

CARLOS JORGE RIBEIRO

MOBILIDADE URBANA:
Transporte público coletivo e classe trabalhadora

PELOTAS

2008

CARLOS JORGE RIBEIRO

MOBILIDADE URBANA:
Transporte público coletivo e classe trabalhadora

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Católica de Pelotas como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Política Social

Orientador:
Prof. Dr. Jabr Hussein Deed Haj Omar

PELOTAS

2008

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Biblioteca - UCPEL

S612c RIBEIRO, Carlos Jorge

Mobilidade Urbana: Transporte público coletivo e
classe trabalhadora. - Pelotas: UCPEl, 2008 214 p.
Dissertação (mestrado) UCPEl

1. Mobilidade Urbana 2. Transporte Público Coletivo
I. Título. II. Ribeiro, Carlos Jorge

CDD577.098

Carlos Jorge Ribeiro

MOBILIDADE URBANA:

Transporte público urbano e classe trabalhadora

Esta dissertação foi julgada e aprovada para a obtenção do grau de Mestre em Política Social no Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Católica de Pelotas.

Pelotas, 07 de novembro de 2008.

Profa. Dra. **Vini Rabassa**

Coordenadora do Programa

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. **Jabr Hussein Did Haj Omar**
Universidade Católica de Pelotas - UCPel

Prof. Dr. **Sidney Gonçalves Vieira**
Universidade Federal de Pelotas - UFPel

Prof. Dr. **Antonio Carlos Cruz**
Universidade Católica de Pelotas - UCPel

A minha mãe Hermínia pela perseverança, dignidade e exemplo de vida.
A esposa Vera Lúcia pelo apoio constante.
Aos filhos Aline e Alisson pela compreensão.

AGRADECIMENTOS

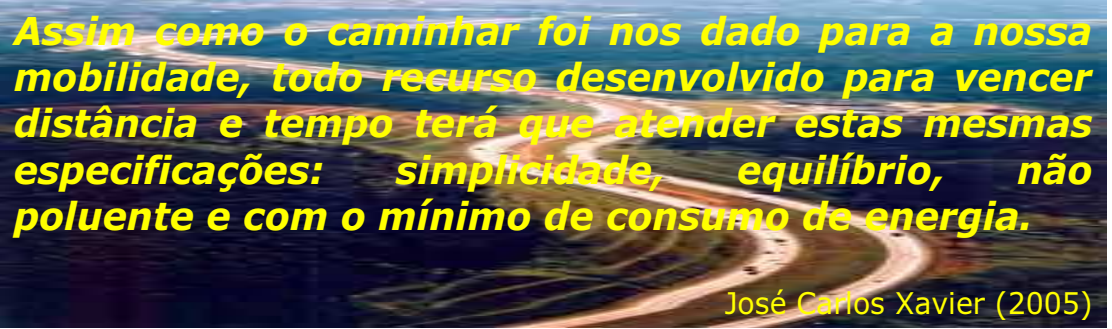
A Deus, autor da vida na sua plena dimensão, pela possibilidade de realizar este trabalho, adquirindo maior conhecimento em minha vida pessoal e profissional.

À minha família bem como às pessoas que se envolveram mais direta e afetivamente, pelo apoio, interesse, compreensão com que acompanharam a minha vida.

À Direção, amigos e colegas do SEST SENAT – Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, instituição na qual convivo profissionalmente 04 anos e onde obtive apoio e estímulo que possibilitaram a elaboração desta pesquisa.

Ao prof. orientador da pesquisa, Dr. Jabr Hussein Deed Haj Omar, pela amizade e ensinamentos.

Aos coordenadores, professores e colegas do curso de Mestrado em Política Social da UCPel, pelo incentivo, entusiasmo e encorajamento.



Assim como o caminhar foi nos dado para a nossa mobilidade, todo recurso desenvolvido para vencer distância e tempo terá que atender estas mesmas especificações: simplicidade, equilíbrio, não poluente e com o mínimo de consumo de energia.

José Carlos Xavier (2005)

RESUMO

RIBEIRO, Carlos Jorge. **Mobilidade Urbana**: Transporte público coletivo e classe trabalhadora. 2008. 214 f. Dissertação (Mestrado em Política Social) – Programa de Pós-Graduação em Política Social, UCPel. Pelotas - RS

Esta dissertação teve por objetivo geral de analisar a mobilidade e o problema de pesquisa foi o de identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas. Os objetivos foram tratados do ponto de vista de uma pesquisa descritiva tanto para o estudo das políticas públicas que envolveram levantamento bibliográfico e para conhecermos o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas. O problema foi tratado sob o ponto de vista quantitativo, requerendo, portanto, a utilização de técnicas estatísticas para definição da amostragem e da análise dos dados. A metodologia utilizada, para compreender a realidade, perpassa pela visão dedutiva, contemplando, assim, o método de investigação quantitativo. Para a técnica de coleta e análise dos dados, utilizaram-se, questionários e métodos estatísticos, respectivamente. Os principais resultados deste estudo foram os seguintes: Aquisição da visão sobre o estado em que se encontram as políticas públicas e a legislação brasileira sobre o tema e a Identificação do perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas, que foi que a mobilidade média é de três viagens por dia, fazendo um percurso de deslocamento médio de 13 km por viagem, a uma velocidade média de 54 km/h num período de tempo de 32 minutos. A importância desta pesquisa está no fato de identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora, que corresponde a 52% dos usuários do transporte público coletivo para os administradores do poder público e para a gerência das empresas prestadoras do transporte público coletivo. Permitindo montar estratégias para melhorar a qualidade de vida da classe trabalhadora e mostrar sintomas de agilidade e flexibilidade no atendimento das ansiedades da sociedade referente a mobilidade urbana. Como sugestão a pesquisa propõe: À câmara de vereadores de Pelotas, a imediata aprovação do III Plano Diretor. À Prefeitura Municipal de Pelotas, por intermédio da Secretaria Municipal de Segurança, Transporte e Trânsito – SSTT e as empresas do transporte público coletivo, atender as solicitações destes usuários, que são: Melhorar o planejamento

operacional das empresas, principalmente no que se refere ao excesso de lotação nos horários de pico e a irregularidade dos horários. Redução no valor das passagens. Melhorar a conservação de ruas e avenidas. Redução do tempo de espera nas paradas de ônibus. Capacitar motoristas e cobradores. Melhorar a limpeza e manutenção da frota.

Palavras-Chaves: Mobilidade Urbana. Transporte Público Coletivo. Classe Trabalhadora.

RESUMEN

Ribeiro, Carlos Jorge. **La movilidad urbana:** Transporte público colectivo y clase trabajadora. 2008. 214 f. Disertación (Maestría en Política Social) - el Programa de Postgrado en Política Social, UCPel. Pelotas - RS

Esta disertación tuvo como objetivo examinar el problema general de la movilidad y la búsqueda es identificar el perfil de la movilidad de la clase trabajadora en beneficio del valle de transporte en la ciudad de Pelotas. Los objetivos son tratados desde el punto de vista de una investigación descriptiva para el estudio de las políticas públicas que bibliográficos y conocer el perfil de la movilidad de los trabajadores se benefician de el valle de transporte en la ciudad de Pelotas. El problema es tratado bajo el punto de vista cuantitativo, que requieren, por lo tanto, la utilización de técnicas estadísticas para definir la toma de muestras y análisis de los datos. La metodología utilizada para comprender la realidad, impregna la visión deductivo, incluidos, por lo tanto, el método de la investigación cuantitativa. Para la técnica de recopilación y análisis de datos, se utilizaron cuestionarios y los métodos estadísticos, respectivamente. Las principales conclusiones de este estudio fueron los siguientes: Adquisición de visión de la situación en la que el brasileño las políticas públicas y la legislación sobre el tema y determinar el perfil de los usuarios móviles en el Valle de transporte en la ciudad de Pelotas, que la movilidad es el promedio de tres viajes por día, haciendo un viaje desplazamiento promedio de 13 km por viaje, a una velocidad media de 54 km / h en un período de tiempo de 32 minutos. La importancia de esta investigación es, de hecho, el perfil de la movilidad de la clase trabajadora, lo que corresponde al 52% de los usuarios del transporte público colectivo, así como ayudar a los administradores del poder público y la gestión de las empresas que prestan el transporte público del grupo. Permitir que montar estrategias para mejorar la calidad de vida de la clase trabajadora y muestran síntomas de la agilidad y la flexibilidad para hacer frente a las ansiedades de la sociedad relativas a la movilidad urbana. Como una sugerencia, la investigación sugiere: La Cámara de Consejeros de Pelotas, la aprobación inmediata del Plan Maestro III. El Municipio de Pelotas, a través del Departamento Municipal de Seguridad, Transporte y Tránsito - SSTT y las empresas de transporte público colectivo, satisfacer las demandas de estos usuarios, que son: Mejoramiento de la

planificación operativa de las empresas, especialmente en relación con el exceso de con una capacidad en las horas punta y horas de trabajo irregular. Reducción en el valor de las entradas. Mejorar el mantenimiento de calles y avenidas. Reducir el tiempo de espera en las paradas de autobús. Capacitar a los conductores y colectores. Mejorar la limpieza y el mantenimiento de la flota.

Palabras clave: la movilidad urbana. El transporte público colectivo. Clase trabajadora.

	LISTA DE FIGURAS	Página
Figura 1	Localização do Município de Pelotas no Estado do RS.....	22
Figura 2	Mapa da Divisão Político Administrativa do Município de Pelotas..	23
Figura 3	Área de Estudo – Mapa Urbano da cidade de Pelotas.....	24
Figura 4	A embarcação Pelota.....	26
Figura 5	Bonde Elétrico – Praça da República (Coronel Pedro Osório).....	27
Figura 6	Vista aérea parcial da cidade de Pelotas.....	28
Figura 7	Densidade Demográfica por setores censitários – 2000.....	29
Figura 8	Divisão Administrativa e a Zona Comercial Central – ZCC.....	30
Figura 9	A ocupação do espaço viário pelos automóveis na cidade de Pelotas.....	32
Figura 10	A disputa do espaço viário pelos automóveis, charretes, motocicletas, pedestres e transporte público coletivo.....	33
Figura 11	A disputa do espaço viário pelos automóveis, ciclista, pedestres e transporte público coletivo.....	33
Figura 12	IDH – M no Estado do Rio Grande do Sul.....	35
Figura 13	Rodovias de confluência em Pelotas.....	35
Figura 14	Funções-chaves divididas por zoneamento.....	36
Figura 15	Parque Pelotense.....	44
Figura 16	Teatro Guarany.....	44
Figura 17	Estacionamento de Automóvel – Palácio Itamaraty.....	46
Figura 18	Vista parcial do espaço urbano de Brasília – Setor Hoteleiro.....	47
Figura 19	Vista parcial do espaço urbano de Brasília - Centro de Compras..	47
Figura 20	Círculo Vicioso do Automóvel.....	55
Figura 21	Integração de Políticas Urbanas e de Transporte.....	60
Figura 22	Impactos do Transporte Urbano sobre a Pobreza.....	68
Figura 23	Metodologia Científica Aplicada.....	91

LISTA DE TABELAS

Página

Tabela 1	Número de unidades, de pessoas ocupadas e pessoas assalariadas por Segmento Empresarial no município de Pelotas – 2003.....	79
Tabela 2	Crescimento do Emprego Formal no RS 2003 – 2007.....	79
Tabela 3	Cronograma.....	80
Tabela 4	Cálculo da Amostra.....	84

	LISTA DE GRÁFICOS	Página
Gráfico 1	Modo de Transporte x Classe Social.....	70
Gráfico 2	Atividade / Motivo da Viagem.....	71
Gráfico 3	Taxa de trabalhador que recebe Vale-transporte por Classe Social.....	71
Gráfico 4	Universo de estudo da pesquisa.....	86
Gráfico 5	Amostra de estudo da pesquisa.....	86
Gráfico 6	Ambiente Empresarial.....	96
Gráfico 7	Relação total de Colaboradores x Quantidade que recebem VT....	97
Gráfico 8	Relação entre Total VT x 2 x 4 VT.....	97
Gráfico 9	Utilização de Linhas por Viagem.....	98
Gráfico 10	Total de VT x Total de Valor (R\$).....	98
Gráfico 11	Bairro onde o trabalhador reside.....	99
Gráfico 12	Bairro do posto de trabalho.....	100
Gráfico 13	Gênero (Feminino/Masculino).....	101
Gráfico 14	Idade do trabalhador.....	102
Gráfico 15	Estado civil do trabalhador.....	102
Gráfico 16	Grau de instrução do trabalhador.....	103
Gráfico 17	Você tem filhos?.....	103
Gráfico 18	Quantas pessoas moram na sua casa?.....	104
Gráfico 19	Classe socioeconômica – Empregada mensalista.....	105
Gráfico 20	Classe socioeconômica – Televisão em cores.....	105
Gráfico 21	Classe socioeconômica – Rádio.....	105
Gráfico 22	Classe socioeconômica – Automóvel.....	106
Gráfico 23	Classe socioeconômica – Aspirador de Pó.....	106
Gráfico 24	Classe socioeconômica – Máquina de Lavar.....	107
Gráfico 25	Classe socioeconômica – Vídeo Cassete/DVD.....	107
Gráfico 26	Classe socioeconômica – Geladeira.....	108
Gráfico 27	Classe socioeconômica – Freezer.....	108
Gráfico 28	Classe socioeconômica – Microcomputador.....	109
Gráfico 29	Classe socioeconômica – Banheiros.....	109
Gráfico 30	Classe socioeconômica – Quartos.....	110

Gráfico 31	Renda do trabalhador.....	110
Gráfico 32	Trabalho atual.....	111
Gráfico 33	Empresa de transporte público coletivo utilizado.....	113
Gráfico 34	Empresas utilizadas por viagem.....	113
Gráfico 35	O que há de melhor no transporte público coletivo.....	115
Gráfico 36	O que há de pior no transporte público coletivo.....	116
Gráfico 37	Você utiliza o transporte público coletivo nos finais de semana?....	117
Gráfico 38	Sugestões para melhorar os seus deslocamentos?.....	118

LISTA DE QUADROS		Página
Quadro 1	Algumas características gerais do município de Pelotas.....	34
Quadro 2	Índice de Mobilidade por Ocupação Principal.....	69

	SUMÁRIO	Página
1	INTRODUÇÃO.....	18
1.1	Iniciando pela localização espacial da área de estudo.....	22
1.2	Pensamentos norteadores do desenvolvimento social e econômico contemporâneo.....	25
1.3	Buscando a história para a compreensão do presente....	26
1.4	Alguns aspectos sócio-econômicos do município de Pelotas.....	34
2	REVISÃO DA LITERATURA.....	41
2.1	A Formação do Espaço Urbano.....	42
2.2	O Processo de Urbanização Brasileiro.....	49
2.3	Urbanização Modernista: a expansão urbana centrada no automóvel.....	53
2.4	Mobilidade Urbana: a busca de uma cidade para as pessoas.....	56
2.5	Transporte Público Coletivo e Classe Trabalhadora.....	65
3	METODOLOGIA.....	73
3.1	Plano Operacional da Pesquisa.....	75
3.1.1	Identificação do público-alvo.....	76
3.1.2	Período de aplicação da pesquisa.....	80
3.1.3	Método de coleta dos dados.....	81
3.1.4	Instrumentos de coleta de dados.....	87
3.1.5	Respondente qualificado.....	88
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	89
4.1	Tabulação e Análise dos Dados.....	90
5	CONCLUSÕES E SUGESTÕES.....	121
5.1	Sugestões.....	126
5.2	Importância e Validade do estudo.....	126
	REFERÊNCIAS.....	128
	GLOSSÁRIO.....	136
	APÊNDICES.....	143

APÊNDICE A: Questionário 1 – Empresas.....	144
APÊNDICE B: Questionário 2 – Trabalhador.....	146
APÊNDICE C: Classificação Socioeconômica.....	150
APÊNDICE D: Tabulação dos Dados (Parcial).....	155
APÊNDICE E: Linhas das empresas do transporte público coletivo de Pelotas.....	171
ANEXOS.....	175
ANEXO A: Lei Federal 10.257 – Política Urbana Estatuto da Cidade (Parcial).....	176
ANEXO B: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – PNMUS (Parcial).....	180
ANEXO C: Anteprojeto de Lei – Política de Mobilidade Urbana (Parcial).....	190
ANEXO D: Projeto de Lei do III Plano Diretor de Pelotas (Parcial).....	196
ANEXO E: Lei 7.418 – Institui o Vale-Transporte.....	203
ANEXO F: Decreto 95.247 – Regulamenta a Lei 7.418.....	206
ANEXO G: Linhas do Transporte Público Coletivo da Cidade de Pelotas.....	213

1 INTRODUÇÃO

Vive-se numa sociedade capitalista em transformações, sob o impacto constante de novas particularidades e de novos acontecimentos. O futuro não está estacionado em algum ponto do tempo, a ação humana de hoje determina o que seremos amanhã. Como diz Silva (1993, p.93): “O desenvolvimento é um produto da intervenção humana”. Este pensamento nos leva a acreditar que a sociedade futura, será relativa aos fatos, às intenções de quem governa, lidera e comanda; e histórica como o seu passado. Ao mesmo tempo, observa-se que o governo, o Estado-nação latino-americano decide o seu destino, atendendo a determinações que vêm de fora, devido às grandes transformações técnico-econômicas e sócio-culturais. Logo, a lógica das ações dos governos latinos passa a depender da realidade na qual estão inseridos.

Buscando a história, percebe-se que, desde meados de 1970, estamos diante de uma reestruturação do capitalismo mundial, desregulamentação, privatização, diminuição do Estado, internacionalização ou, mesmo, a globalização econômica. Por conseguinte, estamos inseridos no contexto capitalista mundial, onde a mobilidade das pessoas e das mercadorias está no centro das grandes decisões.

Entende-se que o processo da vida humana traz diferentes necessidades e complexidades na convivência social, econômica e política. A urbanização, os aglomerados de seres humanos surgem pela necessidade de convivência mútua, comunicação e integração entre as pessoas. As aglomerações surgem em diversas áreas, adequando suas necessidades de sobrevivência à disposição da natureza. Para unir estes aglomerados urbanos, surgem os caminhos que, por sua vez, são superados progressivamente pelas estradas de rodagem e pelas estradas de ferro, com o objetivo de transportar pessoas e mercadorias. Segundo Dias (1993, p.4):

“Dos diferentes tempos sociais emergem distintas freqüências, intensidades e finalidades das relações que se estabelecem entre os elementos do sistema urbano.” Neste mesmo pensamento, Claval citado por Dias (1993, p.2), enfatiza que: “... a cidade nasce justamente da necessidade de comunicar e se integra a uma rede que lhe permite participar dos vários tipos de trocas”.

Por sua vez, o Brasil foi um dos países que rapidamente se urbanizou em todo o mundo. Em 50 anos o Brasil deixou de ser um país rural e se transformou em um país urbano trazendo consigo problemas devido à falta de políticas de urbanização, uso e ocupação do solo, transporte e trânsito. A dispersão dos núcleos residenciais e os zoneamentos industriais e comerciais tornaram a mobilidade urbana complexa e de difícil solução.

Tendo em vista este panorama, pode-se dizer que apesar do objetivo principal do desenvolvimento social e econômico continuar sendo o de melhorar a qualidade de vida das pessoas, torna-se crescente a preocupação com a mobilidade das pessoas nas áreas urbanas, principalmente quando se trata da mobilidade da classe trabalhadora de baixo poder aquisitivo que depende do transporte público urbano.

Dessa forma, este trabalho busca um referencial teórico às áreas de mobilidade e o transporte público urbano, dando ênfase ao trabalhador beneficiário do vale-transporte, confrontando a teoria com a prática.

O problema identificado que motivou a realização deste estudo foi à observação de que os órgãos públicos e as próprias empresas concessionárias do transporte público urbano de Pelotas não conhecem o perfil de mobilidade da classe trabalhadora. Dados que consideramos essencial para o planejamento desse sistema em uma cidade. Entretanto, o que se observa é que a Secretaria Municipal de Segurança, Transporte e Trânsito – SSTT de Pelotas não possui de uma forma sistematizada o conjunto de informações necessárias para definir uma política específica para essa área, que seja adequada aos usuários.

Neste trabalho o problema principal será identificar o perfil de mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte na cidade de Pelotas. Para isto, utilizar-se-á da metodologia científica aplicando à visão dedutiva, no que se refere o perfil de mobilidade das pessoas.

A estrutura desta pesquisa será composta dos seguintes capítulos:

- Capítulo 1 – Introdução. Nela apresentaremos a caracterização espacial, social, política e econômica do local de realização da pesquisa, a formulação do problema científico a ser investigado, suas dimensões e seus limites. Este mesmo capítulo contará com os objetivos que se pretende atingir, a justificativa e a importância desta pesquisa para as instituições públicas e privadas que estão envolvidas no transporte coletivo urbano e, que contribuem na mobilidade da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas.
- Capítulo 2 - Revisão da Literatura. No seu conteúdo, haverá parecer de autores especialistas em urbanização, mobilidade e transporte público urbano, como também alguns conceitos teóricos, métodos e instrumentos de análise da mobilidade do trabalhador beneficiário do vale-transporte. Ainda se fará uma investigação da relação entre transporte público coletivo e a classe trabalhadora.
- Capítulo 3 – Metodologia. Neste capítulo é relatado o método que foi utilizado para a coleta e análise de dados.
- Capítulo 4 – Apresentação dos dados e Análise do Resultado. Este capítulo é composto da apresentação e tratamento dos dados em planilha Excel, tendo a seguinte sequência: a) descrição do objetivo específico; b) tabulação, cálculos e gráficos para melhor ilustração e visualização; c) quadro de análise do resultado, com vista ao objetivo específico e modelos teóricos estudados.
- Capítulo 5 – Conclusões e Sugestões. Este capítulo está composto de conclusões percebidas e analisadas sob o enfoque

do objetivo geral da pesquisa, bem como de algumas sugestões para melhoria da qualidade de vida da classe trabalhadora beneficiária do vale-transporte da cidade de Pelotas. Além disto, consta um relato final, tratando da importância deste estudo para as instituições envolvidas e para o pesquisador.

1.1 Iniciando pela localização espacial da área de estudo

O município de Pelotas, área de estudo, está localizado na metade sul do Estado do Rio Grande do Sul. Nas figuras de 01 a 03 apresentamos ilustrações de sua localização geográfica neste Estado, da seguinte forma: Na figura 01 localizamos o município de Pelotas. Logo em seguida, na figura 02, apresentamos uma ilustração da divisão político administrativa do município e por último, na figura 03, apresentamos o urbano da cidade, local de realização de nossa pesquisa.

Pelotas no Rio Grande do Sul



Figura 01 – Localização do Município de Pelotas no Estado do RS

Fonte: (WIKIPEDIA, 2008).

Adaptada pelo Autor

Município de Pelotas



Figura 02 - Divisão Político Administrativa do Município de Pelotas

Fonte: (CDLR, 2004)

Adaptada pelo Autor

Mapa Urbano de Pelotas



Figura 03 – Área de Estudo - Mapa urbano da cidade de Pelotas

Fonte: (GOOGLE, 2008).

1.2 Pensamentos norteadores do desenvolvimento social e econômico contemporâneo

Estes dois pensamentos que apresentamos logo a seguir e que resume a linha básica que conduziu o desenvolvimento social e econômico de nossa sociedade têm por objetivo unir as informações físico-espaciais com os dados históricos da área de estudo. O primeiro pensamento foi escrito por Price (*apud* BRINCO, 2006, p.6) “Ao ser questionado sobre a falta de boas estradas, Henry Ford teria respondido: se fabricarmos os carros, eles haverão de construir estradas.” E, ele juntamente com toda indústria mundial automotiva construíram tantos automóveis que não há estradas e ruas suficientes para todos. Fazendo com que a mobilidade urbana se tornasse um problema para as sociedades contemporâneas em todo o planeta.

O segundo pensamento, que é complementar do primeiro, foi escrito na introdução do curso de Planejamento Operacional que fizemos pelo Instituto de Desenvolvimento do Transporte - IDT (2006, p.9) que diz o seguinte: “Governar é construir estradas”. O lema do presidente Washington Luiz, que tantas vezes foi repetido por Juscelino, nos leva a pensar sobre nossa sociedade como sendo o reflexo de um mundo integrado através do asfalto. Digamos ainda que, os governos que o sucederam, até hoje, continuam com este mesmo pensamento de governar e de política de desenvolvimento.

Por sua vez, a industrialização que se inicia no Brasil a partir dos anos 50, impulsiona o processo de urbanização brasileiro, trazendo como consequência o aumento das populações urbanas e com este, o incremento da indústria automobilística fazendo com que as mesmas fossem se adequando ao domínio do automóvel para o deslocamento das pessoas. Nunca a distância entre nossas residências e as empresas onde trabalhamos foi tão grande. Todos os dias precisamos fazer viagens para chegar até o nosso ambiente de trabalho. Este modelo de desenvolvimento tem provocado consequências para a organização sócio-espacial brasileira, influenciando em questões energéticas, riscos ambientais, na qualidade de vida das pessoas e principalmente na mobilidade do trabalhador.

1.3 Buscando a história para a compreensão do presente

O desenvolvimento da cidade de Pelotas, cenário da pesquisa, não podia ser diferente nas questões sociais, políticas e econômicas das demais cidades. Ela surgiu às margens do arroio Pelotas, em 1.780, motivada pela indústria do charque e recebeu o nome em homenagem a uma embarcação da época (Figura 04), que era utilizada para atravessar o arroio das Pelotas.



Figura 04 – A embarcação PELOTA

Fonte: (UCPEL, 2001).

Entendemos que a cidade de Pelotas é um produto do aumento de sua população, de suas questões sociais; de suas épocas de prosperidades e de decadências econômicas. Da absorção da evolução dos meios de transportes ampliando sua área urbana e seu centro comercial. Ela também é fruto de seus planos diretores dentro das políticas de desenvolvimento urbano que ao longo de seus anos foram executados. Em fim, Pelotas pode ser lida pelo seu tempo, espaço físico, processo de desenvolvimento social, político e econômico. Neste pensamento, a Carta de Atenas de 1.933 (2008, p.3), escrita por renomados urbanistas e arquitetos da época, é muito consciente quando diz que:

A morte atinge tanto as obras como os seres. Quem fará a discriminação entre aquilo que deve subsistir e aquilo que deve desaparecer? O espírito da cidade formou-se no decorrer dos anos; simples construções adquiriram um valor eterno na medida em que simbolizam a alma coletiva; constituem o arcabouço de uma tradição que, sem querer limitar a amplitude dos progressos futuros, condiciona a formação do indivíduo, assim como, o clima, a região, a raça, o costume. Por ser uma pequena pátria, a cidade comporta um valor moral que pesa e que lhe está indissoluvelmente ligado.

Compreendemos também que à medida que o tempo passa os valores indubitavelmente se inscrevem no patrimônio de uma cidade e, por esta pesquisa se

referir ao tema mobilidade urbana, não poderíamos deixar de buscar na história o bonde elétrico que em 20 de outubro de 1.915, fazia parte do meio de transporte coletivo urbano na cidade de Pelotas (Figura 05) e segundo Magalhães (1.987, p.10)

Em número de cinco, beneficiaram parte da população da cidade. As primeiras ruas por onde circularam foram: Marechal Floriano Peixoto, 15 de Novembro, 7 de Abril (Dom Pedro II) e Vieira Pimenta (Marcílio Dias). Novas linhas foram gradativamente executadas, perfazendo linhas do Porto ao Parque Souza Soares (Fragata), bairro Três Vendas e Areal. Perfazendo um percurso de 20.761 metros.

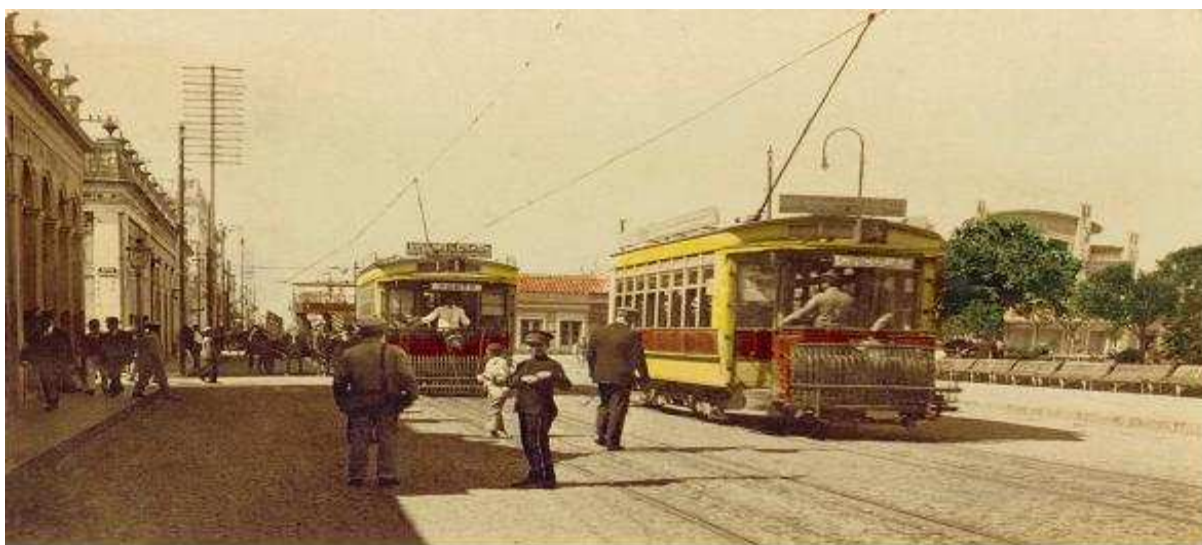


Figura 05: Bonde Elétrico. Praça da República (Coronel Pedro Osório). 1917.

Fonte: (UCPEL, 2001)

Diante da leitura da história e a compreensão de que as razões que determinam o desenvolvimento das cidades estão submetidas a mudanças contínuas, a revolução industrial foi um acontecimento que modificou as relações de trabalho, e o emprego da tecnologia nos meios de transporte urbano permitiu alterar as distâncias entre as moradias e os locais de trabalho.

Observa-se na cidade de Pelotas, que o meio de transporte público iniciou com as embarcações de couro (as pelotas), depois surgiu o bonde elétrico, hoje, a cidade de Pelotas se encontra com uma realidade bem diferente. Com uma população total estimada em 339.934 habitantes (IBGE, 2007) desta, 317.600 habitantes se encontram em área urbana, apresentando um grau de urbanização de 93,43% e uma densidade demográfica de 10.576,13 hab/km². Embora apresente um crescimento vertical, sendo já numerosos os edifícios. Estende-se muito também no sentido horizontal (Figura 06). A partir do centro urbano tradicional (Praça Coronel

Pedro Osório), a cidade se espraia por cerca de 7 km para o norte (bairro Três Vendas), 6 km para o oeste (bairro Fragata), 4 km para leste (bairro Areal) e 1,5 km para o sul (Porto) (Figura 07). A grande extensão urbana, devido à dispersão dos núcleos residenciais separados por enormes espaços vazios dificulta a mobilidade daqueles que não possuem automóveis particulares. A área urbana efetiva é de 3.000 hectares. Mesmo assim, a cidade ocupa pequeníssima área do município (1,87%). (CDLR, 2004).



Figura 06 - Vista aérea parcial da cidade de Pelotas

Fonte: Acervo do próprio autor

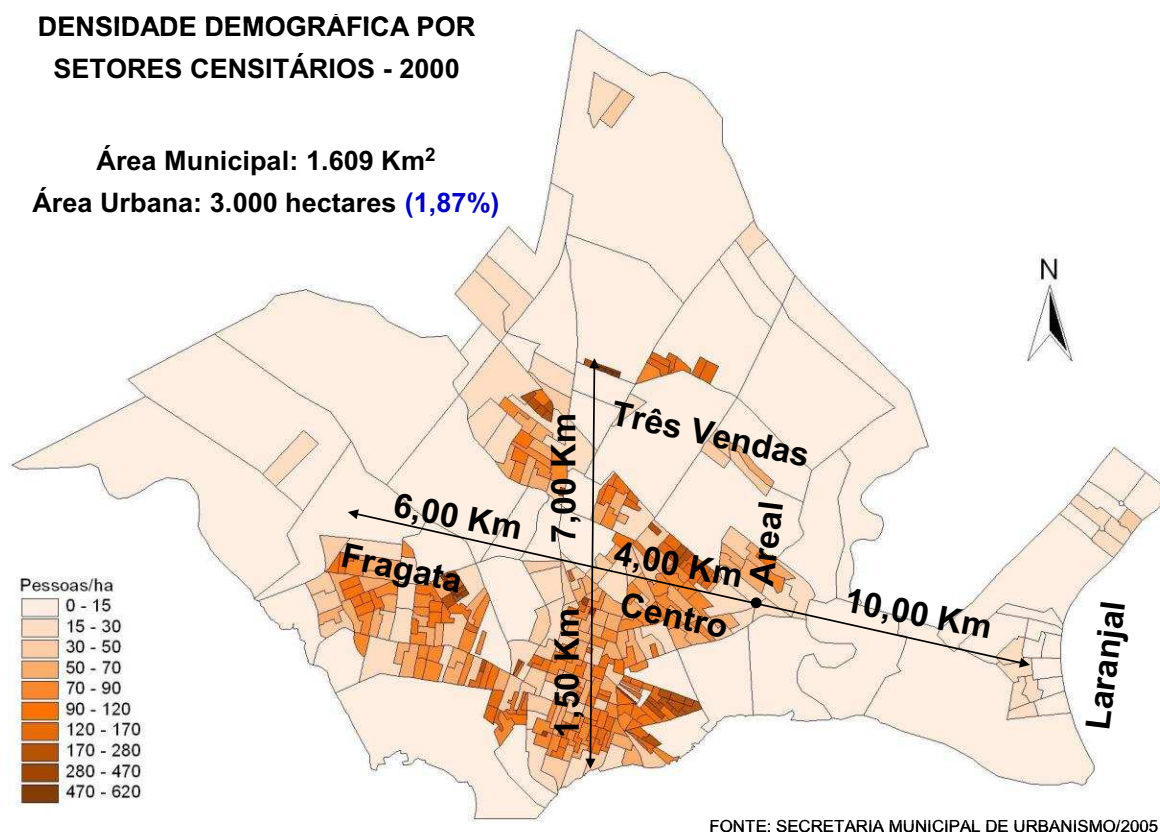


Figura 07 - Densidade Demográfica por Setores Censitários - 2000

Fonte: (CDLR, 2004) (Adaptada pelo autor)

Diante do exposto, verifica-se que a urbanização da cidade de Pelotas foi projetada sob os preceitos do urbanismo modernista. A partir da Carta de Atenas de 1.933, em que se pregava a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, observamos este método em todas as cidades do mundo, assim como também no primeiro plano diretor de Pelotas, datado de 30 de maio de 1968, onde no artigo 7º, divide a área urbana por zoneamento, segundo usos e intensidade de ocupações predominantes. Veja as respectivas divisões. (PELOTAS, 1.968, p.02):

- I - Zona Comercial Central (ZCC)
- II. - Zona Comercial Secundária (ZCS)
- III. - Zona Residencial 1 (ZR1)
- IV. - Zona Residencial 2 (ZR2)
- V - Zona Residencial 3 (ZR3)
- VI - Zona Residencial 4 (ZR4)

VII. -

ERROR: undefined
OFFENDING COMMAND: |-

STACK:

```
(  
'ØÉ•ï2$ ò (É_÷°är2p { Hðà?Nt° +% 7ÿ ü b hf,Œ&$ Tß µ|E~ - öY$>î¾ I ı6° ‡C xM 'mŒÖ  
)  
/u  
false  
true  
-savelevel-
```