem caminhar para manutenção da saúde e, conforme a idade avança, esses cuidados tornam-se mais requeridos. Ao contrário, a percepção relatada por esse grupo é que: "Não adianta nada! As calçadas não são feitas pra nós!" e, como se sentem excluídos do sistema, não realizam esse tipo de atividades ao ar livre.

De certo modo, a inadequação do espaço frente aos pedestres de idade mais avançada também foi comentado por um dos participantes do grupo 2, que relatou que seu avô costumava se exercitar todos os dias devido a um problema de circulação sanguínea. Assim, no decorrer de sua caminhada ele tropeçou em uma pedra solta da calçada e caiu, vindo a fraturar sua bacia, impedindo-o de voltar a caminhar. O problema de circulação piorou e ele veio a falecer em decorrência da falta de exercícios. Este relato, aqui descrito resumidamente, foi impactante para o grupo e, de certo modo, deu uma tônica com a preocupação dos acidentes para o grupo 2.

O que se pode verificar após as entrevistas com os três grupos foi um enorme descontentamento com a qualidade das calçadas, pela falta de manutenção ou conforto, e também pelo sentimento de indiferença do poder público em proteger o pedestre dos veículos.

Por outro lado, todos os entrevistados que se identificam como 'pedestres e motoristas', entendem que o trânsito é complexo e feito com a participação de todos, e que todos os motoristas são em algum momento pedestres, mesmo que seja em distâncias curtas. Entretanto, quando solicitados a visualizar a calçada ideal, a preocupação com o trânsito e com a predominância no veículo automotor não foi mencionada.

Talvez isso se deva ao distanciamento da própria calçada como espaço público livre onde um modo de transporte acontece. O pedestre parece possuir a ideia intrínseca de que o deslocamento de transporte ocorre na parte destinada aos veículos e que os passeios são para outros usos. A calçada é, provavelmente, o espaço público livre mais complexo e dinâmico da cidade, mas destituí-lo de sua função de infraestrutura de transporte o desvaloriza enquanto tal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora caminhar esteja presente no cotidiano dos entrevistados, eles o fazem de modos diferentes, com cada grupo com um comportamento distinto: alguns caminham para todos os fins e outros utilizam apenas para trajetos curtos. Mesmo que não se possa generalizar, foi constatado entre os participantes que, quanto maiores as restrições físicas, menos eles andavam, justamente pela falta de qualidade das calçadas e a possibilidade de riscos de quedas, colisões com mobiliário urbano e outros tipos de acidentes.

Se, por um lado, caminhar está associado à saúde e teve grande importância para os entrevistados (Tabela 3), por outro lado eles foram unânimes ao afirmar que não se sentem confortáveis e seguros ao utilizar essa infraestrutura de deslocamento. E, justamente a faixa etária que mais poderia se beneficiar das caminhadas (Grupo 3) tanto para a socialização, como para melhoria da saúde, é a que menos o faz, pois afirmam que as calçadas não são adequadas para realizarem este tipo de atividade. Este fato foi corroborado pelos inúmeros relatos sobre os acidentes envolvendo um maior número de indivíduos deste grupo do que qualquer outro. Em geral, os acidentes relatados foram causados por falha ou falta de projeto das calçadas, com o mobiliário urbano disposto aleatoriamente pelo espaço de circulação. Sabe-se que esta realidade não é uma situação exclusiva dos participantes dessa pesquisa, pois são recorrentes os problemas nos passeios públicos em diversas cidades brasileiras. O que se admira, é que apesar de diversos benefícios que as melhorias dos passeios poderiam trazer para as cidades, do ponto de vista da mobilidade, e para as pessoas, do ponto de vista da prática esportiva e da socialização, pouco tem sido feito em prol da qualificação destes espaços físicos.

As calçadas deveriam ser qualificadas considerando as necessidades dos usuários que possuem restrições, como pessoas em cadeira de rodas, pessoas com baixa visão ou sem visão. Se as calçadas forem adequadas para o deslocamento seguro destas pessoas, com certeza também serão para aquelas que não possuem restrições.

Entre os problemas mais destacados na pesquisa, tem-se a questão da manutenção, com pisos inadequados, falta de limpeza e problemas de drenagem. Portanto, responde-se de forma negativa o questionamento de LANDIS *et al.* (2001, p. 3) sobre quão bem as calçadas acomodam os deslocamentos de pedestres. Ao menos para Porto Alegre, foi unânime entre os grupos que a maioria das calçadas tem qualidade abaixo de sua expectativa.

Pesquisas como esta apontam para a diversidade de problemas sobre a qualidade dos passeios nas cidades a partir da percepção dos usuários com diferentes características. Acredita-se que os critérios levantados aqui, bem como a forma como os problemas foram classificados e sistematizados, poderão auxiliar no desenvolvimento de outras pesquisas, ampliando o conhecimento sobre os problemas nos passeios, contribuindo para quantificar os problemas mais recorrentes e, tam-

bém, entendendo a importância dada pelas pessoas com diferentes necessidades e características sobre a temática.

Vale ressaltar, ainda, que este artigo nunca objetivou responder ou adivinhar todos os problemas das calçadas, mas entender as ênfases que cada grupo de pedestres dá em termos de qualidade das calçadas e que influenciam seu deslocamento e apropriação. Acredita-se que essa abordagem pode embasar futuros estudos sobre o tema e decisões de planejamento urbano, auxiliando na criação de parâmetros de projeto e ou de sistematização para avaliação de passeios. Os dados obtidos servem para apoiar o processo de decisão e a adoção de medidas de planejamento urbano e melhoria da segurança do pedestre, além de auxiliar na avaliação dos riscos dos acidentes envolvendo pedestres, o que, de certo modo, é o cerne da política nacional de mobilidade por auxiliar na priorização dos pedestres como modo de transporte não-motorizado.

Sabe-se que, na maioria das cidades brasileiras, as calçadas são de responsabilidade do proprietário do lote adjacente, cabendo ao poder público sua normatização e fiscalização. Entretanto, essa responsabilidade tem se mostrado ineficiente, uma vez que é preciso se pensar na qualidade dos passeios de forma contínua, permitindo um deslocamento confortável e seguro.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BURDEN, Dan. **Building communities with transportation**. Distinguished Lectureship Presentation Transportation Research Board - TRB. Washington, D. C. , 2001. Disponível em: <<https://www.nh.gov/dot/org/projectdevelopment/highwaydesign/contextsensitivesolutions/documents/DanBurdenBuildingCommunitieswithTransportation.pdf>>.
- CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro; BORGES, Monna Michelle Faleiros da Cunha. **Manual de acessibilidade espacial para escolas: O direito à escola acessível!** Ministério da Educação – Secretaria de Educação Especial. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.plataformadoletramento.org.br/guia-de-mediacao-de-leitura-acessivel-e-inclusiva/arquivos/ManualAcessibilidadeEspacialEscolas.pdf>>.
- DIXON, Linda B. Bicycle and pedestrian level-of-service performance measures and standards for congestion management systems. TRANSPORTATION RESEARCH RECORD (TRB) National Research Council, Washington, D.C. v.1538, p.1-9, 1996.
- DORNELES, Vanessa Goulart. **Acessibilidade para idosos em áreas livres públicas de lazer**. 2006, 170 p. + apêndice. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
- FERREIRA, M. A. G.; SANCHES, S. P. . Índice de qualidade das calçadas - iqc. **Revista dos Transportes Públicos** - Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. v. 91, n. 2, p.47-60, 2001 .
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HCM. Special report 209: Highway capacity manual. Transportation research board. Washington, DC: TRB Publication, National Research Council, 2000.
- HILLIER, Bill; PENN, Alan; HANSON, Juliene; GRAJEWSKI, TadeuszXU, Jinxi. Natural movement: Or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B: Planning and Design**. v.20, p.29-66, 1993.
- HILLIER, Bill; SAHBAZ, Ozlen. **An evidence based approach to crime and urban design or, can we have vitality, sustainability and security all at once?** Bartlett School of Graduate Studies. 2008. Disponível em: <[http://spacesyntax.com/wp-content/uploads/2011/11/Hillier-Sahbaz\\_An-evidence-based-approach\\_010408.pdf](http://spacesyntax.com/wp-content/uploads/2011/11/Hillier-Sahbaz_An-evidence-based-approach_010408.pdf)>

- IBGE. Pesquisa nacional de saúde 2013: Percepção do estado de saúde, estilos de vida e doenças crônicas. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<ftp://ftp.ibge.gov.br/PNS/2013/pns2013.pdf>>.
- IPEA. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Ipea / Antp Brasília, p.43, 2003. Disponível em: <<http://www.pedestre.org.br/downloads/IpeaSínteseAcidentesTransitoMaio2003.pdf>>.
- JOHN, Naiana; REIS, Antônio T. Percepção, estética e uso do mobiliário urbano. Gestão & Tecnologia de Projetos. v. 5, n. 2, p.27, 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/gestaodeprojetos/article/view/50991/55064>>
- KHISTY, Cristine Jotin. Evaluation of pedestrian facilities: Beyond the level of service concept. **Transportation Research Record**. n. 1438, p.45-50, 1994.
- KILLINGSWORTH, Richard E . ; LAMMING, Jean. **Development and public health**: Could our development patterns be affecting our personal health? UrbanLand. p.12-17, 2001.
- LANDIS, Bruce W; ; VATTIKUTI, Venkat R; ; OTTENBERG, Russell M; ; MCLEOD, Douglas S; GUTTENPLAN, Martin Modeling the roadside walking environment: Pedestrian level of service. **Transportation Research Record**. Issue Transportation Research Board, v.1773, p.82-88, 2001. Disponível em: <[https://cp298pedbiketranpo.wikispaces.com/file/view/PedLOS\\_TRBPaper.pdf](https://cp298pedbiketranpo.wikispaces.com/file/view/PedLOS_TRBPaper.pdf)>
- MINAYO, Maria Cecília de Souza, Ed. **Pesquisa social**: Teoria, método e criatividade. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 80 p. 1993.
- RIBEIRO, José Luis Duarte; NODARI, Cristine Tessele **Tratamento de dados qualitativos**: Técnicas e aplicações. Porto Alegre: FEENG/UFRGS, 2001.
- RIBEIRO, Márcio de Queiroz **Transportes urbanos de passageiros municipais e intermunicipais**: Congresso Nacional dos Engenheiros. São Paulo, SP, 2006. Disponível em: <[http://www.crescebrasil.com.br/conse/sist\\_viaro.htm](http://www.crescebrasil.com.br/conse/sist_viaro.htm)>
- RIETVELD, Piet. Non-motorised modes in transport systems: A multimodal chain perspective for the netherlands. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**. Issue v. 5, n. 1, p.31-36, 2000. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/B6VH8-3XRG7GS-3/2/57e82849174e2ec6a2bc5b18f0d07091>>
- YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/USP, 2000.
- ZAMPIERI, Fábio Lúcio. Modelo estimativo de movimento de pedestres baseado em sintaxe espacial, medidas de desempenho e redes neurais artificiais. 2006, 274 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Porto Alegre, 2006.

