

IMPACTO NA QUALIDADE DE VIDA, DE MORADORES DOS BAIRROS SÃO JOSÉ E VILA DIEHL NO MUNICÍPIO DE NOVO HAMBURGO-RS, DEVIDO AUSÊNCIA DE UMA PASSARELA SOB A RODOVIA RS 239

Rosanei Fatima dos Santos

Graduada em Gestão Ambiental, Aperfeiçoamento Científico Universidade Feevale

Professores Orientadores: Danielle P. Martins¹, João Alcione S. Figueiredo²

(rosaneisantos@hotmail.com),(daniellePM@feevale.br),(sganfigue@feevale.br)

Resumo

A RS 239 é uma rodovia onde circula parte da economia do vale dos sinos. Um dos problemas enfrentados é o risco de acidentes, devido ausência de passarelas. Deste modo, o objetivo deste estudo é avaliar a qualidade de vida de moradores do entorno, onde os resultados mostram, importante travessia de pedestres.

Palavras-chaves: Qualidade de Vida; Rodovia RS 239; Mobilidade de Pedestres

Abstrat

The RS 239 is a highway where circulates part of the economy of the Valley of the bells. One of the problems faced is the risk of accidents, due lack of walkways. Thus, the objective of this study is to assess the quality of life of residents of the surroundings, where the results show, an important pedestrian crossing.

Keywords: Quality of life; Rodovia RS 239; mobility of Pedestrians

1. Introdução

A mobilidade urbana é fundamental para o crescimento das cidades, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social dos centros urbanos, contribuindo para a qualidade de vida de seus habitantes, principalmente daquela população que residem no entorno das rodovias e arredores, desde que, esta seja bem planejada e executada. O crescimento populacional é visível, assim como a demanda de tantos outros serviços,

entre eles acessibilidade, através de construções de vias de passeio, ciclovia, passarelas, mas, na maioria das vezes as coisas não são tão simples assim, pois depende de muitas outras demandas para que seja viável, trazendo mais segurança no trânsito, evitando que os mais frágeis que são pedestres e ciclistas, dividem espaços com os veículos. (SILVA JR.S.B, etel,2008).

Não é de hoje a preocupação dos órgãos públicos com a mobilidade das pessoas, no entanto em marcha lenta quando se trata a respeito do assunto, sabendo da importância para a saúde e para a qualidade de vida dos cidadãos foi estipulado data para os municípios com mais de 100 mil habitantes, que ainda não possui o plano de mobilidade urbana se adequarem, sobre pena de perda de verbas para recursos, quando na verdade, não precisaria de ser estipulado prazo por que a acessibilidade das pessoas aos serviços deveria ser prioridade, por já existir legislações que garante este direito aos cidadãos. (JÚNIOR.J,2018)

Desta forma, o objetivo deste trabalho é avaliar a qualidade de vida de moradores das comunidades São José e Vila Diehl, que dependem da travessia da rodovia ERS 239, para realizar atividades do dia-a-dia, e sua contribuição no aumento do risco de acidentes devido ao aumento no fluxo de veículos e falta de opção para a travessia de pedestres em segurança. Trata-se de uma pesquisa aplicada, quantitativa, realizada através de estudo bibliográfico, entrevistas com familiares das vítimas e coleta de dados.

2. Metodologia

A metodologia utilizada se dá de duas maneiras, a bibliográfica porque é realizada através de pesquisas em jornais, revistas, publicações de uma forma geral, sobre o assunto em debate, e aplicada, pois busca estratégias através destas pesquisa de soluções que podem ser aplicadas na prática, procurando solucionar o problema existente de mobilidade desta comunidade através da coleta de dados que tem sua qualidade de vida afetada quando se porque o acesso a demais locais da cidade está comprometido, pois a única maneira em segurança é sobre veículos (PRODANOV.C.C,2013).

3. Rodovia RS 239

Para que seja possível o crescimento econômico das cidades, é indispensável a acessibilidade para transportes, dos diferentes tipos de produtos oferecidos para as cidades. Desta forma, a maneira mais viável para o transporte destes produtos, é através do transporte rodoviário, sendo assim, de suma importância às rodovias de nosso país,

entre elas, destaca-se a RS 239, pelo número de acidentes, como pode ser observado, pontos mais críticos desta rodovia, na figura a seguir.

Figura 1: Imagem dos pontos, onde mais é registrado acidentes no decorrer da RS 239.



Fonte: Jornal NH, 2017

A RS 239 é uma rodovia estadual, com uma extensão de 123,01km interliga o vale dos sinos ao litoral norte, ou seja, de Portão a localidade de Barra do Ouro município de Maquiné, com grande importância para o desenvolvimento econômico. A rodovia possui apenas 8 km sem pavimentação em todo o decorrer de sua extensão, onde está sobre responsabilidade do município de Maquiné, grande parte da rodovia possui via dupla. (EGR,2017)

Com o passar do tempo, devido ao aumento no fluxo de veículos na rodovia, foi necessário realizar diversas melhorias como, recapeamento, duplicações, construção de laterais para retorno etc... estas obras, na grande maioria, são custeadas através de recursos arrecadados na praça de pedágio na rodovia ERS 239, localizado no município de Campo Bom-RS, que somente no ano de 2017 obteve uma arrecadação de 26.893.157,73.(EGR,2017)

Apesar de ser uma rodovia com grande parte de sua extensão em perímetro urbano, possui a construção de apenas uma passarela, localizada no município de Parobé-RS, e projetos de outras a serem construídas no município de Sapiranga. Conforme dados, a rodovia RS 239, é a segunda rodovia mais perigosa do Brasil ficando apenas atrás da BR 116. (SGARBI.K,2017)

Segundo a EGR, 2017, a média diária de veículos que passa nesta praça de pedágio no município de campo bom é de 23,500 veículos, deste modo, pode-se calcular tamanha intensidade do fluxo de veículos na rodovia.

Devido a esta intensidade do fluxo de veículos a preocupação está na mobilidade de pedestres do bairro São José e Diehl isoladas pela RS 239 do km **15+540** ao **16+850** motivo da realização deste estudo como está ilustrado na figura 2.

Figura 2: As comunidades São José e Vila Diehl isoladas pela RS 239.



Fonte: Google mapas,2018

A área é perímetro urbano e apesar disto, não possui redutor de velocidade nem passarela no local do estudo, dificultando a travessia dos pedestres e assim, os expondo ao risco eminente de acidente.

Nem sempre, o crescimento econômico e social das cidades é bem visto, pois traz junto consigo o crescimento descontrolado da população, nas áreas de preservação e no entorno de rodovias, pois os municípios não estão preparados para absorver tamanha demanda, com isto, sofrem com a magnitude que estes impactos causam, entre outros problemas, como as condições meteorológicas, imprudências tanto de condutores dos veículos como de pedestres, assim como o aumento na demanda de acesso a serviços públicos (LIMA.I.M.O.etel,2011).

4. Mobilidade urbana

A mobilidade urbana é a facilidade com que as pessoas possuem para se locomover, e assim atendendo a suas necessidades, para muitos é a conexão entre comunidades e pessoas, impactando positivamente ou como na maioria das vezes negativamente se mal planejadas. (ARAÚJO.M.R.M. etel,2011).

Com um PIB de R\$ 5.553.119, PIB PER CAPTA de R\$ 23.229, com uma extensão territorial de 223 km², uma densidade demográfica de 1.071 habitantes por km², no

município de Novo Hamburgo, não é diferente de outras grandes cidades em constante crescimento, onde 98% da população reside em perímetro urbano, os problemas como a mobilidade sempre são um desafio a parte. (IBGE.CENSO, 2010)

Segundo o presidente da Adefi-NH (Associação dos Deficientes Físicos de Novo Hamburgo) Alexandre Schramm, á uma entrevista para ao Jornal NH, a mobilidade urbana no município não está atendendo as necessidades das (PCDs) até o momento, apesar da existência das leis, favorecendo estes habitantes em questão, ainda tem muito a ser realizado, (Jornal NH,2018)

Recentemente, em um projeto com reta final de execução para melhorias, á questão dos direitos da mobilidade de pedestres do bairro São José e Vila Diehl, não foram levados em consideração, pois no mesmo, não consta em nenhum parágrafo a construção de passarela ou construção de rampas para cadeirantes, sendo que no momento estes estão impossibilitados de saírem da comunidade se optarem por serem independentes, depois que estas obras foram realizadas no viaduto Eduardo Colissi, rodovia RS 239, no bairro São José, como pode ser observado na figura a seguir.

Figura 3: Via de acesso no viaduto Eduardo Colissi, disponibilizados para pedestres e cadeirantes.



Fonte: Os próprios autores, 2018

Apesar de existir muitas legislações, incentivando a mobilidade de pedestres, contribuindo para a qualidade ambiental através da redução de poluições atmosférica, com o uso excessivo de veículos, como consta na lei n°12.587, de 03 janeiro de 2012.

Art.4º, II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

Art.5º, I - acessibilidade universal;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

Muitos são os transtornos que pode ser causado quando a mobilidade não está bem planejada nas políticas públicas dos municípios ou adequada as necessidades dos cidadãos, interferindo em tantos outros serviços como impacto ambiental, impacto social e impacto na acessibilidade aos serviços fornecidos nos centros urbanos.(SILVA JR.S.B, etel,2008)

5. Qualidade de vida

Para que seja possível avaliar a qualidade de vida de uma determinada população é necessário avaliar a disponibilidade de vários serviços como por exemplo: segurança, saúde, educação, infraestrutura, saneamento básico, expectativa de vida, renda familiar, mobilidade entre outros, para que seja possível avaliar todos estes serviços é necessário o uso de determinadas ferramentas como o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), método mais usado por muitos autores.(HERCULANO.S.C,2000)

A avaliação da qualidade de vida é de extrema importância para determinar o crescimento econômico das cidades, podendo assim procurar melhorias onde seja possível, para poder contribuir cada vez mais para manter este crescimento positivamente.

Quando se refere as legislações é possível ver que sempre existiu interesse na qualidade de vida da população, prova disto está na constituição de 1988 onde consta:

“Art 3º - IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação”, inclusa na constituição de 1988 a mais importante lei já criada e sancionada,

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e tender melhor a segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição

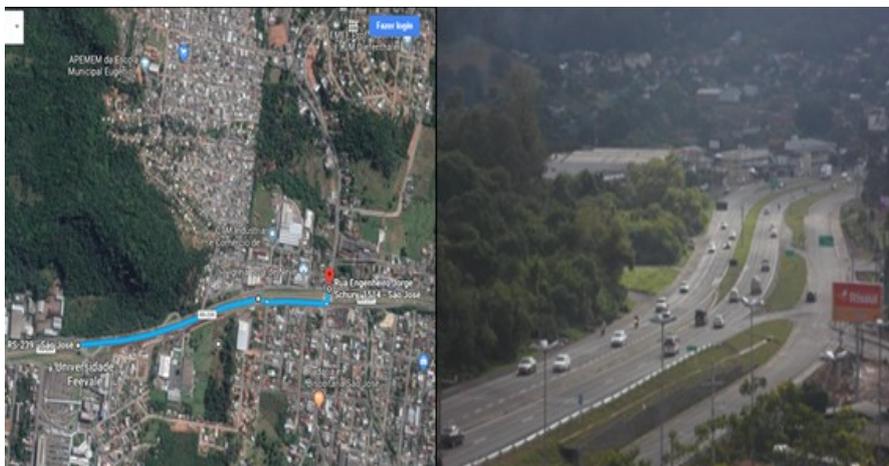
A constituição de 88, é a mais complexa lei já criada até o momento, escrita pensando na população menos favorecida possibilitando esperança de mais igualdade para a população brasileira, por que apesar de tanta luta, ainda assusta no país tamanha desigualdade, principalmente de entre homens e mulheres no mercado de trabalho. (IBGE,2017)

6. A área de estudo

No ano de 2017 foi realizado mais uma obra do km **15+540 ao 16+850**, tendo um custou 1,3milhõe para EGR, onde o objetivo seria a melhoria no trafego de veículo que costumava ocasionar transtornos com os congestionamentos constante no local. (ERTEL.D, 2017).

No entanto, neste mesmo km **15+540 ao 16+850**, onde ao norte da rodovia possui a comunidade Vila Diehl, sendo que, grande parte dela em situação de vulnerabilidade social, devido ao grande número de construções irregulares e precárias nas encostas, APA (Área de Preservação Ambiental) e APPs (Áreas de Preservação Permanentes), com uma população de 9341 habitantes, conforme dados da prefeitura municipal de Novo Hamburgo no ano de 2010, porém, atualmente dados dos agentes de saúde do bairro indicam que possui uma população superior a 12.000 mil habitantes e três novas ocupações populosas e precárias a serem mapeadas. Como pode ser observado a seguir á área de estudo.

Figura 4: Área de realização do estudo



Fonte: Google Maps, Adaptado pelos autores, 2018

Já ao Sul da rodovia, possui empresas de grande porte, que empregam parte da população desta comunidade, a Universidade Feevale que possui entorno de 1473 funcionários, que disponibiliza diversos serviços para a comunidade, interagindo de forma universidade e comunidade através de projetos, além de outras empresas de pequeno porte, mas, o que mais assusta é a escola estadual mais próxima que oferece o ensino médio cerca de 581 vagas, sendo preferencialmente para alunos das proximidades.

No momento, em um importante local de travessia de pedestres, principal entrada do bairro Vila Diehl, está um tanto a desejar, pois além do risco eminente na travessia da rodovia, o local não possui passarela, redutor de velocidade (radar), nem sinalização que indica que seja perímetro urbano devendo haver redução de velocidade dos veículos. Além do risco eminente na travessia da rodovia, existe ainda outro problema que é a disposição irregular de resíduos de todos os tipos tornando a travessia ainda mais perigosa no local, com a poluição visual dos condutores dos veículos e dos pedestres, como podemos verificar nas imagens a seguir.

Figura 5: Disposição inadequada de resíduos em um importante ponto de travessia de pedestres



Fonte: Os próprios autores, 2018.

Atualmente os resíduos são uma problemática mundial, onde causa transtorno em muitas cidades, os locais mais afetados são as áreas mais vulneráveis, talvez, por falta de políticas públicas adequadas ou de fiscalização

7. Legislações referentes a mobilidade de pedestres, aplicáveis na área de estudo

Para garantir alguns direitos da população brasileira, foram criadas algumas leis, onde garante a população o direito a mobilidade seja ela como for, desde que se priorize pedestres como pode ser constatado no quadro a seguir.

Quadro 1: Legislações pertinentes que asseguram o direito e priorizando a mobilidade dos pedestres.

<p>Constituição da República Federativa do Brasil de 1988</p>	<p>Art 3º IV- promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.</p> <p>Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:</p> <p>Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição</p>
<p>Lei Federal nº9.503, de 23 de setembro de 1997).</p>	<p>Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.</p>
<p>Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 .</p>	<p>Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município</p> <p>Art. 4º II - mobilidade urbana: condição em que se realizam</p>

	<p>os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;</p> <p>III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;</p> <p>Art. 5º I - acessibilidade universal;</p> <p>VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;</p> <p>IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;</p>
<p>Lei municipal nº1216, de 20/12/2004</p>	<p>Institui o Plano Diretor Urbanístico Ambiental - PDUA do Município de Novo Hamburgo e dá outras providências</p> <p>Art.2º II - prever a possibilidade de soluções alternativas de mitigação e controle do impacto das atividades urbanas;</p> <p>VII - obter e manter a qualidade de vida dos seus cidadãos;</p> <p>Art.27 Parágrafo único. É considerada mobilidade a qualificação do sistema de circulação de pessoas, cargas e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos e atendendo as necessidades da população, pelo transporte coletivo, de pedestres, de bicicletas, redução de distâncias, capacitação da malha e do sistema de transporte.</p> <p>Art.36 O sistema viário constitui a estrutura de circulação no território, formado basicamente por:</p> <p>I - rodovias: a) rodovias federais, estaduais e municipais: são as vias de ligação interurbana que alimentam e complementam a malha viária local, com características de alta fluidez, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e próprias para os sistemas de transporte de alta capacidade e de carga, com trânsito livre;</p> <p>II - vias:</p> <p>V - passagens de pedestres: são as vias de circulação permitida somente aos pedestres, incluindo os passeios públicos, as galerias térreas externas e as escadarias, com características de infra-estrutura e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos à circulação de pessoas.</p>
<p>Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018.</p>	<p>Altera a lei nº13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o estatuto da metrópole, e a lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.</p>

	<p>Art. 24. 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.</p> <p>4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.</p>
--	---

Fonte: adaptado pelos autores, 2018

Com o passar do tempo, as leis trouxeram avanços significativos para a população, onde favorecem o menos favorecido deixando livre para lutar cada vez mais pela igualdade de renda e de direitos apesar que ainda tem muito a ser feito pelos governantes para que se cumpra a lei e novas leis sejam criadas, pois a desigualdade no Brasil é um numero que ainda preocupa. (IBGE, 2017).

8. Resultados e discussões

Para muitos, é insignificante, apenas mais uma obra, para moradores que precisam realizar a travessia no dia-a-dia, é melhoria na segurança, faz parte da qualidade de vida, assim podendo se deslocar para suas atividades sem preocupar-se com menos este problema do caminho, evitando registro de imagens como estas observadas na figura a seguir.

Fi

gura 6: Exposição de pedestres ao risco de acidente, durante a travessia da rodovia RS 239.



Fonte: Inézio Machado, 2018

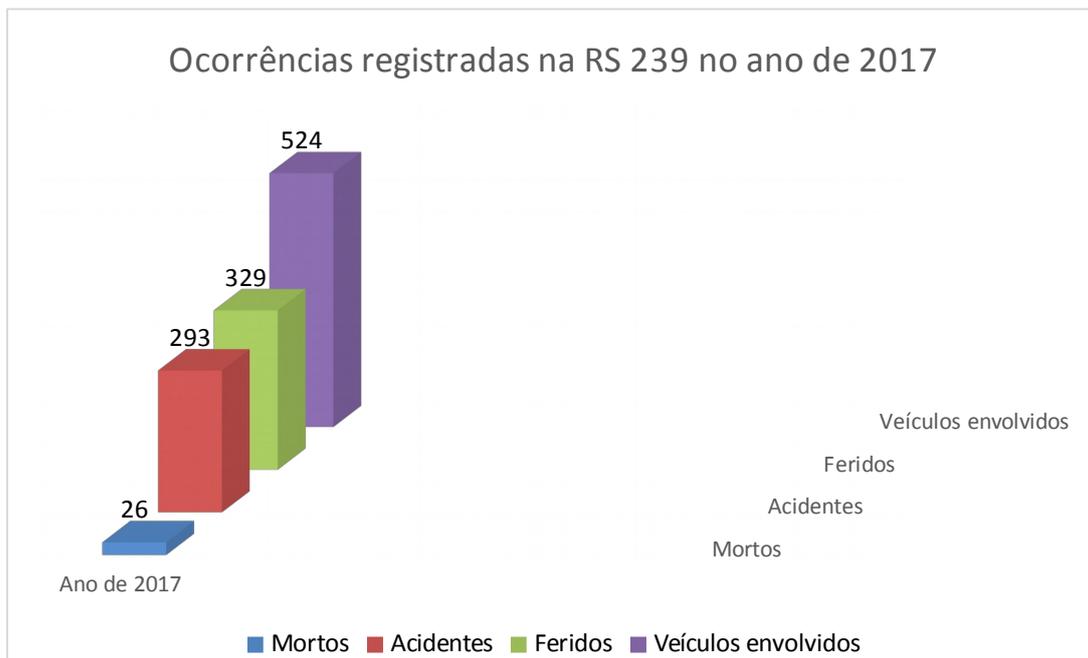
A existência de uma passarela sob uma rodovia movimentada, não pode ser considerada apenas mais uma obra, muitos alegam, que os pedestres ignoram a existência da passarela, porém, não existe nenhum estudo que comprove estes dados, é de suma importância para os cidadãos, pois ela pode contribuir positivamente para a qualidade de vida dos pedestres, reduzindo o tempo de espera para poder seguir em frente, contribui para a redução de acidentes, segurança para os condutores dos veículos que usufrui diariamente esta rodovia. (GOLD. PA, etel, 2010).

Portanto, inúmeros são os motivos para construção de uma passarela no local, entre eles a redução do número de acidentes de pedestres, evitar ferimentos, acessibilidade segura de pedestres com redução da capacidade física e cadeirante, fluxo intenso de veículos, local de extrema importância por ser a principal via de acesso ao bairro Vila Diehl, onde possui escolas, farmácia, bazar, lojas, supermercados e demais serviços e ao sul da via empresas de grande/médio porte, e a comunidade, Martins Pílger, que realizam a travessia da rodovia constantemente para usufruírem destes serviços.

Sendo assim, foi necessário registrar o fluxo de veículos em algum momento para poder associar ao período que os pedestres realizam a travessia na área de estudo a RS 239, este registro foi no dia 21 de fevereiro de 2018 das 07:30 as 08:00, ou seja, por um período de trinta minutos, foi registrado um fluxo neste período de 1.970 veículos, com um total de 65,6 veículos por minuto.

Segundo a EGR, 2017, a média diária de veículos que passa na praça de pedágio localizada no município de campo bom é de 23,500 veículos, deste modo, pode-se calcular tamanha intensidade do fluxo de veículos na rodovia, com isto, foi realizado um levantamento com o número de acidentes ocorridos no ano de 2017, os dados impressionam, como pode ser observado a representação destes números, no gráfico a seguir.

Figura 7: Apresentação do número de acidentes no ano de 2017, representados em formato de gráfico.



Fonte: Acesso a informação, casa civil, adaptado pelos autores, 2018

Pensando na viabilidade de uma conexão entre a mobilidade urbana e as comunidades São José e Vila Diehl, sem interferir na qualidade de vida dos moradores e arredores destas comunidades, recomenda-se a construção de uma passarela, mais precisamente na entrada da Vila Diehl, início da rua Pastor Gustavo Nórdulo, onde possui fluxo intenso de pedestres devido à existência de empresas nas proximidades, ou seja, ao sul da rodovia sendo estas, que empregam parte da população destas comunidades, além dos alunos do colégio “Pasqualini” e da universidade Feevale, sendo que a única travessia em segurança esta localizada no viaduto Eduardo Colissi, onde a passagem para pedestre ficou reduzida pela metade com as melhorias realizadas no ano de 2017, não possuindo acesso para cadeirantes, sendo estes obrigados a dividir espaços com os veículos na via oposta ao fluxo do trânsito, em um espaço que por sinal ficou reduzido como é possível verificar na figura a seguir.

Figura 8: Único acesso para pedestres em segurança dos moradores do bairro São José e Vila Diehl.



Fonte: Os próprios autores, 2018

Apesar de existir legislações que garantam o direito a acessibilidade, como consta no parágrafo 5º da lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, mesmo assim não está sendo possível acesso a estes direitos adquiridos.

I - acessibilidade universal;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

Os moradores do bairro cadeirantes ou com redução na capacidade física, ficaram isolados, sem independência, pois para moradores nestas situações, não possui alternativas para se locomover a não ser sobre veículos, a rodovia possui cinco vias com canteiros, sendo impossível a travessia, outra alternativa que seria no viaduto Eduardo Colissi, foi reduzida em 50% , a única opção para estas pessoas mais frágeis, é passar dividindo espaço na via com os veículos na via oposta ao fluxo do trânsito, pois o acesso que possui na calçada possui degrau de 15 cm, tanto na subida quanto na descida da única calçada para pedestres como pode-se constatar na figura a seguir.

Figura 9: Espaço disponibilizado para pedestres no viaduto Eduardo, única via de passeio de pedestres em segurança.



Fonte: Os próprios autores, 2018

Foram realizadas algumas entrevistas, através delas foi possível verificar a demonstração de preocupação referente a necessidade de mais segurança para todos que moram nas proximidades ou que precisam acessar a rodovia. As entrevistas foram realizadas entre o dia 09 e 23 de fevereiro, com perguntas diretas e indiretas, foram gravadas com autorização prévia dos entrevistados. Através destas, é possível perceber que as pessoas possuem certo receio a tudo que se refere a rodovia RS 239, fazendo questão de registrar suas histórias.

A realização de entrevista é uma ferramenta para a realização de estudo, possibilita obter inúmeras informações que não encontra em lugar algum inclusive dados importantes, como requisito segurança item significativo para contribuição na qualidade de vida, com isto, as entrevistas são utilizadas para a coleta de dados, diagnósticos e orientações.

A “primeira pessoa entrevistada”, 68 anos, moradora da Martins Pilger há 29 anos, viúva, mãe de 8 filhos, desde quando veio morar nesta comunidade, realiza a travessia constantemente, para acessar os serviços fornecidos principalmente supermercado na Vila Diehl, ao norte da rodovia RS 239, sempre teve muito medo já presenciou pelo menos cinco atropelamentos com vítimas fatais, relembra dos momentos que passava com o marido e os momentos após sua perda decorrente de atropelamento na rodovia, pois o sustento da família dependia do benefício que o mesmo recebia , após sua morte, apesar de ter filho menor, não se beneficiaram do mesmo, onde afetou diretamente na renda da família que teve a energia elétrica suspensa por falta de pagamento e permaneceu por mais de um ano sem o fornecimento, por não ter condições de pagar.

”Foi no dia 23/03/2008, nosso filho estava de aniversário, ai ele foi levar os “gurizinho” no jogo de bola e depois iria no mercado comprar coisas para fazer

uma galinhada de janta para ele, na volta, quando foi atravessar a rodovia, o carro pegou ele, o motorista ofereceu dez mil para mim deixar quieto e enterrar como indigente, mas nós não aceitamos, ele queria fugir do local a “gurizada” não deixaram, fiquei sozinha, tive que pedir ajuda para os outros na rua, para poder sustentar minha família e trabalhar na igreja, onde me ajudavam com alguns “kilos”. Se tivesse uma passarela seria bom para atravessar com as criança dia de chuva...tinha que fazer uma passarela pra poder passar..., desde este dia até hoje, meu filho não quer que fale em aniversario a gente fala de dar presente e ele não quer nem tocar no assunto de aniversário”.

G.L

A segunda pessoa entrevistada, 27 anos, cadeirante á seis anos, mora no bairro a pelo menos 5 anos, mora a 700 a mts da universidade Feevale e teve que desistir das fisioterapias pois cada sessão tinha um custo de 30 reais com transporte para levá-lo, sendo que se tivesse acesso poderia ir sozinho, tenta pela independência, mas, não está sendo possível até o momento.

“Aqui no bairro é tranquilo para me locomover, só é difícil quando quero ou preciso entrar em algum lugar, a cada 10 loja ou mercado 3 tem acesso para cadeirante, no posto de saúde possui rampa mas é muito íngreme ai não consigo sozinho, já no centro, não tem condições é muito difícil de um cadeirante se locomover sozinho, “no ano passado precisei fazer minha identidade então fui no Sine, quando cheguei lá tinha uma escada enorme para subir, como estava precisando com urgência do RG meu irmão teve que subir comigo no colo, foi muito constrangedor”, agora resolvi voltar a estudar realizei minha matricula, vou fazer o EJA, parei na sexta série, vou terminar meus estudos, quero fazer a faculdade de odontologia, vou ter muitos desafios”.

D.I.S.S.

Inúmeros são os motivos pelo qual é necessário a existência de uma passarela, entre eles destaca-se, segurança na acessibilidade, com a realização destas entrevistas, percebe-se tamanha demanda, cada um tem uma história e cada história um sentimento.

A existência de uma passarela sob uma rodovia movimentada, é de suma importância para os cidadãos, pois ela pode contribuir positivamente para a qualidade de vida dos pedestres, reduzindo o tempo de espera para realizar suas atividades, contribui

para a redução de acidente, segurança de pedestres e condutores dos veículos que usufrui diariamente desta rodovia. (GOLD.P.A,etel.2010)

9. Considerações Finais

Após ter realizado o estudo, percebe-se o risco eminente que os pedestres destas comunidades e arredores estão expostos, e quão é necessário construção de uma passarela, contribuindo para a qualidade de vida desta população, também para que tenham seus direitos de mobilidade urbana garantidos através das legislações vigentes, por que, no momento a mobilidade destas comunidades e a acessibilidade está afetada, onde pessoas com redução de capacidade física ou cadeirantes estão impedidos de acessar o outro lado da rodovia, perdendo a independência que tanto lutam por tê-las, sendo possível o acesso somente sobre veículo. A partir do estudo realizado, verificação no fluxo de veículos, verificação da acessibilidade e realização de entrevistas com familiares de vítimas fatais ocasionadas na rodovia, é possível constatar que nas melhorias realizadas no ano de 2017, não foi levado em consideração a mobilidade de pedestres, assim ocasionando impacto negativo nesta população restrita, presas ao medo, onde deixam de buscar novas oportunidades devido ao risco ao qual estão expostos.

Referências.

ARAÚJO.M.R.M,OLIVEIRA.J.M,JESUS.M.S.SÁ,N.R,SANTOS.P.A.C,LIMA.T.C,2011, **Transporte Público Coletivo, Mobilidade e Qualidade de Vida**. Psicologia & Sociedade ,23(2),574-582,disponível em: www.scholar.google.com.br, visualizado em 10 de jan. de 2018.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro - Lei federal nº9.503, de 23 de setembro de 1997.

BRASIL. Mobilidade urbana - Lei federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

ERTEL. D, JORNAL NH,2017, **Entrevista da Segunda/Comunidade**, página 05 na edição do dia 12 e 13/02/2018, disponível em: www.jornalnh.com.br, visualizado em 13 de fev. de 2018.

HERCULANO, Selene C. A qualidade de vida e seus indicadores. Ambiente & Sociedade. Nepam, 1(2):77-99, 1º sem. 1998.

LIMA.I.M.O,FIGUEIREDO.J.C,MORITA.P.A,GOLD.P, Fatores Condicionantes dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras,2008, Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), No. 1344, disponível em: www.scholar.google.com.br, visualizado em 15 de jan.de 2018.

MUNICIPIO DE NOVO HAMBURGO. **Plano Diretor Urbanístico Ambiental - PDUA**, lei municipal n° 1216, de 20 de dezembro de 2004.

SILVA JR.S.B, FERREIRA.M.A.G, **Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres**, 2008, disponível em: www.scholar.google.com.br, visualizado em 30 de jan.2018.