

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**AS CALÇADAS DO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE,
E SUA INVISIBILIDADE PARA O PLANEJAMENTO DA CIDADE**

JANAÍNA ISOLDE DE CAMPOS NORONHA

Porto Alegre
2019

JANAÍNA ISOLDE DE CAMPOS NORONHA

**AS CALÇADAS DO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE,
E SUA INVISIBILIDADE PARA O PLANEJAMENTO DA CIDADE**

Monografia apresentada como
requisito parcial para a
obtenção do título de Bacharel
em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Paulo
Roberto Rodrigues Soares

Porto Alegre
2019

CIP - Catalogação na Publicação

Noronha, Janaina Isolde de Campos
AS CALÇADAS DO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE, E
SUA INVISIBILIDADE PARA O PLANEJAMENTO DA CIDADE /
Janaina Isolde de Campos Noronha. -- 2019.
61 f.
Orientador: Paulo Roberto Rodrigues Soares.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto
de Geociências, Bacharelado em Geografia, Porto
Alegre, BR-RS, 2019.

1. Mobilidade. 2. Pedestre. 3. Calçadas. 4. Espaço
Urbano. 5. Centro Histórico de Porto Alegre. I.
Soares, Paulo Roberto Rodrigues, orient. II. Título.

JANAÍNA ISOLDE DE CAMPOS NORONHA

**AS CALÇADAS DO CENTRO HISTÓRICO DE PORTO ALEGRE,
E SUA INVISIBILIDADE PARA O PLANEJAMENTO DA CIDADE**

Monografia apresentada ao
Departamento de Geografia da
Universidade Federal do Rio Grande do
Sul como requisito parcial para a
obtenção do título de Bacharel em
Geografia

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares – UFRGS

Prof. Dra. Cláudia Luisa Zeferino Pires – UFRGS

Prof. Dr. Mário Leal Lahorgue – UFRGS

#calçadacilada



AGRADECIMENTOS

Cursar geografia foi mudar o rumo de uma trajetória. Foi me aventurar em algo novo, mas que valeu muito a pena.

De início agradeço a Ysolde, minha mãe pelo apoio incondicional sempre, e por realmente acreditar que sou inteligente. Mãe é mãe. Aos meus irmãos Gerson, Ronaldo e Rogério pela atenção e preocupação que sempre tiveram comigo. Ao Eduardo, meu pai, tivemos um breve convívio, mas não menos importante.

A Laisa um agradecimento mais que especial pela parceria em sair nas ruas para aplicar um questionário, tarefa nada fácil, assim como todo apoio ao longo desse trabalho. Neemias pela disposição nos infinitos pedidos leitura e pela caminhada para realização das fotografias. Genilson, que mesmo estando muito longe, incomodei com minhas inquietações. Samuel pelo pedido de socorro final. Obrigada. Ao Roger, Michele, Carolina, Diego, Carina, Tati e Malta pela enorme parceria ao longo do curso. Amigos que fiz durante a graduação e que levarei para vida.

Ao Tobias pelo encontro inesperado, mas que resultou em patrocínio de almoço na saída de campo, e um momento de convívio muito especial. (Laisa e eu gostamos muito do almoço).

Aos professores da UFRGS que ao longo da graduação tiveram um papel muito importante em minha formação.

Ao meu orientador, Professor Paulo, que mesmo sem saber muito bem o que pretendia fazer, nem eu mesma não sabia, aceitou me orientar desde a cadeira de TG.

Aos meus amigos de antes da UFRGS que sempre torceram por mim: Luciano, Marina, Tatiane, Rosangela, Daniela e Alexandre.

Ao meu colega de SEMA, Aílton, por ter aceitado me orientar no estágio obrigatório, pelos livros doados e pelas inúmeras conversas.

Ao Vinicius, que entrou na minha vida já no meio desse processo, obrigada pela parceria, momentos de descontração e compreensão pelas ausências para a escrita dessa monografia.

Agradeço a todos que, de alguma forma, me apoiaram ao longo dessa caminhada.

RESUMO

Esse trabalho consiste na análise da situação das calçadas do bairro Centro Histórico de Porto Alegre. Fez-se um recorte espacial a fim de trabalhar com as ruas centrais onde encontramos o núcleo de comércio e serviços. Com o objetivo de levantar as condições das calçadas e os entraves encontrados pelo pedestre. Nesse sentido, buscamos compreender todas as problemáticas que estão presentes nessa região, contextualizada dentro das questões do espaço urbano. Para o desenvolvimento desse estudo propõe-se uma revisão bibliográfica, investigação quanto a responsabilidade das calçadas e análise da legislação. Caminhar é inerente ao ser humano e por mais que andar a pé não seja o meio de locomoção principal, em algum momento de nosso dia somos pedestres, e a mobilidade ativa recebe pouca atenção do poder público. A mobilidade urbana tornou-se um desafio para a gestão das cidades, e para isso é preciso pensar a mobilidade de forma sistêmica, integrando todos os modais e valorizando o transporte público. Dentro desse estudo, procurou-se trazer a perspectiva do pedestre. E para sua locomoção, as calçadas são preponderantes, com uma função básica de ligar a cidade trazendo segurança ao transeunte.

Palavras-chave: Mobilidade. Pedestre. Calçadas. Espaço Urbano. Centro Histórico de Porto Alegre

ABSTRACT

This work analyse the situation of the historical downtown sidewalks of Porto Alegre. To this, a spacial cut was made in order to work with the central city streets where the commercial core and services are localized, aiming to find the conditions of the sidewalks and the obstacles found by the pedestrians. We seek to understand all the problems that are present in this region, contextualizing those within the issues of urban space. For the development of this study, a bibliographical review was made, as well as an investigation regards the responsibility of the sidewalks and an analysis of the legislation. Walk is inherent to the human being and even when walking is not the main form of locomotion, at some point in our days we are pedestrians and active mobility receives little attention from the public power. Urban mobility has become a city management challenge, and in this way it is necessary to think of mobility in a systemic way, integrating all the mobility modalities and valuing the public transport. This study search to bring the pedestrian perspective, whose locomotion uses the sidewalks in a preponderant way. In this way, sidewalks have a basic function of connecting the city bringing safety to the pedestrians.

Keywords: Mobility. Pedestrian.Sidewalks.Urban space.Porto Alegre Historic Center

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

DMAE - Departamento Municipal de Água e Esgoto

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação

SMIM - Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade Urbana

PMPA - Prefeitura Municipal de Porto Alegre

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

WRI- ONG World Resources Institute

LISTA DE FIGURAS

Figura: 1 Questionário	15
Figura 2: Fluxograma Metodológico	17
Figura 3: Mapa de delimitação da área de estudo.....	18
Figura 4: A - Acesso ao Centro; B - áreas pela predominância das atividades.....	19
Figura 5: A - Praça Montevideú, 1988; B - Praça Montevideú, 2019	22
Figura 6: A - Rua dos Andradas esq. Dr. Flores,1961; B - Rua dos Andradas esq. Dr. Flores,2019	22
Figura 7: A - Av. Borges esq. Andrade Neves,1976; B - Av. Borges esq. Andrade Neves,2019	23
Figura 8: A - Andradas (Rua da Praia), 1976; B - Andradas (Rua da Praia),2019.....	23
Figura 9: Antes e depois da retirada dos vendedores ambulantes	24
Figura 10: Centro Popular de Compras, 2018	24
Figura 11: Terminais de ônibus Av. Salgado Filho, 2019	25
Figura 12: Reportagem Correio do Povo de 04/04/2019	36
Figura 13: A - Rua Dr. Flores, 2018; B - Rua Mal. Floriano Peixoto, 2018.....	37
Figura 14: A -Ilha para pedestre; B - Ilha para pedestre, 2019	39
Figura 15: A - Rua dos Andradas, 2018; B - Rua Voluntários da Pátria, 2019	41
Figura 16: Definição do Padrão das calçadas cartilha Minha Calçada	41
Figura 17: Os oito princípios da calçada e seus elementos	43
Figura 18: Mapa da situação das calçadas	44
Figura 19: A - Av. Júlio de Castilhos, 2019; B - Praça Rui Barbosa, 2019.....	47
Figura 20: A - Rua dos Andradas, 2018; B - Rua Otavio Rocha, 2019.....	48
Figura 21: A - Rua Vigário José Inácio, 2018; B - Rua Dr. Flores, 2018.....	49
Figura 22: A - Av. Salgado Filho, 2019; B - Av. Salgado Filho, 2019	49
Figura 23: A - Praça Osvaldo Cruz, 2019; B - Praça VX Novembro, 2019	50
Figura 24: A - Rua Vigário Jose Inácio, 2019; B - Rua dos Andradas, 2018	51
Figura 25: Rua Vigário José Inácio, 2019.....	54

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Conflitos e Potencialidades.....	21
Quadro 2: Os oito princípios da calçada, seus elementos e o resultado esperado da aplicação.....	42

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVOS.....	14
1.2 JUSTIFICATIVA	14
1.3 METODOLOGIA DA PESQUISA	14
1.3.1 Levantamento bibliográfico	14
1.3.2 Saída de campo no local de estudo	15
1.3.4 Elaboração e Aplicação de Questionários.....	15
1.3.5 Critérios de avaliação das calçadas	16
1.3.6 Compilação dos Dados.....	16
1.4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	18
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	26
2.1 ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE.....	26
2.2 MOBILIDADE URBANA	29
2.3 O PEDESTRE COMO A FIGURA CENTRAL.....	30
3. DISPOSITIVOS LEGAIS	34
3.1 REFERENTE À MOBILIDADE.....	34
3.2 RESPONSABILIDADE QUANTO À MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS	36
4. PADRÃO DAS CALÇADAS	40
5. SITUAÇÃO DAS CALÇADAS A PARTIR DAS PERSPECTIVAS LEVANTADAS	44
5.1 PERSPECTIVAS OBJETIVAS.....	45
5.2 OS ENTRAVES PARA MOBILIDADE	46
5.3 FAVORECENDO A MOBILIDADE A PÉ.....	52
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58

1. INTRODUÇÃO

A configuração desenvolvida na cidade tem efeito direto na qualidade de vida da população. Pensar e projetar a cidade para as pessoas de forma que elas possam ocupá-la e se fazer presente nela de forma igualitária. Estamos vivendo um momento de medo devido à crescente violência, e com isso, as pessoas estão a se proteger da cidade e não a vivê-la de forma mais plena e participativa. Acaba-se criando uma relação de distanciamento com a cidade e alguns locais tornam-se apenas superfícies de passagem.

A urbe precisa de nossa atenção, não podemos deixar tudo com poder público. A população precisa sensibilizar-se com as questões inerentes ao município. E a mobilidade urbana entra como um ponto importante na dinâmica da cidade. Locomover-se de maneira inteligente, com mais opções de locomoção e com modais interligados, onde os trajetos diários passem a ser uma troca com a cidade e não somente uma angústia devido aos problemas referentes à mobilidade.

A escolha do tema para o trabalho de conclusão de curso traduz o interesse da autora ao longo do curso de graduação pelas questões que perfazem o município e o espaço urbano, sendo o Centro Histórico de Porto Alegre o objeto de estudo desse trabalho.

Corrêa (2016) coloca que manifestações espaciais da cultura, os lugares simbólicos estão impregnados de significados políticos, religiosos, étnicos ou associados ao passado, o que os torna dotados de uma singularidade simbólica, distintos qualitativamente dos demais lugares caracterizados por uma diferenciação quantitativa. E o Centro nos remete há um imaginário, pois constitui um espaço simbólico que dá identidade a cidade, pois se confunde com a própria origem da cidade de Porto Alegre.

Ao transitar diariamente por este espaço, comecei a perceber a deficiência no mobiliário urbano e a dificuldade de mobilidade para o pedestre.

Caminhar é o meio mais igualitário de locomoção, mas por vezes não se é dado à devida importância pelo poder público que foca nas vias públicas para um melhor deslocamento dos veículos automotores. Portanto, esse estudo pretende trazer a visão do pedestre nesse sistema onde os veículos motorizados são priorizados, e mesmo em ruas onde não circulam veículos automotivos, como no caso de algumas ruas do Centro Histórico, identificamos a falta de comprometimento para com esses locais.

A mobilidade urbana tornou-se um dos principais desafios em termos de gestão das cidades, com um processo de urbanização intensificado nos últimos anos e sem um

planejamento adequado as cidades vivem já há algum tempo uma crise no que tange aos deslocamentos. As pessoas deslocam-se pelos mais variados motivos em busca por algum serviço, lazer e principalmente a trabalho. O país apresenta um sistema rodoviário dominante, herança de uma política que estabeleceu um acúmulo de investimentos para esse tipo de transporte, em prejuízo a outros modelos de locomoção. E o transporte coletivo não expressa uma qualidade nos serviços prestados, tampouco se apresenta como uma solução satisfatória. Ocorre que muitas pessoas decidem por utilizar veículos particulares nos seus deslocamentos diários.

Mas o que é a mobilidade urbana? Termo que nos últimos anos está sendo bastante difundido. Trata-se da capacidade de deslocamentos das pessoas dentro da cidade, mas, mais do que isso, o termo abrange a qualidade, segurança, acessibilidade e confiabilidade nos deslocamentos. Portanto, mobilidade não é sinônimo de transporte. É preciso pensá-la de forma sistêmica e que atenda às necessidades de todas as pessoas e não apenas de alguns. Tudo isso em consonância com os espaços públicos para melhor organização da cidade.

Cabe nesse estudo tratar dos espaços públicos, que são locais abertos e que podem ser frequentados por qualquer cidadão, onde o poder público é responsável. Salientamos aqui que as calçadas também são parte integrante dos espaços públicos, e como tal merecem atenção do poder público responsável por esses espaços, em parte, do pedestre que o utiliza, do privado que cabe também em parte a sua manutenção. O foco desse trabalho é a mobilidade pedonal e o quanto toda essa estrutura que está evidente afeta quem transita diariamente pelo Centro de Porto Alegre.

A área de estudo será delimitada pelas principais ruas do Centro Histórico de Porto Alegre, onde está o núcleo de comércio. Grande parte do transporte público que vem dos bairros tem seus terminais no entorno dessas ruas e com isso o maior volume de circulação de pessoas. Essa parte do Centro hoje tem a situação mais crítica, devido não só à qualidade do mobiliário urbano, quanto aos entraves que o pedestre encontra ao transitar por essas ruas.

Ao caminhar pelas ruas do Centro percebemos as calçadas mal conservadas, lajotas soltas, buracos, desníveis e falta de acessibilidade. Portanto, sem a segurança adequada para quem caminha nesses locais. Além da má qualidade do mobiliário urbano, outros entraves são encontrados, como os vendedores ambulantes que fazem das calçadas seus estabelecimentos comerciais. Todo esse conjunto somado aos horários de maior movimento no centro, que é o horário comercial, temos um verdadeiro caos para as pessoas que precisam transitar pelo bairro. Em dias de chuva, toda essa problemática só aumenta alguns pontos às lajotas, que são extremamente escorregadias favorecendo na ocorrência de acidentes.

1.1 OBJETIVOS

O objetivo geral do trabalho é analisar a atual estrutura das calçadas e avaliar a qualidade desses espaços e o quanto e como afetam a mobilidade pedonal. Integram também os objetivos específicos, que são eles:

- Mapear as condições da atual estrutura;
- Avaliar a problemática da mobilidade e sociabilidade;
- Investigar a responsabilidade sobre a manutenção das calçadas e a legislação pertinente;
- Analisar a problemática da mobilidade pedonal, frente à estrutura que está estabelecida e seus obstáculos.

1.2 JUSTIFICATIVA

As questões concernentes a mobilidade urbana são consideradas um dos principais desafios para a gestão das cidades, tendo em vista os inúmeros problemas que precisam ser superados. Ao caminhar pelas ruas do centro Histórico, fica fácil perceber as péssimas condições em que se encontram as calçadas, assim como a disputa pelo espaço que ocorre em boa parte delas, dificultando bastante quem precisa caminhar nessa área. A ideia inicial desse estudo surge do reflexo do cotidiano em percorrer essas ruas com frequência, por deslocar-me diariamente para o centro em virtude do trabalho. Há falta de mobilidade, a situação das calçadas e o mobiliário urbano de uma forma geral, se misturaram com a sujeira que toma conta da paisagem urbana do centro. Não há como não sentir-se incomodado com o descaso pelo centro, como também com a cidade em seus mais variados pontos. Pensar em uma mobilidade ativa, em que o pedestre possa ser o protagonista e não somente os veículos motorizados.

1.3 METODOLOGIA DA PESQUISA

1.3.1 Levantamento bibliográfico

Para um bom andamento do projeto, a pesquisa bibliográfica é de extrema importância com a finalidade de uma fundamentação teórica e metodológica. Foi executada uma investigação e análise da legislação vigente no que se refere ao tema da pesquisa. E outros referenciais pertinentes ao assunto estudado. A fim de compreender a dinâmica socioespacial

do centro de Porto Alegre, assim como a importância que o centro reflete para cidade como um todo. Compreender a dimensão da mobilidade urbana que vai muito além dos conceitos de trafegabilidade.


1.3.2 Saída de campo no local de estudo

Com o objetivo de um reconhecimento mais aprimorado da área de estudo e também identificar os locais como mais problemas nas edificações das calçadas, foi realizado o levantamento da área. Através de registros fotográficos em horários e dias distintos. A fim de se verificar os transtornos encontrados pelo pedestre, observou-se a região de estudo em horário de almoço entre 12h e 13h, bem como ao fim do dia entre 18h e 19h, através de registros fotográficos das edificações das calçadas danificadas e dos pedestres nestes horários e dias diferentes. Para se localizar os problemas estruturais das calçadas, algumas fotos foram feitas fora do horário de maior movimento e também nos finais de semana. Além dos problemas estruturais evidentes, a disputa pelos espaços é um fator presente nessa área e pode-se observar nas saídas de campo.

1.3.4 Elaboração e Aplicação de Questionários

Elaboração de questionários com intuito exploratório em busca de levantar informações acerca dos objetivos da pesquisa. O questionário foi estruturado com sete perguntas, sendo cinco de múltipla escolha e duas abertas. Conforme figura 1.

Figura:1 Questionário

 INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA	
Questionário de pesquisa para Trabalho de conclusão acerca das condições das calçadas e da mobilidade pedonal no Centro Histórico de Porto Alegre.	
Questionário _____ Local _____	
1 - Qual ou quais as razões para frequentar Centro Histórico?	
<input type="checkbox"/> Trabalho <input type="checkbox"/> Serviços <input type="checkbox"/> Comércio <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Outros	
2 - Com que frequência?	
<input type="checkbox"/> Diária <input type="checkbox"/> Semanal <input type="checkbox"/> Mensal	
3 - Como você considera atual estrutura das calçadas do Centro Histórico?	
<input type="checkbox"/> Muito Boas <input type="checkbox"/> Boas <input type="checkbox"/> Regulares <input type="checkbox"/> Ruins <input type="checkbox"/> Muito Ruins	
4 - Locomove-se com tranquilidade e facilidade?	
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> As vezes	
5 - O que dificulta sua mobilidade?	
6 - Quando se fala em mobilidade urbana você pensa em que?	
<input type="checkbox"/> Transporte público <input type="checkbox"/> Veículos Motorizados <input type="checkbox"/> Bicicletas <input type="checkbox"/> Ruas e Avenidas <input type="checkbox"/> Pedestres <input type="checkbox"/> Outros	
7 - O que você acha que poderia mudar para melhorar os deslocamentos dos pedestres no Centro Histórico?	
<input type="text"/>	

Fonte: autora

Para tanto, a definição do público alvo é de extrema importância para obtenção de dados relevantes para pesquisa. A aplicação dos questionários equacionou-se de duas maneiras, primeiramente utilizando como público alvo colegas de trabalho, então o questionário foi encaminhado por meio eletrônico. Contudo, utilizar-se apenas desse ambiente para obtenção dos dados ter-se-ia resultados muito homogêneos. Em razão disso, conclui-se que a aplicação nas ruas estudadas seria um caminho importante para a obtenção dos dados. Portanto, os questionários foram também direcionados aos usuários/pedestres/vendedores ambulantes que se utilizam desses espaços.

A aplicação nas ruas apresentou algumas dificuldades quanto à receptividade das pessoas em querer responderem ao questionário. Algumas se recusaram mesmo explicando que se tratava de uma pesquisa acadêmica. No entanto, as que se propuseram a participar se mostraram participativas respondendo o questionário e interagindo sobre o assunto abordado.

1.3.5 Critérios de avaliação das calçadas

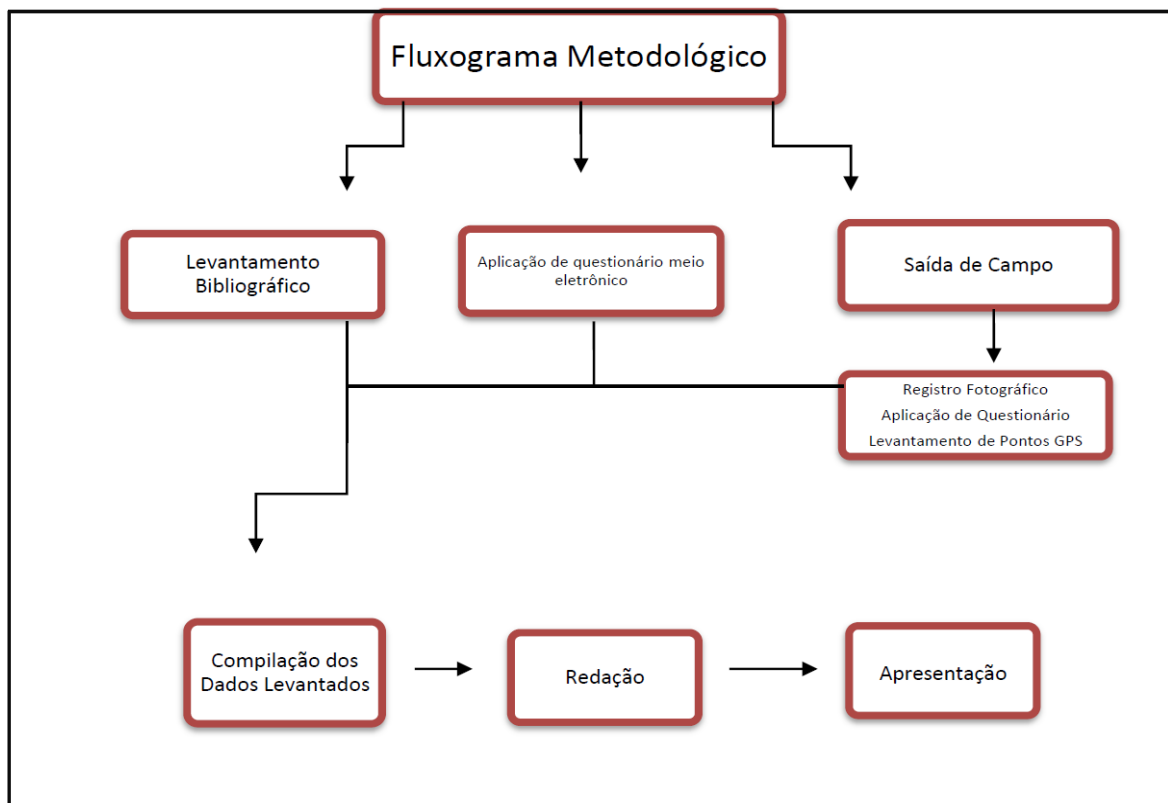
Para se ter uma avaliação das condições das calçadas, bem como esses espaços são ocupados e o quanto isso reflete no dia a dia de quem passa por essas ruas. No sentido de analisar essa área, o questionário foi basilar para o andamento da pesquisa, pois através dele pode-se identificar o que seria importante para que as calçadas atendessem ao fim que a se destinam. Embora as calçadas devam seguir um padrão, ou seja, normas específicas que definam seu dimensionamento, a ideia central da discussão não é o padrão arquitetônico que as calçadas devam seguir, ainda que esse fator seja extremamente relevante quando de sua construção e manutenção. Mas sim debater os fatores que permeiam essa discussão, sendo eles fatores humanos, tendo em vista as disputas territoriais bem presentes nessa região.

1.3.6 Compilação dos Dados

A análise dos questionários aplicados para equacionar os dados obtidos a fim de se estruturar a qualidade e a sociabilidade quando da utilização desses espaços. Efetivando a interpretação e contextualização desses dados. Referente às perguntas objetivas, foi realizado o levantamento quantitativo das respostas e transformado em porcentagem, a fim de facilitar a análise e interpretação. Com as perguntas abertas procurou-se identificar os problemas enfrentados pelo pedestre, bem como em sua visão o que poderia ser feito para melhorar as condições tanto estruturais quanto aos obstáculos enfrentados no percurso que realiza.

Os mapas foram produzidos com a utilização dos limites e logradouros disponibilizados no site do Observa POA. Foi elaborado um mapa de localização, em que se colocam as ruas estudadas em destaque. E gerado um mapa para uma amostragem da situação em que se encontram as calçadas. Para esse mapa foram coletados os pontos através do CR 7 campeiro, um software utilizado no celular para coleta de pontos. E registro fotográfico do ponto coletado, as quais foram inseridas em um banco de dados no Sistemas de Informações Geográficas - SIG QGIS 2.18, tendo como sistemas geodésicos de referência o WGS 84 e o sistema de coordenadas a Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM). Os resultantes da aplicação dos questionários e dos mapas produzidos auxiliaram nas informações acerca da área de estudo, trazendo a visão dos usuários desses locais. Podendo assim realizar uma leitura das dinâmicas socioespaciais produzidas nessa região.

Figura 2: Fluxograma Metodológico



Fonte: autora

1.4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo consiste no Centro Histórico de Porto Alegre, que segundo o portal OBSERVA POA: possui 39.154 habitantes, representando 2,78% da população do município. Com área de 2,39 km², representa 0,50% da área do município, sendo sua densidade demográfica de 16.382,43 habitantes por km². A fim de realizar um estudo cuidadoso da área, um recorte espacial foi realizado em que as ruas centrais foram o cerne do trabalho. A Figura 3 traz o mapa produzido para evidenciar as ruas pesquisadas, onde se localiza o núcleo de comércio, serviços e o transporte coletivo. Com isso tendo um número elevado de pessoas que transitam por essas ruas ao longo do dia, seja para trabalho, busca por algum serviço ou mesmo de passagem, tendo em vista as linhas de ônibus que partem para todos os pontos da cidade.

Figura 3: Mapa de delimitação da área de estudo



Figura 4: A - Acesso ao Centro; B - áreas pela predominância das atividades



Fonte: Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre (Viva o Centro) (2009)

A figura 2 A mostra os acessos ao bairro e a figura 2 B a predominância das atividades, enfatizando que as ruas estudadas estão inseridas na área de comércio e serviços.

Os centros urbanos surgem como polo concentrador de comércio e serviços e as cidades desenvolvem-se no entorno desse centro. Conforme coloca Villaça (2001) se a essência do valor de uso das localizações está associada a potencializar os deslocamentos de toda comunidade, é nesse ponto que está cristalizada a maior quantidade de trabalho socialmente necessário, despendido na produção da aglomeração e pela aglomeração. A origem do valor que o bairro representa muito tem a ver com as relações econômicas, políticas e a na busca pela otimização dos deslocamentos, tendo um núcleo concentrador que se configura como um local de serviços e de trabalho.

Por sua vez, o valor material é a fonte de seu valor simbólico. É excepcional importância comunitária e social dos centros que faz com que eles passem a ser objeto de grande valorização simbólica. (Villaça, 2001)

O Centro tem esse valor simbólico para muitos que o frequentam pelo que representa em memórias, mas para quem mora também tem alguns aspectos relevantes, como estar próximo dos serviços e de um centro cultural. Podemos dizer uma vantagem no que corresponde aos deslocamentos, afinal se ganha em tempo. Mas, infelizmente nem todos tem o mesmo poder aquisitivo e isso sem dúvida vai influenciar na conformação da cidade. Portanto, o Centro vem apresentando certa decadência pelo surgimento de outros polos concentradores de serviços e também através do capital imobiliário que, em busca de novos lucros, aponta novos locais de moradia para quem possui maior poder aquisitivo. Portanto,

com o processo de crescimento e urbanização das cidades ocorreu transformações nos usos dos espaços e o bairro deixa de ser o principal núcleo de serviços da cidade, em virtude do surgimento de outras áreas que concentram as mesmas funções. Mas, mesmo o Centro apresentando depauperamento, ainda assim não perdeu totalmente sua importância e como coloca Villaça:

Dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de toda uma simbologia. Os centros urbanos principais são, portanto (ainda são, em que pesem suas recentes decadências), pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação. (Villaça, 2001).

Com o Centro Histórico de Porto Alegre não foi diferente. De acordo com a Síntese do Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre (Viva o Centro) (2009), o centro de Porto Alegre teve as fases do glamour, renovação, decadência e atualidade. Em 1872, Porto Alegre passa a ser a Capital do Estado do Rio Grande do Sul, entre 1900 a 1930 consolida-se como capital a partir de grandes obras de modernização. O centro passa a ter a fase do glamour, que vai de 1930 a 1960 um espaço urbano cosmopolita – cinemas, teatros, cafés e clubes em meados de 1960, o centro já tem muitos edifícios e a cidade é considerada uma das grandes capitais do Brasil. Entre 1960 a 1970, ocorre a fase da renovação, em clima de modernidade que se traduz na verticalização em estilo modernista, perda do patrimônio e obras viárias. Entre 1970 a 1980 observa-se a fase da decadência, devido à degradação do espaço físico, gerando estigma da insegurança e as questões urbanísticas são desconsideradas e uma grande destruição do patrimônio. Desativação do bonde e incentivo ao transporte automotivo. A partir de 1980 entramos na fase da atualidade com início dos estudos de reabilitação urbana e em 1981 é fundada a Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural, criando uma nova consciência sobre os prédios antigos e as áreas verdes. O quadro 1 é um resumo dos conflitos e potencialidades presentes no Centro Histórico de Porto Alegre, material integrante do plano estratégico de reabilitação da área Central de Porto Alegre, produzido na busca por ações de revitalização dessa área.

Quadro 1: Conflitos e Potencialidades

OPORTUNIDADES DE MELHORIAS CONFLITOS	PONTOS FORTES POTENCIALIDADES
<p>Segurança</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vandalismo • Sensação de insegurança 	<p>Patrimônio Cultural</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prédios e praças históricos • Atividades culturais • Pontos turísticos de lazer
<p>Condições do Espaço Público</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluição ambiental • Conservação e manutenção dos passeios ineficiente • Falta de iluminação • Acúmulo de terminais de transporte coletivo <ul style="list-style-type: none"> • Bloqueio visual do Lago Guaíba • Barreiras físicas (mobiliário urbano, ambulantes,...) 	<p>Diversidade Econômica e Social</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversidade de atividades (cultura, lazer e comércio) • Concentração de serviços <ul style="list-style-type: none"> • Economia popular • Interação das camadas sociais <ul style="list-style-type: none"> • População residente • Potencial turístico
<p>Mobilidade Urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilidade do pedestre comprometida pela má conservação do espaço público • Deficiência no embarque e desembarque do transporte coletivo <ul style="list-style-type: none"> • Linhas circulares ineficientes 	<p>Facilidade de Acesso</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opções e regularidade de horários do Transporte Coletivo • Opção de estacionamento rotativo (Área Azul) <ul style="list-style-type: none"> • Deslocamentos a pé
<p>Presença de Comércio Informal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concorrência com o comércio formal 	<p>Patrimônio Ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proximidade do Lago Guaíba • Praças, parques e arborização no espaço público
<p>Segregação Econômica e Social</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comércio informal • Mendigos e moradores de rua 	

Fonte: Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre (Viva o centro)

As figuras 5, 6, 7 e 8 são de algumas ruas do Centro Histórico em que temos a mesma rua em anos atrás e agora no ano de 2019. A ideia dessas fotos foi trazer um pouco do nosso antigo Centro e como ele está agora, uma comparação com as mudanças ocorridas no espaço urbano ao longo dos anos.

Na figura 5 temos a Praça Montevideu, localizada em frente à Prefeitura de Porto Alegre, nota-se poucas mudanças, mas duas são evidentes: a fonte situada no meio da praça que recebeu cercamento e algumas árvores do lado direito que foram suprimidas.

Figura 5: A - Praça Montevideú, 1988; B - Praça Montevideú, 2019



Fonte: A - Site projeto Viva o Centro; B- Fonte: Autora

A figura 6 traz o cruzamento da Rua dos Andradas com a Rua Dr. Flores. Notamos a mudança no tipo de calçamento e também os contêineres de lixo que foram incorporados a paisagem urbana nos últimos tempos.

Figura 6: A - Rua dos Andradas esq. Dr. Flores,1961; B - Rua dos Andradas esq. Dr. Flores,2019



Fonte: A -antigaportoalegre.no.comunidades.net/; B-Fonte: autora.

A figura 7 traz, no cruzamento das Av. Borges de Medeiros com a Andrade Neves, um ponto que figurava como um local de encontro por ter o tradicional cinema Victória, que parou de funcionar em 2018. E o comércio informal que se faz presente no Centro.

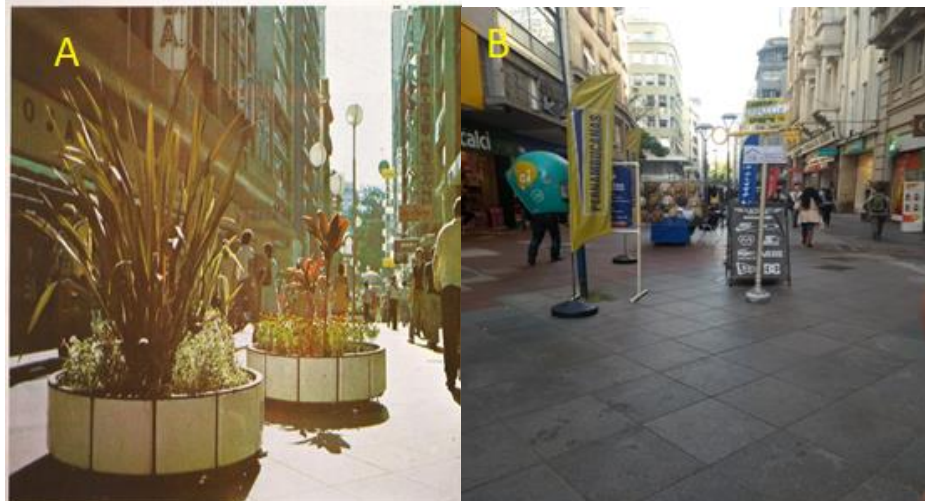
Figura 7: A - Av. Borges esq. Andrade Neves, 1976; B - Av. Borges esq. Andrade Neves, 2019



Fonte: A-antigaportoalegre.no.comunidades.net/; B - Fonte: autora

A figura 8 mostra uma das principais Ruas do Centro Histórico, a clássica Rua Dos Andradas, também conhecida como Rua da Praia. Nos anos 70, parte da rua torna-se calçadão que ainda é hoje, mas os canteiros ao longo da rua não mais existem. Encontramos hoje placas de propaganda e o comércio informal.

Figura 8: A - Andradas (Rua da Praia), 1976; B - Andradas (Rua da Praia), 2019



Fonte: A - xicogoncalves.com.br; B - Fonte: autora

A partir de projetos como o Viva o Centro e Monumenta ações para “revitalização” desta área foram implantadas. O que se conseguiu em alguns pontos como a revitalização de praças, prédios históricos, algumas ruas e monumentos. Uma obra que marcou o centro nos últimos anos foi a construção do Centro Popular de Compras, concluído em 2009, localizado na Praça Ruy Barbosa, entre as Avenidas Mauá e Voluntários da Pátria. Esta foi a solução encontrada pela Prefeitura para solucionar a questão do comércio informal, anteriormente instalado nas vias públicas da área central.

Figura 9: Antes e depois da retirada dos vendedores ambulantes



Fonte: Site projeto Viva o Centro – Prefeitura Municipal de Porto Alegre

Figura 10: Centro Popular de Compras, 2018



Fonte: Autora

O recorte espacial feito na área do Centro Histórico para realização desse estudo foi considerada uma das mais complicadas desta região devido aos obstáculos encontrados para as pessoas que precisam utilizar estes espaços e o pouco para não dizer quase nada de investimentos que a prefeitura tem feito nestas ruas.

Mesmo com a construção do Centro Popular de Compras, com a falta de empregos e intensificação dos movimentos migratórios, que no contexto de Porto Alegre, imigrantes estão inseridos no comércio informal, as calçadas são utilizadas para a exposição de seus produtos.

Um comércio informal que cresceu bastante nesta área são os vendedores ambulantes de frutas e verduras. Essa questão é só mais uma que o poder público precisa tentar resolver para melhorar a qualidade dos espaços públicos da área central. Ressaltando que quando se diz resolver, não se trata da expulsão dessas pessoas de uma forma simplista. O poder público precisa dar opções para essas pessoas, tentar buscar uma solução compreensível, em consonância com políticas públicas que promovam geração de renda e possibilite a saída desses profissionais da informalidade. Outro ponto a ressaltar nessa área são os terminais das linhas de ônibus, caracterizadas por placas ao lado das calçadas, principalmente na Av. Salgado Filho e Av. Borges de Medeiros, onde nesses pontos formam-se longas filas que geram transtornos, tanto para quem precisa passar por esses locais, quanto para quem precisa esperar o ônibus, pois não há conforto algum e, em dias de chuva, existe um agravante: a ausência de proteção.

Figura 11: Terminais de ônibus Av. Salgado Filho, 2019



Fonte: autora

Muitas são as questões a serem vistas no centro para buscar um melhor aproveitamento dessa área para quem utiliza seja de passagem, ou para trazer frequentadores ao centro em busca de serviços ou mesmo lazer. Um local que já teve seu auge, mas que não perdeu totalmente seu valor e, que com um pouco de atenção ao efetuar alguns percursos, podemos perceber o quanto de potencial possui o Centro Histórico de Porto Alegre.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A fundamentação teórica faz-se primordial para o desenvolvimento da pesquisa e assim subsidiar a análise dos resultados. Este estudo busca compreender as situações cotidianas que afetam as pessoas que precisam locomover-se pelo bairro estudado, fazer um estudo e uma reflexão sobre os conceitos de espaços públicos, mobilidade urbana e o pedestre como a figura central.

2.1 ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE

Como muito bem tratado por Milton Santos, o espaço geográfico é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos naturais e artificiais. Assim:

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (Santos, 1996, p.63)

Portanto, temos o espaço geográfico e nele está impresso as transformações naturais e sociais, produto da ação do indivíduo sobre o meio em que vive. Através de seu trabalho, a sociedade constrói e reconstrói o espaço formado, como coloca Santos, por um conjunto indissociável de sistemas de ações e sistemas de objetos, sendo considerados um quadro único e não visto isoladamente. O espaço público apresenta uma dinâmica com criações de novos aparelhamentos ou mesmo uma reformulação dos antigos na busca de um aperfeiçoamento desses espaços, mas que às vezes, pela falta de um planejamento adequado não atinge de maneira satisfatória todas as regiões.

E o espaço público, como definir? Podemos considerar que são espaços de uso comum, como as ruas, praças, parques, largos e etc. Esses espaços outorgam identidade a cidade dando movimento a partir de seus usos. E todos têm acesso? Porque afinal é público.

Infelizmente, embora sejam públicas as formas de apropriação desses espaços, acontecem pelas relações a eles associados, sejam de poder e de interesse em determinadas áreas, o que acaba incluindo certos tipos de público e excluindo outros. Para Ângelo Serpa, a discussão do espaço público na cidade contemporânea, constitui-se em um desafio, não só para geografia, mas também para outras ciências e filosofias que pretendam políticas e ativas. Assim:

O espaço público é aqui compreendido, sobretudo, como o espaço da ação política ou, ao menos, da possibilidade da ação política na contemporaneidade. Ele também é analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial. Ou seja, ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos. (Serpa, 2007, p.9)

Assim, forma-se um desafio, pois os espaços públicos nas cidades hoje se apresentam como uma disputa pelos diversos atores que de alguma forma tentam ou querem utilizar-se desses espaços, e, na maioria das vezes, buscando lucro. A forma como o espaço urbano se (re) produz mostra a importância que alguns pontos da cidade têm sobre outros, e o público que acaba acessando certos locais, mesmo sendo públicos. Cada ponto vai ter seu modo de apropriação em consonância com seus frequentadores. A cidade, normalmente está dividida por zonas de maior poder aquisitivo, zonas de maior periculosidade, zonas periféricas e etc. E com os espaços públicos acontece assim também. Essa divisão de frequentadores. Pois, como trata Serpa, a acessibilidade não é somente física, mas também simbólica, e a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam seu *design* físico de ruas, praças, parques, largos, *shopping centers* e prédios públicos. Acaba acontecendo uma apropriação seletiva dos espaços públicos. Pensando no caso do Centro Histórico de Porto Alegre, passou por esse processo em que os interesses por outras áreas da cidade e o surgimento de *shopping centers* trouxe uma mudança no perfil dos frequentadores. O núcleo de compras e serviços do bairro hoje se conforma com lojas mais populares, configurando assim um tipo de público que frequenta essa parte do Centro.

E a situação das calçadas mostra um desinteresse por parte do poder público em revitalizar essa área e trazer uma melhor acessibilidade, segurança e mobilidade para quem transita nestas ruas. Dispomos de uma sociedade composta por desigualdades e interesses conflitantes e isso reflete nos espaços comuns. Corrêa traz a ideia do espaço público fragmentado e articulado, expressão dos processos sociais.

Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residências e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e as idas ao cinema, culto religioso, praia e parques. (Corrêa, 2005,p.7)

O espaço urbano é o conjunto das ações estabelecidas a partir das relações econômicas, políticas e sociais que estão marcadas na cidade pelos diversos agentes que nela atuam. Esta fragmentação do espaço público que Corrêa aponta, enfatiza a presença das desigualdades socioespaciais tão marcantes em nossa sociedade. Os distintos usos da terra e suas disputas marcam a cidade e os processos nela presentes. Os interesses e as disputas por cada pedaço da cidade mostram o quanto pode dificultar o acesso de todos aos espaços da cidade, Corrêa coloca que:

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de luta – é um produto social resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. (Corrêa, 2005,p.7).

Portanto, todos independente do grau que atuam na cidade têm suas interferências nesse campo que acaba por tornar-se de luta. Uma luta não somente pela ocupação dos espaços públicos, mas também para marcar a posição nessa sociedade tão injusta pelos seus meios de acumulação de capital, interesses e de privilégios para uma minoria. Trazendo a ideia de Souza:

A organização espacial está sempre mudando, Às vezes, mais rapidamente; às vezes, mais lentamente. E não apenas mudando: está, também, sendo constantemente desafiada, em diferentes escalas. Para cada “ordem” sócio-espacial aparecerá, mais cedo ou mais tarde, ao menos em uma sociedade injusta e heterônoma, um contra projeto (ou vários Contra projetos concorrentes) que proporá ou pressuporá, explícita ou implicitamente, novas estruturas socioespaciais, para agasalhar novas relações sociais. (Souza, 2013, p.38)

Portanto, a cidade está em uma constante mudança em que os interesses colocados em cada pedaço dela muitas vezes se sobrepõem ao interesse coletivo e a relação da sociedade

com a cidade acaba por ficar deteriorada. Milton Santos (1987) fala do direito aos espaços comuns e que eles (praias, montanhas, calçadas etc.) foram impunemente privatizados.

2.2 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana tornou-se um desafio nas cidades brasileiras frente ao grande fluxo diário nos deslocamentos da população. Com crescimento das cidades, conseqüentemente as zonas periféricas, aumentaram as distâncias e o tempo dos deslocamentos impactando diretamente na qualidade de vida principalmente da população que precisa percorrer longas distâncias para chegar ao trabalho, estudo ou busca por algum serviço. Mas como podemos definir a mobilidade? Balbim coloca que a mobilidade surgiu para jogar luz sobre as novas transformações sociais, influenciadas pela divisão social do trabalho nos últimos séculos.

O conceito de mobilidade adquire formas e presta-se a usos e explicações diversas. Da mobilidade cotidiana, passa-se às mobilidades social, residencial e do trabalho, ou, mais recentemente, à mobilidade simbólica. Também são formas de mobilidade as migrações – bem como a mobilidade pendular, do turismo e do lazer –, até chegar-se ao nomadismo ou ao imobilismo. (Balbim, 2016, p.23)

Essas diversas formas de mobilidade que o autor coloca, podemos ver de uma forma sistêmica em que as ações perfazem e produzem os espaços, portanto a mobilidade está assim inserida como um processo socioespacial que influencia na vida e na dinâmica da cidade. Há uma complexidade na produção do espaço, e o urbano surge com muitas benesses, apresentando um desenvolvimento necessário para os novos modos de vida, mas junto com isso trouxe também desafios para compatibilizar os diversos usos no espaço urbano. Como coloca Santos (1996), as diversas frações da cidade se distinguem pelas diferenças das respectivas densidades técnicas e informacionais. Os objetos técnicos de alguma forma são o fundamento dos valores de uso e de troca dos diversos pedaços da cidade. Portanto, o espaço urbano vai estar fragmentado a partir da lógica do consumo e dos interesses por determinados espaços induzidos pela acumulação do capital gerando desigualdades, tendo em vista que as áreas da cidade receberão investimentos ancorados pelos interesses nela pretendidos.

É nesse momento decisivo de metamorfoses da conexão entre a localização e a distribuição geográfica das ações que a mobilidade ganha especial significado. (Barbosa, 2016, p.45)

Essa configuração que a cidade acaba por se desenhar em virtudes dos interesses e com suas centralidades, vai incutir na vida e no cotidiano da população. A mobilidade urbana enquanto gestão do espaço não é somente resolver os problemas de deslocamentos, essa questão está associada aos problemas sociais inerentes às cidades. A composição em que o município está disposto implica que temos os núcleos de moradia e de produção econômica, portanto essa separação vai necessitar de deslocamentos diários.

É preciso enfatizar que a mobilidade não significa simplesmente melhor deslocamento de um ponto a outro do território para o exercício de atividades econômicas, sociais, culturais etc. O ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais. (Barbosa, 2016, p.49)

Os deslocamentos são inerentes a todos os lugares se fazem mais que necessários em tudo que formos realizar, portanto, vai muito além de tentar resolver o problema da mobilidade, abrindo mais vias e estimular o fluxo dos veículos, isso certamente faz parte da problemática da mobilidade, mas não se trata somente disso. A cidade está conformada a privilegiar uma parcela da população e desfavorecendo outras, principalmente quem precisa percorrer grandes distâncias. Portanto, aqui cabe uma reflexão das questões sobre a cidade que se fazem relevantes em termos de estruturas e que são importantes para melhor qualidade de vida, como uma estrutura nos bairros que atenda a população local em saúde, educação e lazer. Transporte público com melhor qualidade e facilidade nos deslocamentos. Pensar e planejar o território de forma coerente que considere as reais necessidades da população como um todo e não apenas tentar resolver de maneira imediatista, mas que em longo prazo não acarretem melhorias significativas. Incluir a mobilidade urbana pensando na questão social, pois a apropriação dos espaços ocorre de forma desigual devido às grandes diferenças sociais.

2.3 O PEDESTRE COMO A FIGURA CENTRAL

Todos nós somos pedestres, independente se a nossa mobilidade principal ocorre por outros meios, mas em algum momento precisaremos andar a pé. Seja de casa até o ponto de ônibus, para ir ao supermercado, em busca de alguma loja entre outros motivos. Ser pedestre é inerente ao ser humano, é nossa forma de locomoção mais básica, mas com o passar dos tempos, meios de transportes motorizados foram sendo implantados a fim de diminuir as

grandes distancias, e hoje boa parte da população não vive sem automóvel. O ponto aqui não é demonizar o veículo motorizado e sim ocasionar uma análise de que o pedestre está inserido nesse sistema e precisa ser respeitado e estar em harmonia com a cidade. O pedestre na maioria das vezes não é lembrado, pois pouco a cidade é desenhada para atendê-lo, visto que boa parte dos percursos são realizados a pé, como coloca Yazigi:

Desde que se considere o valor de uso da cidade, fica muito difícil sustentar qualquer teoria que não coloque o pedestre num papel central. (Yazigi, 2000, p. 270)

Com isso, qual o principal espaço que o transeunte ocupa na cidade? Se não as calçadas, locais que deveriam ser essenciais para seus trajetos, mas que muitas vezes devido aos obstáculos e má qualidade é preciso realizar trajetos alternativos, colocando-se em risco. A calçada para o pedestre é um dos elementos vitais para o seu deslocamento. Contudo, há outros pontos que também se fazem importantes como semáforos eficientes, passarelas, faixas de segurança, iluminação e uma conexão na cidade para que o caminhante consiga efetuar seus trajetos de maneira segura e aproveitando os espaços. Conforme aponta Yazigi, o sistema do pedestre deveria ser aprimoradíssimo, buscando facilitar uma inegável característica da cidade. Entretanto, ao caminhar pelo Centro Histórico, nos deparamos com muitas dificuldades. Desde o grande número de vendedores ambulantes, como a péssima qualidade das calçadas, que são estreitas em boa parte das ruas. Essa área do Centro precisa de um olhar mais atendo da Prefeitura para melhorar a circulação dos transeuntes, assim como tornar o local mais agradável para todos. É um direito do cidadão ter acesso aos locais públicos com qualidade, o direito ao entorno conforme colocado por Yazigi.

Em outras palavras, para mim o direito ao entorno é antes uma tomada de consciência em vista de uma opção de vida mais viável nas cidades; uma extensão de direitos legislados, mas nem sempre estendidos ao espaço público. Certamente, falando de calçadas, a questão da circulação tem de ter grande destaque, sem que isto dispense outros valores da cidade, ligados à ideia de espaço público. (Yazigi, 2000, p.338)

A mobilidade a pé acaba sendo estabelecida e articulada pelas calçadas. Ela atribui vida a cidade, porque através dela pulsa o caminhar das pessoas diariamente no seu ir e vir. Para estimular os cidadãos a andar mais a pé ou aumentarem seu trajeto, quem sabe, já seria um começo, mas a cidade precisa estar receptiva com qualidade de seus espaços, com

calçadas adequadas, com uma sinalização para o pedestre, semáforos eficientes com tempo de travessia segura e iluminação. Fator basilar para quem precisa transitar em horários noturnos. Jane Jacobs quando escreveu sobre as cidades, ocasionou uma reflexão sobre sua ocupação, estando as ruas e as calçadas movimentadas pelas pessoas, haverá uma sensação de segurança.

As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. (Jacobs, 1961 p. 29)

Portanto, ocupar o município, a fim de torná-la mais atraente e segura, vem a ser um fator preponderante para que mais e mais pessoas façam uso dos espaços públicos. Mas também é fato que por vezes em que poderíamos realizar um percurso a pé, acabamos utilizando algum meio de transporte automotivo, principalmente à noite, por medo de sofrer alguma violência.

Contudo, as calçadas e aqueles que as usam não são beneficiários passivos da segurança ou vítimas indefesas do perigo. As calçadas, os usos que as limitam e seus usuários são protagonistas ativos do drama urbano da civilização versus a barbárie. Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas. (Jacobs, 1961 p. 30)

Manter a segurança nas ruas, sem dúvida, é papel do poder público, mas o que torna a cidade segura são as pessoas. O município precisa ser receptivo, e nem todos os seus pontos são atrativos, principalmente em locais onde são priorizados os grandes empreendimentos, como shopping centers, segurança para quem está em seu interior e esquecendo quem caminha em seu entorno. Não significa dizer que basta ocupar as ruas que a violência vai ser extinta, até porque há um conjunto de fatores que corroboram para esse fator, mas ter pessoas ativas nas ruas traz uma sensação de segurança. Ruas ocupadas mais seguras é foco de Janes Jacobs, e como ela bem coloca desde que elas estejam preparadas para lidar com estranhos, que tenha demarcação eficaz de áreas privadas e públicas, suprimento básico de atividades e olhos, quanto mais estranhos houver, mas divertida ela será.

Jan Gehl em Cidade para pessoas escreve que o homem foi criado para caminhar em todos eventos da vida, e a vida se desdobra diante de nós quando estamos a pé. Quando caminhamos temos outra perspectiva, vemos a cidade de outro ângulo, com muito mais interesse. Por isso o pedestre precisa ser visto com muito mais seriedade, não importa que caminhar não seja o principal meio de locomoção, que seu deslocamento a pé seja apenas

parte de seu trajeto. Mas que essa parte seja prazerosa, que se tem qualidade nos espaços e que esteja claro que andar a pé é sim uma forma de mobilidade extremamente importante.

Caminhar é um movimento linear que leva o caminhante de um local a outro, mas é, também, muito mais que isso. Pedestres podem parar sem esforço e mudar de direção, manobrar ou reduzir a velocidade ou fazer outro tipo de atividade, como ficar de pé, sentar, correr, dançar, escalar ou deitar-se. (Gehl, 2013. p. 119)

Portanto, a liberdade está presente para o pedestre, liberdade de seus movimentos sem preocupar-se onde deixar seu carro, apreciar a cidade e suas formas. Independentemente do propósito, uma caminhada pelo espaço urbano é uma espécie de fórum para as atividades sociais que acontecem durante o trajeto, como parte integrante das atividades do pedestre (Gehl).

Contudo, muitos são os percalços encontrados pelos transeuntes ao longo de seus trajetos, e a qualidade do seu percurso será influenciada pela estrutura apresentada no município. Portanto como coloca Gehl:

Para que uma caminhada seja confortável, inclusive quanto às distâncias e ao ritmo aceitáveis, é preciso que haja espaço para andar sem interrupções ou obstáculos. Muitas vezes essas qualidades estão presentes em áreas exclusivas para pedestres, mas são raras nas calçadas de muitas cidades. Pelo contrário, é impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporadas à paisagem do pedestre no decorrer dos anos. Sinais de tráfego, postes de iluminação, parquímetros e todos os tipos de aparelhos de controle são sistematicamente colocados nas calçadas, para não “atrapalhar a rua” (Gehl, 2013. p.123).

Cabe ressaltar que a cidade precisa ser pensada para quem nela circula a pé e não somente para veículos automotores, mas que no caso do pedestre nem todos são jovens e com plena capacidade de locomoção. Portanto, entender que a cidade precisa ter acessibilidade para todos os que precisam, querem e têm o direito de fazer uso dela. Então, quando nos deparamos com uma calçada com buracos, desníveis etc. para alguém com mobilidade reduzida ou idoso, esse trajeto será muito mais difícil.

Uma condição importante para uma caminhada agradável é um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de se desviar ou ser empurrado pelos outros. Crianças, idosos ou pessoas com deficiências têm necessidades especiais para que possam andar sem impedimentos. (Gehl, 2013p.121).

O pedestre dever ter assegurado seu direito de alcançar a pé o destino desejado em condições fáceis, seguras e acessíveis. E essa acessibilidade deve ser universal, possibilitando que todos, inclusive portadores de alguma deficiência ou mobilidade reduzida possam efetuar seus percursos.

3. DISPOSITIVOS LEGAIS

3.1 REFERENTE À MOBILIDADE

O tema mobilidade abordado sobre a temática da legislação a fim de implantação de políticas públicas, é algo relativamente novo. Em 1997 é instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que trazia a definição para trânsito em seu § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Importante ressaltar que o CTB não faz menção à questão da mobilidade em nenhum de seus artigos. Somente coloca em seus objetivos estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento.

Depois de tramitar por dezessete anos no Congresso Nacional, o Governo Federal homologa a Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587/2012. Um marco importante para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana no Brasil. A lei de Mobilidade Urbana a define como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano; e a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor. Portanto, a mobilidade não é sinônimo de transporte, vai muito, além disso, muitas questões estão envolvidas, pensá-la de forma fragmentada, não irá ajudar a planejá-la de forma eficaz a fim de trazer melhor qualidade de vida, pois é isso que engloba o termo mobilidade urbana. Dentro das prioridades que a lei dispõe está em dar prioridade aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Houve nos últimos anos um incentivo e com isso aumento na aquisição de veículos próprios motorizados, não que o cidadão não possa ter seu carro, mas que o utilize de forma mais consciente e o que a lei coloca é incentivar o uso de outros modais para deslocamentos diários. O uso do transporte coletivo está intrinsecamente ligada às classes sociais de renda mais baixa, talvez por isso os investimentos sejam tão tímidos em meios de transporte de

massa. Quando na verdade, deveria ser o oposto, planejar a mobilidade urbana é pensar em todos os modais de transporte, para eles convergirem em um ponto comum de acesso de forma equitativa a todos os públicos.

Partindo para esfera local, o plano diretor de desenvolvimento urbano e ambiental do município de Porto Alegre, Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999, atualizada pela Lei Complementar nº 667, de 3 de janeiro de 2011, incluindo a Lei Complementar 646, de 22 de julho de 2010, em seu capítulo II, art. 6º traz o tema da mobilidade urbana. Em que objetivo geral é qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população. Esse artigo, logo em seu primeiro inciso, já denota a importância do transporte coletivo, dos pedestres e das bicicletas, sendo estas elencadas como prioridade para planejamento da cidade. E com a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que vamos ter a obrigatoriedade para que os municípios com mais de 20 mil habitantes instituam o Plano de Mobilidade Urbana.

O prazo inicial para implantação do plano era até abril 2015, sendo de três anos após a instituição da lei, mas em 2016 esse prazo foi prorrogado, passando para seis anos, ou seja, abril de 2018 seria o prazo final. No entanto, uma medida provisória adiou mais uma vez o prazo, agora os municípios teriam até abril de 2019 para elaborarem seus planos.

Porto Alegre ainda não tem seu plano de mobilidade urbana. A Prefeitura, em 2015, enviou uma primeira versão do plano à câmara de vereadores, mas não foi apreciado em plenário. A atual gestão em julho de 2018 divulgou o processo de elaboração do plano o documento começou a ser discutido pelo município no fim do ano passado, com o apoio da ONG World Resources Institute (WRI). Ainda no mês de julho, a prefeitura de Porto Alegre realizou, na Escola de Engenharia da UFRGS, a primeira atividade aberta ao público. O seminário Debatendo o Futuro da Mobilidade de Porto Alegre, que integra a proposta de Diálogos com a Sociedade, teve o apoio da Universidade Federal e da ONG World Resources Institute (WRI). De acordo com a prefeitura, o plano de mobilidade urbana deveria ser enviado para a Câmara Municipal em 2019. No entanto, a prefeitura divulgou apenas diagnóstico da mobilidade no município de Porto Alegre e sua interface metropolitana, mas o plano ainda não foi entregue a Câmara de vereadores para ser debatido.

Figura 12: Reportagem Correio do Povo de 04/04/2019



Fonte: Site Correio do Povo

3.2 RESPONSABILIDADE QUANTO À MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS

Quando andamos nas ruas e percebemos a má qualidade das calçadas nos perguntamos de quem é a responsabilidade de cuidar e manter esses locais que são bens de uso comum. Em Porto Alegre as atribuições administrativas referentes às calçadas dividem-se entre o setor público e o privado. Sendo a prefeitura responsável pela fiscalização. A lei complementar nº 12/1975 em seu artigo 28 define, os proprietários de terrenos, edificados ou não, localizados em logradouros que possuam meio-fio, são obrigados a executar a pavimentação do passeio fronteiro aos seus imóveis dentro dos padrões estabelecidos pelo Município e mantê-los em bom estado de conservação e limpeza, sob pena de multa. Sendo de responsabilidade da Prefeitura pela adequação ou adaptação e pela manutenção preventiva e permanente dos passeios em praças, parques, largos e próprios municipais.

Quando nos deslocamos pelo centro de Porto Alegre, fica claro que essa divisão de responsabilidades não está funcionando, os proprietários que deveriam cuidar da calçada a frente do seu imóvel, muitos não o fazem, ou se fazem não há um padrão, que deveria ser seguido para manter a qualidade dos mesmos. Por sua vez, não há uma fiscalização da Prefeitura tanto para cobrar pelos reparos e manutenção, como quando da execução da obra a fim de que se mantenha um padrão e qualidade das calçadas. Em outra lei complementar, a 284/1992 no seu artigo 10 inciso IV diz que é de responsabilidade do proprietário ou usuário a qualquer título: manter permanentemente em bom estado de conservação as áreas de uso comum das edificações e as áreas públicas sob sua responsabilidade, tais como passeio, arborização, posteamento, etc.

Figura 13: A - Rua Dr. Flores, 2018; B - Rua Mal. Floriano Peixoto, 2018



Fonte: Autora

As duas figuras ilustram a situação em que se encontram boa parte das calçadas do Centro, em péssimas condições. A gestão passada lançou um projeto a fim de incentivar a conservação das calçadas intitulado “Minha Calçada” foi elaborada uma cartilha com instruções para conscientizar os cidadãos sobre as responsabilidades no processo de conservação dos passeios e os padrões arquitetônicos que uma calçada deve conter para dar conforto e caminhabilidade nos deslocamentos.

De acordo com dados no *site* da Prefeitura, o projeto foi lançado em 2011. Foram notificadas mais de 18 mil calçadas, nos bairros Centro Histórico, Cidade Baixa, Independência, Marcílio Dias, Menino Deus, Bom Fim e Farroupilha e em parte dos bairros Azenha, Santana, Floresta e Moinhos de Vento. Em 2014, 1.467 vistorias foram realizadas através do canal de reclamação da Prefeitura, nessas, apenas 5% das calçadas estavam em bom estado de conservação, 90% das notificações foram atendidas e 154 foram autuadas.

Hoje, a atual gestão tem uma Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade Urbana, integra essa pasta a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE) e a Empresa de Transporte Coletivo Carris. A SMIM é responsável pelo planejamento, coordenação, articulação e controle das políticas voltadas para as atividades relativas à execução, conservação e fiscalização de obras públicas municipais, sistema de esgotos pluviais e cloacais e redes de abastecimento. Sendo também sua competência estruturar e fiscalizar a circulação de pessoas, veículos e mercadorias no município de Porto Alegre. Conforme o site da SMIM, não há novas informações sobre o

projeto “Minha Calçada” o que dá entender o não prosseguimento na nova gestão. Essa repartição de obrigações entre agentes públicos e privados em que uma falta de definição para os papéis que cada um deve assumir para manter as calçadas em condições de uso adequado, resulta na desatenção para com esses espaços que são tão importantes na vida urbana.

Lamentável a pouca importância que o poder público municipal dispensa para nossas calçadas, pois influencia na qualidade de vida das pessoas, porque caminhar é inerente ao ser humano, por menor que seja o percurso realizado a pé, ele faz parte do cotidiano da grande parte da população. Ao andarmos no Centro, nos deparamos com alguns obstáculos, seja pela qualidade ruim das calçadas ou pelos entraves encontrados no caminho. Mas se refletirmos um pouco, para as pessoas com alguma deficiência ou idosas, dobra a dificuldade para elas. Através da Lei Complementar 678/2011, foi instituído o plano diretor de acessibilidade no Município de Porto Alegre que estabelece as normas gerais e critérios básicos destinados a promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. E o Decreto Municipal nº 14.145/2003 altera artigo 1º do Decreto nº 12.463/1999, que regulamenta a Comissão Permanente de Acessibilidade, que foi criada pela Lei municipal nº 8317/1999, que deverá ter representantes do poder público e sociedade civil. É preciso pensar as calçadas como forma de acesso universal e torná-las seguras para todas as pessoas que precisam utilizar-se desses espaços. Portanto, é dever do poder público promover políticas de incentivo a conservação das calçadas, dos proprietários em cuidar e da população em ajudar a preservar.

No diagnóstico da mobilidade no município de Porto Alegre e sua interface realizado pela Prefeitura a fim elaborar o plano de mobilidade urbana, confere uma parte às calçadas em que relata que pelos proprietários serem responsáveis, as calçadas existentes não possuem uniformidade e harmonia visual, dificultando a consolidação de rotas acessíveis aos pedestres. E que os passeios localizados nas principais vias da cidade foram avaliados.

Conforme o relatório a partir do levantamento, os imóveis com irregularidades serão notificados para regularizar a situação. Assim como os trabalhos efetuados pela prefeitura e os instrumentos de fiscalização das calçadas estão passando por um processo de qualificação. O relatório prevê também a criação de um grupo de trabalho formado para avaliar, apontar e justificar as necessidades de melhorias na legislação existente; a definição da responsabilidade em casos de calçadas de condomínios que não possuem CNPJ, segundo o relatório o que dificulta o processo de notificação das irregularidades encontradas. Um ponto interessante trazido pelo relatório é que a calçada não é objeto de avaliação no momento de aprovação do projeto, apenas o responsável técnico declara que está cumprindo o Decreto 17.302/2011, que

dispõe sobre a pavimentação dos passeios públicos. Ou seja, a calçada não é objeto de vistoria. De acordo com o relatório, a prefeitura pretende melhorar os fluxos de atividades PMPA para a inclusão da avaliação das calçadas nos novos empreendimentos. Tais informações trazidas pelo relatório são de fundamental importância para um planejamento e trabalho mais qualificado por parte da PMPA, mas de nada adiantará se ficar somente por escrito, isso tudo precisa ser colocado em prática. A figura 13 Ilha, para pedestre na Rua Professor Annes Dias, próximo ao Complexo Hospitalar Santa Casa de Misericórdia é um exemplo de via que foi avaliado pela prefeitura e realizado, ao longo dos anos, recentes medidas de sinalização viária. O relatório é de 2018. Tal sinalização foi realizada já há algum tempo, o relatório não cita o ano em que de realização da sinalização, mas podemos notar a existência de um desgaste natural. Portanto, se faz necessária a manutenção.

Figura 14: A -Ilha para pedestre; B - Ilha para pedestre, 2019



Fonte: A – EPTC; B - Fonte: autora

A PMPA, mais precisamente a SMIM tem o conhecimento de que boa parte das calçadas do centro não se encontra em boas condições e necessita de algum reparo. A fiscalização realizada pela Secretaria pode ser feita de forma proativa, por interesse da administração pública, sendo as etapas de fiscalização, levantamento das condições de trafegabilidade das calçadas (fluidez, segurança e conforto), notificação dos proprietários e

autuação. Ou pode ser realizada fiscalização reativa através de recebimento de denuncia pelo serviço 156, que terá as etapas de vistoria do local, notificação do proprietário, realização de revisão para acompanhamento do serviço e emissão do auto de infração em caso de não atendimento da notificação. O mais comum é falta de manutenção do passeio público cujo valor da multa pode variar de R\$ 347,31 até R\$ 1.736,56, o que determina o valor é a metragem da calçada e quanto dela está danificado. Conforme informações no site da SMIM no mês de abril de 2019 a Seção de Fiscalização de Passeios Públicos, começou a entregar as 16.103 notificações para os proprietários responsáveis pelas 1.815 calçadas que apresentaram problemas no Centro Histórico. O levantamento técnico foi realizado nos meses de janeiro a março deste ano.

4. PADRÃO DAS CALÇADAS

O Código de Trânsito Brasileiro define calçada como a:

“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” e passeio como “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”.

O município de Porto Alegre possui o decreto 17.302/2011 que dispõe sobre a pavimentação dos passeios públicos sinalizando os tipos de materiais e o padrão que as calçadas deverão ter, assim como os elementos que devem compor as calçadas. A Lei complementar 284/1992 que institui o Código de Edificações de Porto Alegre, define passeio como sendo parte do logradouro público destinado ao trânsito de pedestres. Podemos inferir que o município possui legislações pertinentes ao assunto, mas falta uma fiscalização e ações efetivas da prefeitura, pois ao andarmos pelas principais ruas do Centro, percebemos claramente que tais padrões não estão sendo seguidos.

Figura 15: A - Rua dos Andradas, 2018; B - Rua Voluntários da Pátria, 2019



Fonte: autora

A prefeitura de porto Alegre lançou uma cartilha intitulada “Minha Calçada” com dicas para manutenção e construção dos passeios públicos.

Figura 16: Definição do Padrão das calçadas cartilha Minha Calçada



Fonte: Prefeitura de Porto Alegre

Portanto, as calçadas devem oferecer acessibilidade assegurando completa mobilidade dos usuários; largura adequada atendendo as dimensões mínimas na faixa livre; fluidez, os pedestres devem conseguir andar a uma velocidade constante; continuidade, piso nivelado,

resistente e antiderrapante (mesmo quando molhado); segurança; não oferecer aos pedestres nenhum perigo ou tropeço. Sendo esses componentes obrigatórios para uma boa qualidade das calçadas a fim de atender a necessidade de quem precisa deslocar-se. Mas, outros elementos podem compor as calçadas no intuito de trazer maior prazer nos deslocamentos.

A ONG da WRI Brasil lançou guia oito princípios da calçada (Quadro 2) mostrando o quanto essa parte que compõe o espaço urbano é tão importante, mas que muitas vezes passa despercebida no planejamento das cidades e até para quem caminha com frequência e utiliza-se desses espaços. O objetivo do guia é ampliar a visão das funções das calçadas para um espaço que oferece a possibilidade de convivência entre as pessoas.

Quadro 2: Os oito princípios da calçada, seus elementos e o resultado esperado da aplicação

PRINCÍPIO DA CALÇADA	O QUE É?	COMO CONTRIBUI PARA A QUALIDADE DA CALÇADA
Dimensionamento adequado	Largura da calçada compatível com os usos no local	Confere segurança e conforto para os pedestres
Acessibilidade universal	Uso de elementos para facilitar o acesso por todas as pessoas	Contribui para tornar o espaço urbano inclusivo
Conexões seguras	Elementos urbanos que interligam as calçadas e contribuem para a formação de uma rede	Facilita e dá prioridade aos deslocamentos a pé
Sinalização coerente	Conjunto de sinais que orientamos pedestres no espaço urbano	Provê informações sobre a cidade na escala do pedestre
Espaço atraente	Elementos que contribuem para tornar o espaço agradável	Motiva as pessoas a caminharem e permanecerem no espaço público urbano
Segurança permanente	Aspectos que conferem melhoria de segurança pública ao ambiente	Aumenta a sensação de segurança nos deslocamentos a pé

	urbano	
Superfície qualificada	Técnicas para assegurar um piso firme e regular para o calçado	Confere segurança e conforto para os pedestres
Drenagem eficiente	Técnicas para promover o escoamento das águas pluviais	Contribui para manter a funcionalidade da calçada

Fonte: 8 princípios da calçada – WRI Brasil

Figura 17: Os oito princípios da calçada e seus elementos



Infelizmente, ao analisarmos as calçadas do centro, mais precisamente na área de estudo, percebemos que fica complicada a aplicação de todos os elementos devido à dimensão de boa parte das calçadas, mas indubitavelmente, algumas ações poderiam ser feitas a fim de melhorar esses espaços. São tantos os fatores envolvidos que ocorre que alguns tentam se

eximir passando a responsabilidade adiante, e no final é o pedestre quem paga a conta por ter que utilizar espaços mal projetados. As responsabilidades não estão bem definidas, embora tenhamos legislações sobre o tema, e qual papel do ente público e do privado, mas na prática falta uma integração estruturada entre esses fatores. Essa articulação está se tornando um desafio e isso acaba refletindo para que tenhamos espaços públicos de qualidade.

5. SITUAÇÃO DAS CALÇADAS A PARTIR DAS PERSPECTIVAS LEVANTADAS

Basta uma caminhada pelo Centro Histórico de Porto Alegre para percebermos o quão deficitário as calçadas se apresentam. Há um risco oculto de possíveis acidentes que nos passa despercebidos. As calçadas podem funcionar como um termômetro na qualidade dos equipamentos urbanos e na convivência coletiva dos espaços públicos. Conforme dados do IBGE (2010) aproximadamente 30% das viagens cotidianas são realizadas a pé. Portanto, as calçadas são fator determinante para a mobilidade urbana ativa. Diante desse cenário e a fim de levantar dados para a pesquisa, foram aplicados questionários nas ruas do Centro Histórico, e também por meio eletrônico para fundamentar elementos preexistentes da análise.

A figura 18 é um mapa síntese do trabalho que foi realizado trazendo alguns pontos e a situação deficitária em que se encontram a maioria das calçadas dessa área.

Figura 18: Mapa da situação das calçadas



5.1 PERSPECTIVAS OBJETIVAS

Foram aplicados 62 questionários, sendo que 24 foram respondidos por meio eletrônico e 38 aplicados nas ruas do centro. A pergunta inicial tratava do motivo das idas ao bairro e 45,16% desloca-se ao local para trabalho, 15% para utilização do comércio, 8,06% na busca por algum serviço, 5% para lazer, morador 3,33%. E 25% responderam que iam ao centro por mais de uma razão, seja trabalho e comércio, comércio e serviços, comércio e lazer ou trabalho, serviço, comércio. A segunda pergunta questionava a frequência desses deslocamentos e 70% vai ao bairro diariamente, 17,74% mensalmente e 14,51% semanalmente.

Feitas estas duas perguntas iniciais, passou-se ao ponto focal que se refere à situação das calçadas. E 45% consideraram ruins, 41,93% identificou como muito ruins e 14,51% conceituaram como regulares. Nenhum dos questionados considerou que a situação das calçadas era boa ou muito boa. Tendo como ponto a situação das calçadas passou ao questionamento de como ocorre a locomoção por esses espaços, se ocorre de maneira tranquila e com facilidade e 45,16% responderam que não e o mesmo percentual para os que conseguem às vezes e 9,67 disseram que sim, sua locomoção é tranquila e fácil.

O termo mobilidade surgiu nos últimos anos, e vem sendo bastante difundido na mídia, tendo em vista toda a problemática que envolve o tema. Sendo assim, no intuito de tentar observar o que as pessoas de um modo geral entendem por mobilidade urbana. Uma das questões abordadas trata exatamente isso, quando se fala em mobilidade urbana pensa-se em que. E a grande maioria 38,70% entende que a mobilidade engloba transporte público, veículos motorizados, bicicletas, ruas e avenidas e pedestres. Já 25,80% acreditaram tratar apenas do transporte público. Quem acreditou tratar-se de pedestres somam-se 16,12%. E 6,45% pensam em ruas e avenidas e 3,22% pensam em veículos motorizados. Já 1,61 supõem serem somente as bicicletas. Restou um percentual de 1,61% para os que acharam tratar-se somente de transporte público e outros veículos. A partir dos questionários aplicados constata-se que a maioria dos deslocamentos para o bairro se dá em virtude de trabalho, portando ainda sendo um polo concentrador de laboração, embora o surgimento de outros centros concentradores de atividades laborais. Há uma busca também comércio e serviços da região que ficam logo em segundo e terceiro lugar no motivo dos deslocamentos. O centro apresenta uma imensa diversidade comercial, assim como alguns serviços especializados. Com o surgimento dos shoppings *centers*, o bairro acaba se popularizando por lojas mais acessíveis

para quem possui menor poder econômico. Embora com percentual pequeno, algumas pessoas buscam a região central da capital para lazer. Ainda que estigmatizada pela violência, o bairro possui um patrimônio histórico e cultural bastante rico, com teatros, museus, centros culturais e número significativo de praças.

Chama a atenção o questionamento da situação das calçadas, pois quase que todos os entrevistados acham a situação muito ruim ou ruim. Isso somente vem a ratificar todo o estudo prévio realizado sobre a área, porque ao transitar por essas ruas não há como não identificar as péssimas condições das calçadas e toda a dificuldade enfrentada pelos pedestres. Compreensível, portanto, a que a maioria não caminha com tranquilidade e facilidade por esses locais.

5.2 OS ENTRAVES PARA MOBILIDADE

Realizada a análise da questão cinco do questionário em que tratava do que dificulta a mobilidade, foi possível concluir que o estado de conservação em que se encontram hoje boa parte das calçadas do centro afeta bastante quem precisa percorrer essas ruas. Grande parte das respostas assinala que a situação é de péssima qualidade. Presenciamos uma negligência com a mobilidade a pé, os passeios apresentam desníveis, buracos, falta de lajotas, falta de sinalização, sujas, sem espaço (calçadas estreitas) esses são alguns pontos apontados pelos usuários dessas localidades. Na figura 19 identificamos os problemas que foram relacionados ao descaso com espaço público fica evidente. *“Acredito que quase todo o pedestre já tenha se molhado em um dia de chuva ao pisar em pedras soltas das calçadas do centro. Principalmente para aqueles que caminham nas imediações da Praça XV de Novembro.”* (Fala de um entrevistado)

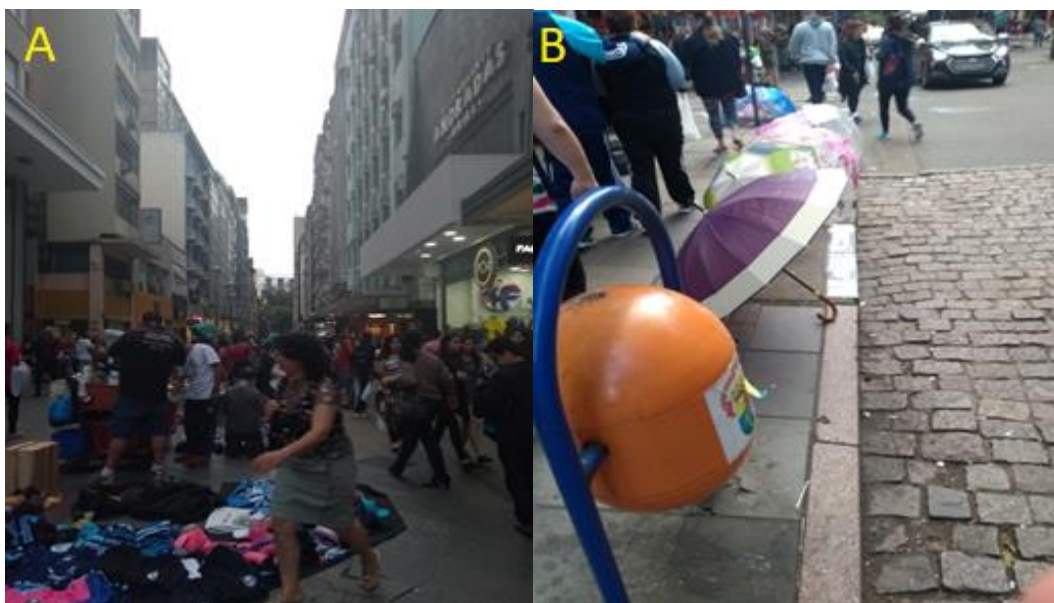
Figura 19: A - Av. Júlio de Castilhos, 2019; B - Praça Rui Barbosa, 2019



Fonte: autora

Calçadas estão pessimamente conservadas ou até sem nenhuma conservação, mas além dos problemas estruturais, temos outros entraves, o modo como essas calçadas são utilizadas, pois não é somente o pedestre que se utiliza delas. O comércio irregular de ambulantes, trânsito de viaturas oficiais e carros-fortes em áreas destinadas somente para pedestres, trânsito caminhões de carga e descarga de mercadorias em lojas fixa. Todas essas questões aliados ao grande fluxo de pessoas que precisam deslocar em calçadas que já são estreitas em muitos pontos, tornam-se ainda menores, pois não conseguem suportar toda a circulação de pessoas que ocorre. Há muitos pedestres que por vezes, quando é possível, caminham na rua por terem a impressão que os passeios estão totalmente cheias e teriam que andar muito devagar.

Figura 20: A - Rua dos Andradas, 2018; B - Rua Otavio Rocha, 2019



Fonte: autora

O que é relatado nos questionários como sendo uma dificuldade, por uma grande parte dos entrevistados, para mobilidade do pedestre fica evidenciado na figura 20. Realmente o comércio informal vem tomando conta das calçadas, o que contribui para a diminuição dos espaços para o deslocamento. Conforme já tratado em outro capítulo, a questão dos ambulantes realmente é um problema, tendo em vista o uso irregular que fazem das calçadas. Mas deve ser conferida uma atenção por parte do poder público devido às questões sociais que estão incorporadas nesse contexto.

Os motoristas não cedem passagem a quem está a pé ao atravessar a calçada, embora em cima de uma faixa de segurança. O bairro deveria ter mais espaços para o transeunte, mas mesmo assim, praticamente todas as ruas são liberadas para veículos. Em uma parte da Rua dos Andradas que vai da Praça da alfândega a Rua Marechal Floriano Peixoto, não são permitidos veículos motorizadas, pois na década de 70 foi transformada em um calçadão. Contudo, em alguns momentos é possível ver carros fortes, veículos da guarda municipal e da Brigada. O projeto Rua para as pessoas previa um prolongamento da calçada para dar mais espaço ao pedestre. Entretanto, não é respeitado, pois os meios de transporte motorizados usam como estacionamento. Além disso, vendedores ambulantes e contêineres de lixo podem ser vistos nesses locais. Conforme imagens da figura 21.

Figura 21: A - Rua Vigário José Inácio, 2018; B - Rua Dr. Flores, 2018



Fonte: autora

A concentração de paradas de ônibus nas avenidas Borges de Medeiros e Salgado filho foi considerada por alguns também um problema a ser enfrentando pelo pedestre, pois não há espaço suficiente tanto para quem precisa caminhar quanto para quem espera o ônibus. Na figura 22 verificamos as longas filas que se formam sem o mínimo de conforto e nem um local adequado para espera do transporte público.

Figura 22: A - Av. Salgado Filho, 2019; B - Av. Salgado Filho, 2019



Fonte: autora

Transporte público precário, trânsito caótico nos horários de pico, falta de iluminação, ausência de limpeza e manutenção nas calçadas com muitos buracos e lajotas soltas. Em dias de chuva a situação piora com as poças acumuladas principalmente nos meios fios. Tal irregularidade dificulta o deslocamento dos pedestres, o material de baixa qualidade que é usado para a construção ou reforma dos passeios. Todos esses fatores geram uma sensação de insegurança.

Figura 23: A - Praça Osvaldo Cruz, 2019; B - Praça VX Novembro, 2019



Fonte: autora

Conforme foi citado o problema da iluminação, no geral o bairro é iluminado, mas alguns pontos deixam um pouco a desejar, conforme figura 23. Mas a questão da iluminação é importante para trazer uma sensação de mais segurança. Portanto, a Prefeitura pode trabalhar para melhorar a qualidade nesse sentido. Outro ponto levantado foi à problemática da sujeira. Aqui é preciso salientar que manter a cidade limpa também passa pela boa educação dos cidadãos em conjunto com um trabalho de limpeza que a Prefeitura precisa realizar. Fica visível na figura 24 o descaso com a limpeza.

Figura 24: A - Rua Vigário Jose Inácio, 2019; B - Rua dos Andradas, 2018



Fonte: autora

Os moradores em situação de rua foram também citados como um entrave para os deslocamentos. Contudo, esse tema requer um cuidado ao ser tratado. Porque um ser humano que se encontra nessas condições não pode simplesmente ser colocado como um obstáculo. Todo um trabalho social precisa ser desempenhado com ações e políticas eficazes que possam ajudar a população de rua na ressocialização.

Acessibilidade também foi citada como um déficit nas calçadas bairro. Pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida enfrentam inúmeras dificuldades, pois os passeios não apresentam rampas de acesso para cadeirantes, piso tátil ou mesmo um material que evite escorregões que podem levar a tombos. Além de toda adversidade a ser enfrentada pelas péssimas estruturas, a falta de acessibilidade torna-se mais um agravante.

Vários foram os apontamentos dos problemas enfrentados para quem precisa caminhar pelas ruas do centro. Fato que comprova que a calçada não pode ser vista como uma simples transição de casa para rua. E a parte que cabe a responsabilidade privada não pode excluir a necessidade de uma de uma boa gestão pública no que confere as calçadas, pois esses espaços precisam estar no planejamento da Prefeitura.

A organização espacial das cidades está diretamente relacionada com a mobilidade urbana, pois esta não se limita apenas aos meios de transporte. A forma como a cidade é ocupada influenciará nos modos de mobilidades nela presentes. Por isso as políticas de uso e ocupação do solo são fundamentais para organização urbana. Presenciamos no Centro Histórico de Porto Alegre uma disputa pelo território do comercio informal, que luta para se

manter em cada espaço que consegue ocupar do comércio formal que paga para ter sua loja e as pessoas que percorrem essas ruas no seu dia a dia.

A geografia, nesse contexto das percepções da cidade, vem trazer sua contribuição ao analisar e diagnosticar as relações do homem com território. Esse espaço composto pelos fixos e fluxos dinamizam as correspondências econômicas e sociais que resultam o espaço urbano que temos com suas desigualdades e problemáticas. A área urbana, conforme sua configuração se mostra a partir de sua ocupação e tem seus recursos distribuídos dentro desse espaço, vai impactar na mobilidade urbana.

5.3 FAVORECENDO A MOBILIDADE A PÉ

Ao fazermos uma reflexão sobre a área de estudo e como podemos contribuir com uma análise sobre o aperfeiçoamento desses locais para que o pedestre tenha um espaço de qualidade para realização de seus percursos. Esse foi também, um questionamento realizado no trabalho do levantamento dos dados, qual a influência dos usuários nas ações que poderiam ajudar a qualificar estas ruas centrais em benefício do pedestre.

Revitalização das calçadas tornando mais largas e seguras, além de melhorias com relação à acessibilidade para pessoas portadoras de necessidades especiais e com baixa capacidade de locomoção, os materiais utilizados para a construção e manutenção deveriam ter melhor qualidade, aumentando a vida útil dos passeios públicos. Um efetivo planejamento e execução de serviços dos órgãos públicos responsáveis para manter a cidade limpa e em condições para o trânsito dos cidadãos. Ao serem restauradas, as calçadas devem seguir uma padronização. Mas, como cabe ao proprietário essa restauração, a prefeitura precisa de um serviço eficiente de fiscalização e acompanhamento. Priorizar o pedestre na hora de implantar recursos para a mobilidade urbana, observando principalmente as necessidades dos cadeirantes e deficientes visuais, pois fazendo isso já melhoraria a circulação para os idosos e crianças, o que tornaria a cidade mais fluída. Aperfeiçoar a utilização do espaço de circulação, dimensões e iluminação adequada e reduzir os conflitos pelo espaço nas ruas garantindo que todos possam utilizá-la com menos riscos.

Além de uma melhor conservação, retirar as placas de publicidade e os comerciantes informais “*sou comerciante de frutas e verduras e disse que se existisse um local reservado para esse comércio seria melhor*” (fala de um entrevistado que trabalha na área com comércio informal)

Parece mesmo que quase uma unanimidade quer encontrar soluções que viabilizem a retirada de vendedores ambulantes é algo essencial para uma melhora da situação das calçadas. Portanto, o Município deveria estudar uma maneira de um encaminhamento dos vendedores informais para um espaço apropriado e específico, fazendo com que as calçadas tornem-se livres e um ambiente propício aos transeuntes.

A circulação de veículos motorizados e lotações mostrou ser também uma preocupação dos usuários, pois alguns levantaram a possibilidade de proibição da circulação de veículos automotivos nas ruas onde ocorre maior aglomeração de pessoas devido ao comércio. Assim, como a proibição de veículos motorizados em ruas mais estreitas a exemplo das ruas Andradas, Dr. Flores, Marechal Floriano e Vigário Jose Inácio. Há um presente fluxo de automóveis e ônibus e com isso uma disputa com pedestres pela ocupação dessas ruas. Portanto, poderia ser produzido um estudo por parte da prefeitura sobre o fechamento de algumas ruas a fim de priorizá-las para os pedestres.

As paradas de ônibus, como já foi citado principalmente nas Av. Borges de Medeiros e Av. Salgado filho atrapalham bastante devido às filas e também não possui infraestrutura adequada. Realocá-las em outro ponto poderia ser interessante frente à tentativa de organizar o centro, mas o local teria que ser pensado e estratégico para as pessoas que necessitam utilizar essas linhas de ônibus.

Limpeza e conservação são pontos cruciais e isso certamente cabe ao poder público municipal, através de uma fiscalização mais atuante e com o cumprimento da legislação vigente. E realizando a limpeza urbana assídua e a manutenção mais regular das estruturas viárias (ruas, avenidas, calçadas).

As calçadas do centro demandam urgentemente de uma restauração isso já está mais que notório, embora que muitos dos locais não seja possível atender tudo que deveria conter uma calçada, mas o essencial precisa ter: boas condições, acessibilidade e qualidade, sinalização e iluminação etc. Uma cidade pensada para os pedestres a estrutura urbana é um fator preponderante que possibilite um contato entre as pessoas e a cidade. Portanto, a mobilidade ativa deve estar no planejamento da cidade. E para isso, a interação entre os modais precisa ser eficiente no sentido de facilitar as pessoas que se utilizam do transporte público, trem, bicicleta e por fim caminham.

Podemos entender o planejamento como a base para tentar solucionar os inúmeros problemas que enfrentamos em nossos dias aos sairmos de casa e percorrermos a cidade. Temos um exemplo clássico de mau planejamento em Porto Alegre, o chafariz, localizado no Largo Glênio Peres, construído pela Prefeitura em parceria com a Coca Cola na frente do

Mercado Público, inaugurado em 2012 e desativado em 2015. Uma obra que em tese traria embelezamento à cidade, mas não trouxe absolutamente nada. Mal planejada, mal construída e hoje é somente um símbolo de gasto público desnecessário que não resultou em nenhuma melhoria para as pessoas que frequentam o centro. Pelo contrário, houve um alto índice de reclamações junto a Prefeitura.

As sugestões aqui trazidas foram baseadas no levantamento de dados através da aplicação dos questionários. Portanto, os usuários desses espaços em suas visões, que por vezes podem ser consideradas simples e talvez nem todas sejam possíveis de serem colocadas em prática, mas sem dúvida se o poder público ouvisse mais as opiniões da população poderíamos ter uma cidade muito mais humana e segura. Uma cidade realmente voltada para as pessoas.

Figura 25: Rua Vigário José Inácio, 2019



Fonte: autora

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerações finais para fins de conclusão do trabalho. Mas as questões que perfazem a cidade estarão sempre abertas. Não há como se findar aqui as discussões, pois novas ou antigas, elas sempre vão compor os espaços. Pois esse debate se faz extremamente necessário para propor um aperfeiçoamento nas condições do espaço urbano.

A mobilidade que nos dias atuais tornou-se um desafio para a gestão das cidades e a mobilidade a pé precisa ser encarado seriamente. E o cidadão dentro deste sistema engendrado para ficar em segundo plano. Mas, quem sabe estamos caminhando para o cidadão (pedestre) ser o protagonista em suas diferentes formas de deslocamento. As rotas e informação para pedestres têm o dever de se incorporarem na paisagem urbana como fatores de atratividade e continuidade. Que os trajetos sejam seguros para se caminhar, pois quando usamos os pés como motor principal de nosso deslocamento carecemos de uma infraestrutura conectada. Destarte, o plano de mobilidade urbana é um instrumento de extrema importância em que estes anseios inerentes as questões substanciais para a mobilidade precisam compor esse documento que tende a ser uma ferramenta para as diretrizes no que se refere a esse assunto.

O plano de mobilidade urbana é um dispositivo para a implantação da política nacional de mobilidade urbana embasada em princípios que levam em consideração o bem estar das pessoas. Por isso, o desenvolvimento sustentável das cidades, acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo, igualdade no uso do espaço público e de circulação, segurança nos deslocamentos das pessoas estão presentes nessa política indispensável para tornar os deslocamentos salutares. Esse plano, que deve ser elaborado pelas prefeituras municipais, precisa incluir uma visão para a mobilidade do município, com metas de curto, médio e longo prazo. Qualidade de vida, esse é um dos principais resultados que um plano de mobilidade urbana bem realizado e mais que isso aplicado, pode trazer para a população que precisa enfrentar longas distâncias utilizando-se dos transportes públicos e por vezes complementar este deslocamento a pé. Acesso aos espaços urbanos de maneira segura e eficiente é um direito de todos.

A calçada, nesse contexto, tem um papel fundamental, pois através dela o pedestre tem a garantia de uma boa caminhada. Por isso a importância de estar no planejamento da cidade com um fator de atração para mobilidade ativa. Fato que dificulta a implantação de políticas públicas e bom planejamento são os ainda carentes dados sobre a situação dos passeios. Mas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012 que traz a exigência da implantação

do plano de mobilidade urbana para os municípios acima de 20 mil habitantes, despontam novas possibilidades e organizações que incentivam formas de mobilidade como a pé e por bicicleta. Alguns fatores precisam ser levados em conta no momento de se planejar a construção ou restauração das calçadas, como a região em que estão, pois para cada lugar será necessário um planejamento. Em relação ao tipo de material que melhor se enquadra para ser utilizado e também quais elementos podem compor o passeio levando em consideração seu dimensionamento. Para, além disso, o uso e ocupação nesses espaços são fatores relevantes e precisam estar no planejamento, pois compõem a paisagem e afeta diretamente os usuários desses espaços.

O centro histórico de Porto Alegre infelizmente não é convidativo para caminhar, e boa parte das pessoas vai ao bairro por alguma necessidade. Valorizar esses espaços e torná-los aprazíveis é uma forma de incentivar a mobilidade a pé, pois faz total sentido essa conexão da mobilidade com o local. Projetar uma cidade tendo em conta a escala humana torna os municípios mais propícios às caminhadas. Os elementos que compõe a mobilidade ativa vão além da calçada e da faixa de pedestre. Podemos incluir as praças, calçadões, paisagismo, iluminação, banheiros públicos e bancos. Tudo isso constitui-se de um sistema de serviços públicos que vão favorecer a quem anda a pé.

Para um bom planejamento de uma cidade que pense no pedestre, e que seja para todas as pessoas, o planejador precisa percorrer a cidade, interpretar e entender que muitas vezes o que projetamos como o ideal, na prática não funciona. E isso algumas vezes é visto nas cidades quando temos projetos que não resultam em melhorias e tornam-se recursos desperdiçados. Portanto, incentivar a mobilidade a pé seja para quem mora nas áreas centrais ou para quem tem distâncias maiores a percorrer e nesse ponto a caminhada e o transporte coletivo precisam estar interligados. É projetar a cidade com foco nas pessoas em que os espaços públicos sejam ambientes amigáveis e seguros e que as calçadas e as ruas sejam conectadas de forma atender as necessidades do pedestre.

Infelizmente é preciso criticar o poder municipal, pois nos últimos tempos a cidade como um todo está carente de soluções para os inúmeros problemas encontrados no espaço urbano. E com o centro não é diferente, seja com total descaso com as calçadas, limpeza, segurança, iluminação, sinalização, paradas de ônibus inadequadas entre outros problemas. Há locais em que os buracos estão expondo os antigos trilhos do bonde, o passado do transporte vem à tona pela falta de planejamento e manutenção. Talvez fosse o momento de Porto Alegre repensar suas ações já que o passado está se mostrando através de sua

incompetência. Seria uma boa oportunidade para realizar uma reflexão sobre as formas e os usos dos espaços públicos na capital.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP. **Cidades a Pé**. Serie Cadernos Técnicos. Novembro. 2015.

ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público -Simob/ANTP.Relatório geral. 2018.

BRASIL. **Lei nº12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

BRASIL. **Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto das Cidades.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui Código de Trânsito Brasileiro

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. (orgs.). **Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática. InBALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. (orgs.). **Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 2016.

CACCIA, Lara Schmitt. **Mobilidade Urbana: Políticas Públicas e Apropriação do espaço em Cidades Brasileiras**.Porto Alegre. Tese de Mestrado-Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 2005.

GEHL, Jan; Tradução Anita Di Marco. **Cidade para as pessoas**. 2º Ed. São Paulo. Editora Perspectiva, 2013

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Editora WMF, Martins Fontes, 2011.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Editora Humanitas/FFLCH6/USP, 2000.

PORTO ALEGRE. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre. Porto Alegre: PMPA, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Secretaria do Planejamento Municipal. **Síntese do Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre (Viva o Centro)**. Porto Alegre: SPM/MPA, 2009.

PORTO ALEGRE. **DECRETO Nº 12.463, DE 25 DE AGOSTO DE 1999**. Regulamenta Comissão de acessibilidade.

PORTO ALEGRE. **DECRETO Nº 14.145, de 25 de março de 2003**. Altera os artigos 1º, 2º e 4º decreto nº 12.463, de 25 de agosto de 1999.

PORTO ALEGRE. **DECRETO Nº 17.302, DE 15 DE SETEMBRO DE 2011**. Dispõe sobre a pavimentação de passeios públicos

PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR 284/1992**(Atualizada até julho 2017). Institui o Código de Edificações de Porto Alegre e dá outras providências

PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR Nº 8.317, DE 09 DE JUNHO DE 1999**. Cria a Comissão de Acessibilidade.

PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR 678/2011**(Atualizada até abril 2016). Institui o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre.

PORTO ALEGRE. **Dicas para manutenção e construção de passeios públicos**. Secretaria de Obras e Viação.

PORTO ALEGRE. **Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua interface Metropolitana: primeira versão**. Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre. 2018.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SALES, John Max Santos. **Desempenho do Mercado Imobiliário em centros Históricos: caso de Porto Alegre (2007 – 2011)**. Porto Alegre. Tese de Mestrado-Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, 2013.

SERPA, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, Rosiéle Melgarejo da. **Os largos da cidade de Porto Alegre: a produção do espaço e as apropriações alternativas**. Porto Alegre. Tese de Doutorado-Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP. 2,°ed. 2001.

WRI BRASIL. **8 Princípios da Calçada**. AUTORAS: Paula Manoela dos Santos; Lara Schmitt Caccia; Ariadne Amanda Barbosa Samios; Lívia Zoppas Ferreira. 1°ed. 2017.

WRI BRASIL. **Estratégias de Mobilidade Urbana para Organizações**. Organizadores: Guillermo Petzhold; Eduardo Henrique Siqueira. 1° ED. 2017.