

A COMUNIDADE DA BARRA E O DIREITO AO TRANSPORTE EM PELOTAS/RS

THE BARRA COMMUNITY AND THE RIGHT TO TRANSPORTATION IN PELOTAS/RS

**Rogério Penna Quintanilha¹, Antônio Gabriel Alves Júnior²,
Thuani Domingues de Souza Moraes³ e
Vinícius Vieira dos Santos⁴**

Resumo

Este artigo procura registrar e compreender a demanda dos moradores da Comunidade da Barra, comunidade tradicional pesqueira localizada na cidade de Pelotas - RS, pelo acesso ao sistema de transporte coletivo urbano municipal. A pesquisa, realizada a partir de uma roda de conversa com os moradores da comunidade, evidenciou os diversos processos de apagamento pelos quais seus moradores tem passado ao longo dos anos em diversas ações do planejamento urbano e ambiental, persistindo, porém, a luta política e por direitos constitucionais, como o transporte, também como uma reclamação por reconhecimento de necessidades, saberes, história e existência. Palavras-chave: direito à cidade; transporte coletivo; comunidade pesqueira.

Abstract

The This article seeks to record and understand the demands of residents of the Barra Community, a traditional fishing community located in the city of Pelotas, Rio Grande do Sul, for access to the municipal urban public transportation system. The research, conducted through a series of discussions with community residents, revealed the various processes of erasure that its residents have experienced over the years through various urban and environmental planning actions. However, the political struggle and fight for constitutional rights, such as transportation, persists, also serving as a demand for recognition of their needs, knowledge, history, and existence.

Keywords: right to the city; public transportation; fishing community

1 Doutor, Professor Assistente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPEL. Arquiteto e Urbanista formado pela UEL com especialização em História e Teoria da Arte pela mesma universidade. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo PGAU da UFSC. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP. Realizou pesquisa de pós-doutorado na FAUUSP, com bolsa FAPESP, entre 2019 e 2021. Foi professor nos cursos de Arquitetura e Urbanismo na UNOESTE e FCT-UNESP. Atualmente é Professor Assistente no curso de Arquitetura e Urbanismo na FAUrb da UFPEL.

2 Discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPEL.

3 Discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPEL.

4 Discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPEL.



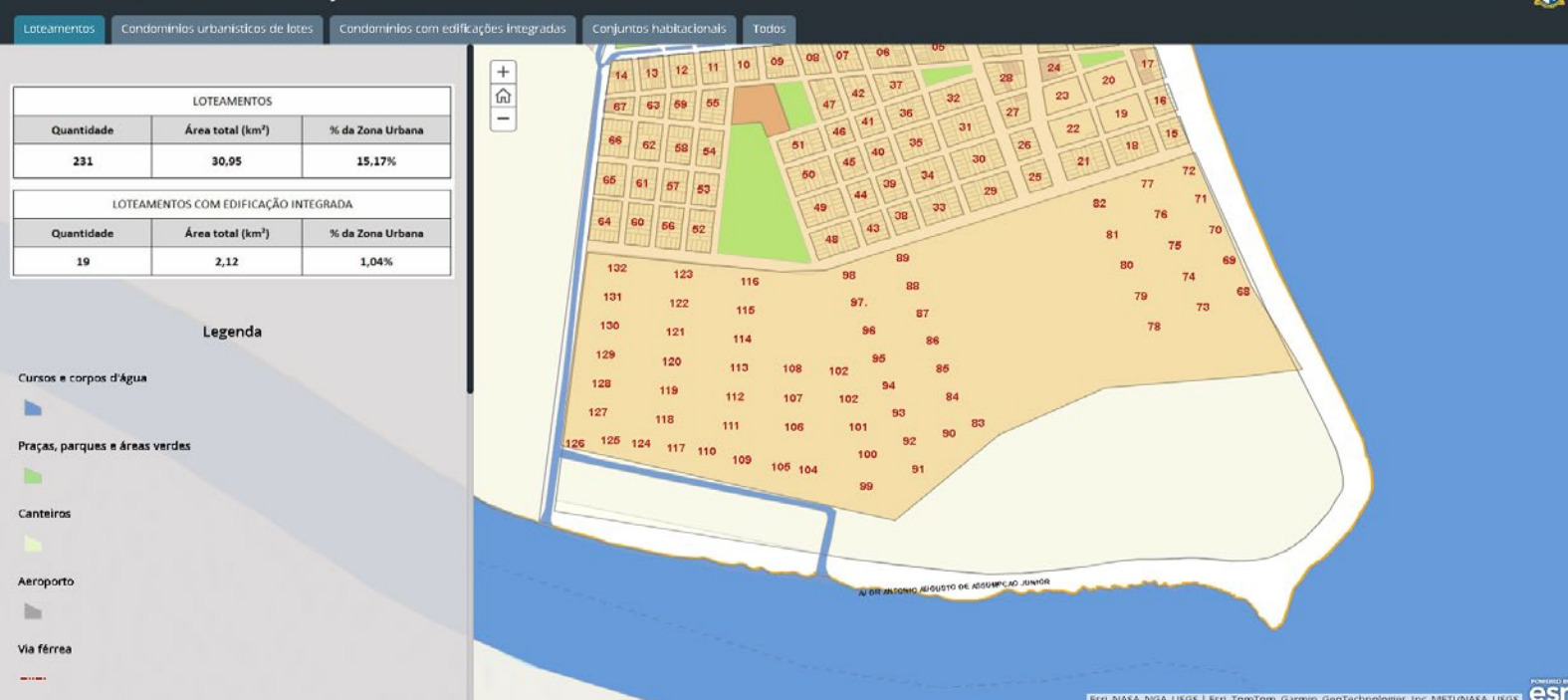
Introdução

A mobilidade urbana é um dos elementos centrais do acesso à cidade, funcionando como mediadora entre as possibilidades de acesso e a efetivação de direitos sociais básicos. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), é definido que esses deslocamentos devem ser planejados de forma integrada e justa, indo além da infraestrutura e considerando condições sociais e ambientais. Esse tema se articula diretamente ao direito à cidade, conceito de Lefebvre (1968), que entende a cidade como espaço de uso, participação e pertencimento e retomado por Harvey (2008) que afirma que esse direito envolve transformar o espaço urbano de acordo com as necessidades coletivas. Em comunidades periféricas, limitações de transporte, acessibilidade e infraestrutura evidenciam desigualdades históricas e impactam a vida cotidiana. Discutir mobilidade nesse contexto significa compreender como essas barreiras afetam o exercício pleno do direito à cidade e reconhecer a importância do diálogo com a comunidade para construir soluções mais inclusivas.

O Pontal da Barra (Fig. 1) é uma área localizada no balneário do Laranjal, em Pelotas, entre a Lagoa dos Patos e o Canal São Gonçalo. Trata-se de uma região de banhados e campos inundáveis, considerada de alta importância ambiental por abrigar biodiversidade, funções ecológicas essenciais e áreas de preservação permanente. Ao longo da orla existe uma comunidade tradicional pesqueira, a Comunidade da Barra, onde vivem famílias de pescadores artesanais cuja ocupação está diretamente ligada às condições naturais do local. A área também é marcada por conflitos envolvendo especulação imobiliária, tentativas de loteamento e pressões para transformação do território, o que historicamente coloca em risco a permanência da comunidade e a integridade ambiental da região. Assim, o Pontal da Barra é simultaneamente um espaço de grande valor ecológico, cultural e social e um território vulnerável frente às dinâmicas urbanas e ambientais que o cercam.

A comunidade pesqueira da Barra está no local há pelo menos 70 anos (Fagundes, 2022), e sobrevive de seu trabalho, carregando consigo suas memórias, experiências e conhecimentos locais. Até o dia da realização deste artigo a comunidade não possuía conexão de transporte coletivo regular com o restante da cidade de Pelotas mas apenas um projeto experimental de linha de ônibus contando com dois horários e um ponto de ônibus provisório. Trata-se aqui de uma comunidade tradicional pesqueira, isolada do restante da vida social e política de uma das maiores cidades do Rio Grande do

Figura 1 - Ponta da Barra em Pelotas, com principais referências (Google Earth, 2025, alterado pelos autores).



Sul, que lança mão do perigo encontrado no longo e deserto caminho percorrido para chegar ao ponto de ônibus mais próximo.

Procurando a Comunidade da Barra no planejamento urbano de Pelotas.

No célebre texto *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*, Ermínia Maricato (2000, p. 123) atenta para o fato da exclusão urbanística de ocupações ilegais manifestar-se em sua exclusão dos mapas oficiais e, conseqüentemente, do planejamento urbano e de políticas públicas realizadas a partir deles. Apartadas do ordenamento jurídico, da propriedade fundiária e, logo, do mercado imobiliário, as comunidades permanecem invisíveis ao planejamento urbano. Legisladores e universidades permanecem presos à *conceituação reificada da arquitetura ou da representação ideológica da cidade*, relegando o que não cabe nesta representação ao apagamento e ao esquecimento. Assim, embora a Comunidade da Barra não seja uma ocupação ilegal e nem mesmo irregular, no limite do ordenamento jurídico que a reconhece (Lei Municipal 7.366/2024), seu desenvolvimento alheio ao mercado imobiliário formal de terras a coloca neste lugar de invisibilidade.

A cidade de Pelotas possui uma ferramenta avançada de georreferenciamento das informações de infraestrutura e planejamento urbano, aos moldes do *Geosampa* paulistano ou do *ObservaPOA*, de Porto Alegre, chamada *Geopelotas*. Disponível no site geo.pelotas.com.br, a ferramenta inclui dados de parcelamento de solo, redes de infraestrutura, dados censitários, crescimento urbano, plano de mobilidade urbana e outros. Quem acessa o mapa *Plano de Mobilidade Urbana*, por exemplo, é direcionado a uma série de plantas baixas da cidade mostrando o sistema viário, rotas acessíveis, ciclovias, rotas e pontos de transporte coletivo e também propostas futuras de transporte de pessoas e cargas em suas diferentes regiões, *Centro, São Gonçalo, Areal, Fragata, Três Vendas, Barragem e Laranjal*, esta última localizada às margens da Lagoa dos Patos e destino preferencial de suas elites. Ao aumentar o *zoom* nesta área, observamos a Avenida Doutor Antônio Augusto de Assumpção Junior, que margeia a lagoa até o final do bairro ao sul, no encontro com a Avenida Roberto Silva Vargas. Seguindo ainda mais para o sul, até o Canal São Gonçalo, seria esperado encontrar no mapa a comunidade da Barra, com seus 113 moradores e 53 casas, sendo 35 *permanentemente ocupadas* (CENSO 2022). Entretanto, segundo o *Geopelotas*, não há ocupação no local (Fig. 2).

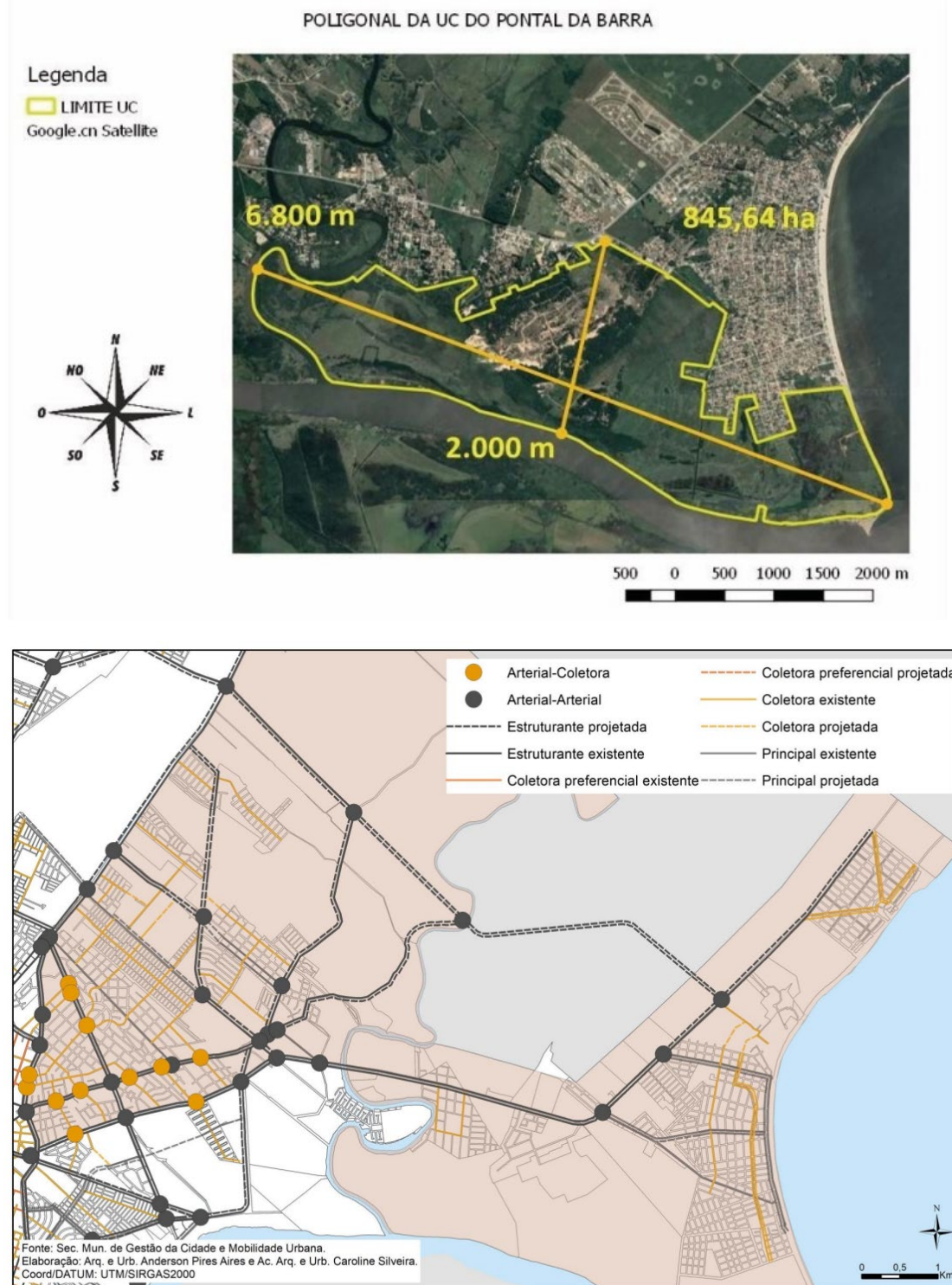


Figura 3 - Implantação do Loteamento Residencial Pontal da Barra, demarcando a área efetivamente loteada. Fonte: Meotti, 2021.

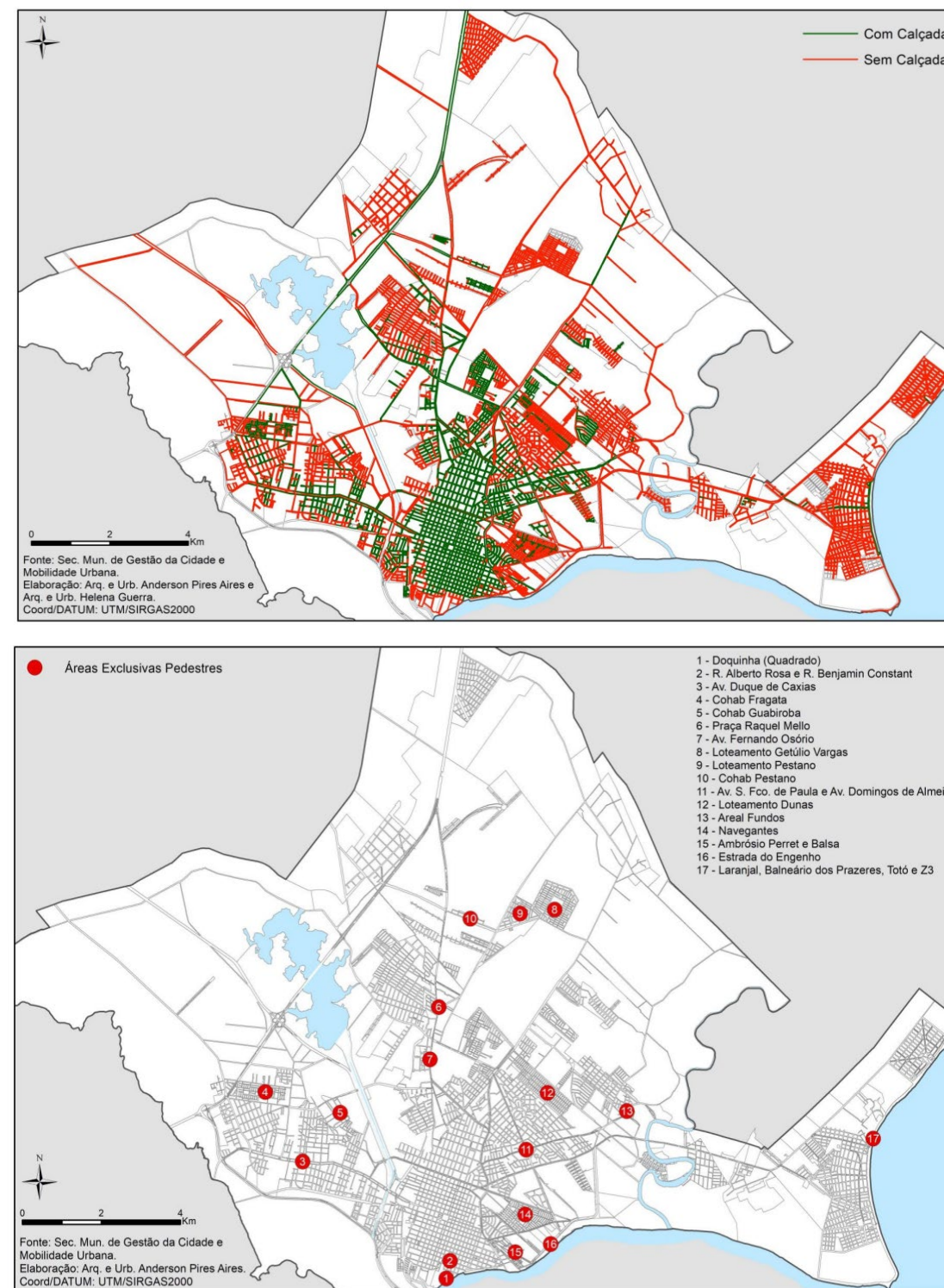
Apagada dos mapas, a Comunidade da Barra está no centro de diversas disputas legais, ambientais e imobiliárias na cidade de Pelotas. O *Pontal da Barra*, local onde está a comunidade, é apontado como fundamental para o controle hidrológico e conservação da biodiversidade, abrigo de espécies aquáticas, tanto animais como vegetais, raras ou ameaçadas de extinção, além de ponto de apoio de alimentação e descanso de aves migratórias (Selmo E Asmus, 2006). Também é local de 16 sítios arqueológicos (Milheira, Cerqueira e Alves, 2012), o que levantou debates diante do avanço de projetos imobiliários na região, o Loteamento Residencial Pontal da Barra e o hotel e parque temático Cavalo Verde, que iniciaram o processo de aterro de banhado, construção de dique de contenção e canais de escoamento (Fig. 3). As obras foram consideradas ilegais pois a área estava demarcada como Zona de Preservação Paisagística Natural (ZPPN) e Zona de Preservação Permanente Legal (ZPPL) e os sócios-proprietários do loteamento foram condenados a um ano de prisão em regime aberto acusados de praticar crimes contra o meio ambiente. Ainda assim, a Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler (FEPAM) expediu a Licença de Instalação para o loteamento e 29,93 hectares da área foram loteados, restando ainda mais duas etapas do loteamento, seguindo em direção ao Canal São Gonçalo (Meotti, 2021). Em 2022, o banhado Pontal da Barra estava demarcado como Unidade de Conservação de Uso Sustentável na categoria Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN), e o Canal São Gonçalo uma Área de Preservação Permanente (Fagundes, 2022) (Fig. 3).

A necessária proteção ambiental que, por um lado, dificulta o avanço dos projetos imobiliários, também ameaça a permanência da comunidade pesqueira. Em 2010, foi retirada a comunidade de pescadores do Trapiche, com cerca de 40 famílias, também situada na orla da Lagoa dos Patos, sob o pretexto do impacto ambiental e da identificação do local como área de risco. Parte dos moradores retirados do Trapiche se estabeleceu na Barra pois dependia da proximidade da Lagoa para sobreviver. Assim, os argumentos utilizados para a remoção no Trapiche poderiam ser nova e seletivamente utilizados para a remoção da comunidade da Barra, inclusive de forma associada, utilizando o argumento da preservação ambiental para a remoção das famílias e preparo da área para a posterior exploração pelo mercado imobiliário. Sem dúvida, este processo é também um apagamento da comunidade em suas dimensões

Figura 4 - Polígono da Unidade de Conservação (UC) proposta pelo relatório técnico para a área do Pontal da Barra (Barcellos, 2019). Figura 5 - Mapa do sistema viário da região administrativa do Laranjal, conforme Plano de mobilidade Urbana de Pelotas (PLANMOB, 2019).



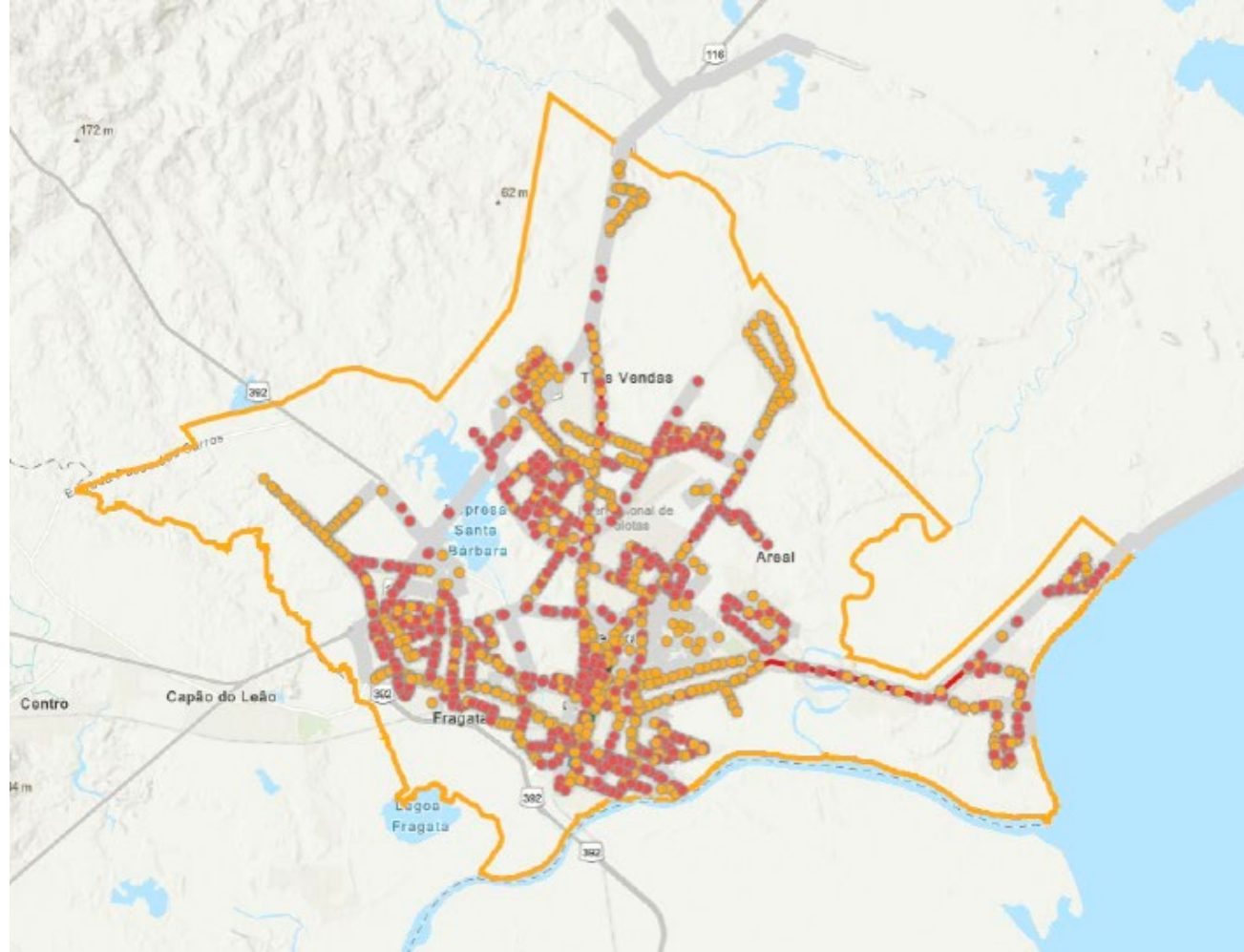
históricas, pois ignora a perenidade da ocupação na região, econômicas, pois ignora a dependência da comunidade da atividade pesqueira, e ambientais, pois ignora o papel da comunidade como agente da preservação ambiental. Em 2019, um relatório técnico publicado pela Universidade Federal de Pelotas (BARCELLOS *et. al.*, 2019) propôs a criação de uma Unidade de Conservação de proteção integral municipal na localidade, sugerindo a alteração do *status* de RPPN para Refúgio da Vida Silvestre (REVIS). Segundo Fagundes (2022), este relatório foi elaborado sem o envolvimento, consulta ou participação ativa dos pescadores e pescadoras artesanais. Além disso, ainda segundo Fagundes, o relatório promove uma descrição limitada, incompleta e desatualizada da Comunidade da Barra, sem defini-la como um *povo tradicional*, conforme enquadrada em outras investigações a época e posteriormente pela Lei Municipal 7.366/2024. O relatório define ainda uma poligonal da Unidade de Conservação (UC) que inclui a área da comunidade, sem esclarecer quais seriam as restrições de uso e acesso decorrentes da demarcação (Fig. 4) e abrindo, portanto, brechas para a remoção dos moradores da área.



A Comunidade da Barra também está apagada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas (PLANMOB, 2019) de maneira que a figura que retrata o sistema viário e as propostas de intervenção para a região do Areal e Laranjal é interrompida ao sul antes de alcançá-la (Fig. 5). Da mesma forma, o mapa de níveis de iluminação indicado ignoram a existência do prolongamento da Av. Dr. Antônio Augusto de Assunção após o trapiche, trecho que leva à comunidade. Em um dos poucos levantamentos sobre o local, indica-se que este trecho da avenida não possui calçada, havendo previsão de sua construção apenas após 10 anos do início das intervenções (Fig. 6). Áreas qualificadas para pedestres com acessibilidade, iluminação e outros equipamentos, por sua vez, são sugeridas para a ligação do Laranjal com o Balneário dos Prazeres, Totó e Z3, outras comunidades tradicionais ligadas à atividade pesqueira localizadas a norte, mas não até a comunidade da Barra, a sul (Fig. 7).

Figura 6 - Mapa de calçamento de vias no município de Pelotas (PLANMOB, 2019). Figura 7 - Mapa de áreas exclusivas para pedestre em centralidades de bairro propostas, incluindo Laranjal, Balneário dos Prazeres, Totó e Z3 - proposta nº 17 (PLANMOB, 2019).

Figura 8 - Localização dos pontos de ônibus com cobertura, em vermelho, e sem cobertura, em amarelo, em Pelotas (GEOPELOTAS, 2025).



Segundo o plano (PLANMOB, 2019), o sistema de transporte coletivo de Pelotas correspondia, em 2019, a 24,20% do total de viagens na cidade, percentil inferior às viagens por carro (33,53%) e a pé (27,37%). Naquele ano, a região do Laranjal era responsável por 7,30% dos usuários, a menor demanda entre as regiões da cidade. Entretanto, considerando que a região demanda 5,00% das viagens totais da cidade, somando todos os modais, vemos que a demanda pelo transporte coletivo é proporcionalmente relevante para a região.

O desenvolvimento urbano de Pelotas é espalhado, com grande número de vazios urbanos, de modo que sua completa cobertura pelo transporte coletivo é um desafio. O mapa abaixo mostra a localização dos pontos de ônibus na cidade e é notável que, embora algumas áreas estejam insuficientemente atendidas, considerando adequada uma área de raio 300 metros a partir de cada ponto, nenhuma área é tão desassistida quanto a Colônia da Barra que tem o ponto de ônibus mais próximo a aproximadamente 2,5 km de distância (Fig. 8).

Finalmente, a Comunidade da Barra esteve por muito tempo apagada também demograficamente, uma vez que não constituía um setor censitário próprio até 2022, fazendo parte de uma área muito maior que incluía a Comunidade do Trapiche, como dito, retirada em 2010, e partes do loteamento *Balneário Valverde* (Figura 9). Essa indiscrição dificulta a caracterização demográfica, social e de infraestrutura urbana da comunidade e sua evolução temporal (Fig. 9).

Encontrando a Comunidade da Barra.

Aos sucessivos processos de apagamento da Comunidade da Barra resiste a voz de seus moradores. Assim, ainda que tardiamente, a comunidade conquistou o abastecimento de água potável em 2002 e de energia elétrica em 2011 (Fagundes,



Figura 9 - Limites dos setores censitários utilizados no CENSO 2010, em azul, e CENSO 2022, em laranja (IBGE, 2010; IBGE, 2022, alterado pelos autores).

2022). A partir de 2022 a Comunidade da Barra aparece como um setor censitário exclusivo, contando com 113 moradores permanentes, sendo 60 homens e 53 mulheres, distribuídos em 35 domicílios, quase a metade deles, 17, com uma mulher como responsável. Todos os domicílios utilizavam a rede geral de abastecimento de água e tem banheiros com chuveiros sendo que 4 deles possuíam 2 banheiros cada. Não havia rede de esgoto e 32 domicílios se utilizavam de fossas rudimentares (não há informação sobre o restante). A comunidade era atendida pelo serviço de coleta de lixo e o rendimento médio dos responsáveis pelos domicílios era de R\$1290,03, apenas R\$78,03 acima do salário mínimo. Na comunidade havia 21 crianças de até 9 anos (18%), 22 adolescentes entre 10 e 19 anos (19%) e 14 idosos acima de 60 anos (12%), sendo que nenhum com 70 anos ou mais.

Apesar do avanço na instalação da infraestrutura, até 2025 não havia ainda acesso universal ao transporte público, limitado ao micro-ônibus escolar usado para o trânsito de estudantes. Em outubro, a Prefeitura Municipal de Pelotas implantou, em caráter experimental, dois horários diários para passagem do ônibus na localidade sendo um horário pela manhã, extensão da linha Santo Antônio Direita e no final da tarde, extensão da linha Santo Antônio Esquerda, exigindo, porém, baldeação na garagem da empresa para quem desejar ir até a área central de Pelotas.

Alguns dias após o início das operações, em 23 de outubro de 2025, foi realizada uma roda de conversa entre a comunidade e membros do grupo de pesquisa *Desenvolvimento do Transporte Coletivo em Cidades Médias Brasileiras*, ligado ao curso de arquitetura e urbanismo da UFPel. A ação foi solicitada pela comunidade como maneira de contribuir para a construção de uma alternativa que qualifique o seu acesso ao sistema de transporte coletivo urbano. Participaram da roda mais de 20 pessoas entre moradores e pesquisadores e todos tiveram a oportunidade de apresentar-se e manifestar suas experiências, necessidades e expectativas quanto ao transporte.

Entre as experiências dos moradores, foi relatada a dificuldade em vencer os 2,5 km até o ponto de ônibus mais próximo, visto que o trecho Av. Dr. Augusto de Assunção que dá acesso à comunidade é de areia e Pelotas é uma cidade com chuvas, ventos e frio frequentes. Outros problemas como a escuridão e a vista indesejada de casais que costumam parar os carros junto ao trapiche para namorar, incomodando as crianças que passam bem cedo, já a caminho da escola, também foram levantadas. É consenso também que a falta do transporte coletivo na comunidade prejudica direitos básicos como acesso à saúde, ao lazer, à cultura, emprego e todas as oportunidades que acontecem fora dela. Uma moradora relatou que foi levada a estudar em uma universidade fora de Pelotas pois não conseguia transporte para frequentar as aulas e, sendo moradora da cidade, tampouco tinha direito a auxílios como moradia estudantil para se fixar em bairro mais acessível. Por outro lado, a falta de transporte também prejudica, segundo os depoimentos, o acesso externo à comunidade, prejudicando seu potencial turístico e comercial pois há ali estabelecimentos que vendem os pescados. De maneira geral, os moradores consideram que seria adequado uma linha permanente com acesso à localidade, com pelo menos três horários por dia.

Do lado dos pesquisadores, aventou-se a possibilidade de utilizar microônibus para fazer o transporte até a praia do Laranjal, onde os moradores poderiam acessar o sistema de transporte normalmente, mas houve dúvidas sobre a viabilidade dessa proposta. Foi solicitada à Prefeitura Municipal de Pelotas as planilhas de custos do transporte coletivo na cidade (SEPLAG, 2025) e nela verificou-se que o sistema de transporte coletivo de Pelotas demanda a execução de 642.087 km de Quilometragem Produtiva por mês, atendendo a um total de 1.044.409 passageiros no mesmo período. Considerando um acréscimo de 5 km por viagem no caso de desvio da linha Santo Antônio Esquerda até a comunidade e retornando ao seu trajeto original, ainda que esse desvio seja feito também aos sábados e domingos, sempre três vezes ao dia, o atendimento à Comunidade da Barra somaria ao sistema 450 km mensais, ou seja, apenas 0,07% ao montante total. A Tarifa Básica calculada, que atualmente é de R\$5,994, sofreria acréscimo de inexpressivos R\$0,001, ou um milésimo de real e, de certo modo, considerando que a tarifa praticada na cidade é de R\$6,00, é possível afirmar que a mudança já está inclusive sendo paga pelos usuários, bastando determinação política para realizá-la. Finalmente, se considerarmos que a mudança poderá atrair apenas 10 passageiros por dia ao sistema, por exemplo, 5 pessoas da comunidade indo e voltando de ônibus, a tarifa básica calculada segue exatamente a mesma, R\$5,994, refutando qualquer argumento de custos para que seja cumprido à comunidade seu direito fundamental.

Considerações Finais

Os processos de invisibilização e resistência da Comunidade da Barra expõem problemas profundos nos métodos de planejamento urbano para além do caso de Pelotas, mas certamente em muitas outras cidades brasileiras: as ideias continuam fora do lugar e o lugar continua fora das ideias. Observar esse fato não deve desvalorizar ou afastar a pertinência do conhecimento técnico dos casos gerais, das teorias e dos saberes científicos, mas antes atentar para a necessidade de que esses se alinhem aos casos concretos, seguindo a participação e o interesse das pessoas diretamente afetadas. Para isso, é vital conhecer as especificidades de cada local de forma que são fundamentais as teses produzidas em diferentes áreas do conhecimento sobre a comunidade, algumas citadas aqui. Também é digno de nota a importância da demarcação da comunidade como um setor censitário próprio, o que permite um desenho mais preciso desta população e das condições em que habitam. Porém, é sobretudo importante que a própria comunidade seja capaz de falar, propôr e liderar soluções para os problemas locais, como o acesso ao transporte, e globais, como a

preservação ambiental. Esse papel de autonomia, liderança e decisão, evidentemente informado, sustentado e viabilizado pelos pesquisadores e planejadores urbanos, econômicos e ambientais, não é mais do que o reconhecimento da existência de outros saberes e experiências sem as quais o planejamento resta apenas um fim em si mesmo, suporte ideológico para a exploração capitalista ou exercício de idealismo descompromissado com a prática e com as populações a que deve servir, não tutelar, possibilitar, não excluir, e valorizar, não apagar.

Referências

ÁVILA, Liliane [et. al.]. Pontal da Barra: região de importância ecológica e de confronto de interesses no extremo sul do Brasil. São Paulo: Arche, 2024.

BARCELLOS. Fundamentação técnico-científica para a criação da Unidade de Conservação Pontal da Barra do Laranjal, Pelotas, RS. pelotas: UFPel, 2019.

FAGUNDES, Fabiane. Desigualdade Ambiental em comunidades pesqueiras: o caso do Pontal da Barra - Pelotas / RS. Volume III PAINEL HOB - JUSTIÇA AMBIENTAL. 3ed.: , 2022, v. , p. 10-

GOOGLE EARTH. Acesso em 29.11.2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

MARICATO. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES; VAINER; MARICATO. A Cidade do pensamento único. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MILHEIRA; CERQUEIRA; ALVES. Programa Arqueológico de Diagnóstico e Prospecção na Região do Pontal da Barra, Pelotas - RS. Revista memória em rede. Pelotas, v.2, n.7, Jul./Dez.2012.

MEOTTI, Bruna. Comunidades resilientes a inundações: um estudo sobre a percepção de risco, apego ao lugar e senso de comunidade no Pontal da Barra. 2021. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas.

NEBEL, Gitana. Conflitos ambientais no Pontal da Barra - Pelotas/RS - desde uma perspectiva etnográfica na educação ambiental. 2014. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental; Universidade Federal do Rio Grande / FURG.

PLANMOB. Plano Municipal de Mobilidade Sustentável. Prefeitura Municipal de Pelotas, 2019.