

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Jaciara da Conceição Andrade Lopes

**O ESPAÇO DAS CALÇADAS EM CIDADES NÃO-METROPOLITANAS:**  
O caso de Carpina – Pernambuco

Recife  
2016

JACIARA DA CONCEIÇÃO ANDRADE LOPES

**O ESPAÇO DAS CALÇADAS EM CIDADES NÃO-METROPOLITANAS:**  
O caso de Carpina – Pernambuco

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco, para a obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Urbano, sob orientação da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Edvânia Tôrres Aguiar Gomes e coorientação da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.

Recife  
2016

Catálogo na fonte  
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

L864e    Lopes, Jaciara da Conceição Andrade  
          O espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas: o caso de  
          Carpina – Pernambuco / Jaciara da Conceição Andrade Lopes. – 2016.  
          149 f.: il., fig.

          Orientadora: Edvânia Tôres Aguiar Gomes.  
          Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco,  
          Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2016.

          Inclui referências, apêndices e anexo.

          1. Espaço (Arquitetura). 2. Calçadas. 3. Cidades e vilas. 4. Espaços  
          públicos. I. Gomes, Edvânia Tôres Aguiar (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2016-116)

Ata da terceira defesa de Dissertação de Mestrado, do Programa De Pós-Graduação  
em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da Universidade

Federal de Pernambuco, no dia

14 de março de 2016.

Aos quatorze dias do mês de março de dois mil e dezesseis (2016), às 9 horas, na Sala de Aula do Curso de Ciência da Informação do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública, teve início a defesa da dissertação intitulada "O ESPAÇO DAS CALÇADAS EM CIDADES NÃO-METROPOLITANAS: O caso de Carpina - Pernambuco" da aluna Jaciara da Conceição Andrade Lopes, na área de concentração Desenvolvimento Urbano, sob a orientação da Professora Edvânia Tôres Aguiar Gomes e coorientação da Professora Mariana Zerbone Alves de Albuquerque. A mestranda cumpriu todos os demais requisitos regimentais para a obtenção do grau de mestre em Desenvolvimento Urbano. A Banca Examinadora foi indicada pelo colegiado do programa de pós-graduação em 16 de dezembro de 2015, na sua 8ª Reunião e homologada pela Diretoria de Pós-Graduação, através do Processo Nº 23076.012651/2016-30, em 08/03/2016, composta pelos Professores: Edvânia Tôres Aguiar Gomes e Ruskin Marinho de Freitas, MDU/UFPE, Prof. Fabiano Rocha Diniz, DAU/UFPE e Profa. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque, da UFRPE. Após cumpridas as formalidades, a candidata foi convidada a discorrer sobre o conteúdo da dissertação. Concluída a explanação, a candidata foi arguida pela Banca Examinadora que, em seguida, reuniu-se para deliberar e conceder à mesma a menção **APROVADA** da referida Dissertação. E, para constar, lavrei a presente Ata que vai por mim assinada, Renata de Albuquerque Silva, e pelos membros da Banca Examinadora.

Recife, 14 de março de 2016.

**BANCA EXAMINADORA**

Profa. Edvânia Tôres Aguiar Gomes

---

Profa. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

---

Prof. Ruskin Marinho de Freitas

---

Prof. Fabiano Rocha Diniz

---

Indicado para publicação ( )

*À minha família, ao meu esposo e aos meus filhos, que sempre me incentivaram a continuar estudando e perseverando, principalmente nessa etapa a mim proporcionada. Sem eles e sem a Graça de Deus, jamais poderia ter concluído, pois, obstáculos existem para serem vencidos, porém, não há vitória sem luta, sem lágrimas e, acima de tudo, sem quedas. A vitória consiste, no entanto, em lutar, caminhar, perseverar e amar muito.*

*Eis o segredo para uma vida plena e verdadeira!*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecer significa reconhecer, através de Deus, todas àquelas pessoas que nos são especiais ou que de certa forma passaram e passam em nossas vidas deixando suas marcas. Pessoas essas que sempre deixam um pouco de si e levam um pouco de nós.

Por isso, quero agradecer...

Ao Bom Deus e a Santíssima Virgem Maria, por terem me concedido à vida e por nunca desistirem de mim, proporcionando-me a oportunidade de ser melhor, para mim e para os outros, dia após dia, nas pequenas, médias e grandes labutas cotidianas;

À minha família. Família que é à base de tudo, o segredo de nosso sucesso, o nosso porto seguro, a nossa fortaleza. Ao meu esposo Lucívio David, aos meus filhos, Gabriel David e Anna Alice, por acreditarem no meu sonho, por todo amor, força e paciência a mim dispensada, ao longo desse curso e a cada dia que estamos juntos, e, principalmente por ficarem sozinhos nas vezes que necessitei me ausentar, dos momentos em família, para poder estudar. Hoje sou muito mais feliz e realizada porque vocês existem;

Aos meus queridos pais (Maria Josefa e José Cavalcanti), às minhas irmãs (Jaciere Andrade e Janiere Andrade), aos sobrinhos, tios, tias, primos, avó, sogro, sogra (in memorian), cunhados e missionários da Comunidade Obra de Maria (comunidade religiosa católica da qual faço parte), na pessoa do Gilberto Gomes Barbosa (nosso pai fundador) e de Maria Salomé Ventura (nossa cofundadora), meu agradecimento pelas orações, pelo amor, pelo carinho, pela torcida, pela compreensão nas minhas ausências e pelo incentivo de sempre;

À Universidade Federal de Pernambuco, pela oportunidade e acolhida, bem como aos docentes, colaboradores da secretaria, da limpeza, colegas e amigos, com quem compartilhei minha trajetória acadêmica durante o período do curso, no Centro de Artes e Comunicação, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo, especificamente no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano;

À minha orientadora, a Professora Dr<sup>a</sup>. Edvânia Tôres Aguiar Gomes, que foi determinante na elaboração e conclusão dessa pesquisa, me norteando em cada etapa com bastante transparência e competência. Além de ser uma pessoa muito paciente e disciplinada, e, com

sua experiência diária, conseguiu me ajudar a tornar-me uma pessoa melhor, para mim e para os outros, enxergando a vida e a vivendo com um novo olhar e de uma maneira nova;

À minha coorientadora, a Professora Dr<sup>a</sup>. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque, pois chegou à minha vida, pessoal e acadêmica, num momento muito importante e crucial, e, com sua experiência, seus conhecimentos e sua disponibilidade, me ajudaram a trilhar o itinerário para realizar mais esse sonho, não hesitando em nenhum momento em que a procurei para buscar um direcionamento no decorrer da pesquisa;

Aos arquitetos e docentes, Fabiano Rocha Diniz, Heleniza Ávila Campos e Ruskin Marinho de Freitas, por terem contribuído no desenvolvimento dessa pesquisa, apresentando suas críticas e sugestões durante as bancas de qualificação (2015) e defesa pública da dissertação (2016);

À amiga e educadora, Elenilza Maria Dias, pelo carinho e pela versão em língua estrangeira do resumo dessa dissertação, à amiga, arquiteta e mestranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Sofia Barbosa Mahmood, e, ao amigo, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal de Pernambuco, Tiago Henrique de Oliveira, pelo apoio e disponibilidade na elaboração da parte cartográfica e croquis deste trabalho;

A todos os cidadãos que fazem o município de Carpina – Pernambuco, pela oportunidade de contribuírem no enriquecimento da pesquisa, não hesitando em ceder-me documentos, depoimentos e apoio, nos momentos em que precisei recorrer à cidade como meu objeto empírico de pesquisa e, sobretudo, na aplicação da entrevista semiestruturada e na coleta de dados;

À FACEPE (Fundação de Apoio a Ciência e Tecnologia de Pernambuco) pela bolsa fornecida, a qual proporcionou a elaboração e concretização da dissertação;

Aos amigos e colegas, de perto e de longe, que a vida me proporcionou e ainda me presenteia, com quem pude, e, ‘ainda posso’ compartilhar ideias, inquietações, sorrisos, lágrimas e principalmente contemplar e nos congratular com as vitórias que a vida nos oferece em meio às lutas diárias;

Finalmente, agradeço a todos àqueles que desejarem ler, criticar e aprimorar este trabalho, que é um fruto de grande perseverança e dedicação.

*“O lugar é o produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora, produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece, porque é o lugar da vida. O sujeito pertence ao lugar como este a ele, pois a produção do lugar liga-se indissociavelmente a produção da vida.”*  
(CARLOS, 2007, p. 22).

## RESUMO

A pesquisa objetivou analisar as inter-relações e os conflitos existentes entre os usos e a gestão do espaço das calçadas, em cidades não-metropolitanas médias e pequenas, a partir das intervenções cotidianas dos indivíduos, adotando como estudo de caso, a área urbana do município de Carpina/Pernambuco, especificamente a Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José e a Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro. O interesse em investigar essa temática surgiu a partir da observação empírica da dinâmica do espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas, nas peculiaridades, semelhanças e diferenças do espaço das calçadas das metrópoles, principalmente quanto aos usos, gestão, conflitos e inter-relações existentes nesse espaço. Sendo assim, questiona-se: Em que dimensões, os indivíduos influenciam nos usos, na gestão, nos conflitos e nas inter-relações no espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas médias e pequenas? Há territórios no espaço das calçadas? E se há, como eles se dividem? Os procedimentos metodológicos elegidos para a execução deste trabalho consistiram: na pesquisa bibliográfica, onde foram considerados conteúdos referentes à formação e reestruturação do espaço urbano, dos espaços livres públicos e do espaço das calçadas; além da análise de leis, planos e normativas referentes ao uso e ocupação do solo no município; na observação empírica da dinâmica do espaço das calçadas na cidade; nas conversas informais com indivíduos cidadãos, e; na aplicação de uma entrevista semiestruturada, realizada também, com os indivíduos cidadãos, identificando inter-relações e possíveis elementos conflitantes nesse espaço. Através das informações recolhidas, almejou-se realizar um diagnóstico acerca dos usos e das funcionalidades encontradas no espaço das calçadas, analisando, por meio de um recorte físico/temporal, situações e/ou elementos conflitantes, bem como, a atuação dos usuários nesse espaço, apontando Carpina como um exemplo de cidade não-metropolitana, que pode apresentar características particulares em sua dinâmica urbana. Consolidando-se como uma temática pertinente, uma vez que busca compreender de que maneira as inter-relações e os conflitos, produzidos pelos agentes sociais, interferem nos usos e na gestão do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas, a pesquisa busca contribuir para uma nova experiência urbana, reconhecendo que, embora existam leis contratuais fundamentando o desenvolvimento de um município, ao que Gomes (2002) define de *nomoespaço*, é possível encontrar uma realidade diferente, onde, as práticas socioespaciais, a força da amizade e os acordos de interesses, promovidos pelos cidadãos, é quem define esse espaço, ao que o mesmo autor nomeia de *genoespaço*. Entretanto, ainda que alguns agentes sociais elejam diversos espaços nas calçadas, e, nesses espaços, firmem novos territórios, impondo sobre eles, novas regras de usos, de ocupação e de gestão, diferente dos códigos de conduta que regem o município, o espaço das calçadas necessita ser observado e apropriado, nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, como um espaço livre público, altamente democrático e sustentado por uma rica dinâmica urbana.

Palavras-chave: Uso. Gestão. Calçadas. Espaço Livre Público. Cidades Não-Metropolitanas.

## ABSTRACT

The research aimed to analyze the interrelations and conflicts among uses and space management of sidewalks, small and medium cities in non-metropolitan, through daily interventions of individuals, urban area of the municipality of Carpina/Pernambuco, specifically the Estacio Coimbra Avenue, located in Bairro São José and the Doutor Joaquim Nabuco Avenue, located in the Central District. The interest in investigating that topic it has emerged from the empirical observation of the space sidewalks in non-metropolitan cities, the peculiarities, commonalities and differences of space the sidewalks of cities, particularly as to the uses, management, conflicts and existing interrelations that space. Thus, the question is: In that dimension, the individuals influence in the use, management, conflict and on the interrelations space the sidewalks in cities small and medium non-metropolitan? Are there any territories within the sidewalks? And if there is, how did they divide? Methodological elected to perform this work consists of: in literature, in which they were considered contents related to the formation and restructuring of urban space, of public open spaces and space of the sidewalks; Apart from analysis of laws, plans and regulations concerning the use and occupation of land in the municipality; the empirical observation of dynamics of space sidewalks in the city; in informal conversations with townspeople individuals and; the application of a semi-structured interview, carried out also with the townspeople individuals, identifying inter-relationships and possible conflicting elements in that space. Through the collected information, aspired to make a diagnosis about the uses and functionality found within the sidewalks, analyzing, by means of a physical trimming / temporal positions and / or conflicting information, as well as the actions of users in that space, Carpina pointing as an example of non-metropolitan city, which may have particular characteristics in its urban dynamics. Consolidating its position as a relevant theme as it seeks to understand how the interrelations and conflicts, produced by social agents interfere in the use and management of space sidewalks in non-metropolitan cities, that research seeks to contribute to a new urban experience, recognizing that although there are contract law basing the development of a municipality, what Gomes (2002) defines *nomoespaço*, you can find a different reality, where the socio-spatial practices, the strength of friendship and the interests agreements, promoted by townspeople, is one who defines this space by the same author names of *genoespaço*. However even if some social workers may elect several spaces on the sidewalks, and in these spaces, get new territories, enforcing on them new rules of use, occupancy and management, different codes of conduct that govern the municipality, the space of sidewalks need to be observed and appropriate, in cities small and medium non-metropolitan, as a public space, highly democratic and supported by a rich urban dynamics.

**Keywords:** Use. Management. Sidewalks. Public Free Space. Non-Metropolitan Cities.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Mapa:</b> Localização do município de Carpina/Pernambuco	49
<b>Quadro 01:</b> Bairros e Avenidas Seleccionadas para o Desenvolvimento da Pesquisa	50
<b>Figura 01:</b> Croqui de Localização dos Bairros e Avenidas seleccionados para a pesquisa empírica	51
<b>Figura 02:</b> Corte transversal da Avenida Doutor Joaquim Nabuco – Bairro Centro, Carpina	53
<b>Figura 03:</b> Corte transversal da Avenida Estácio Coimbra – Bairro São José, Carpina	54
<b>Figura 04:</b> Novo modelo da disposição dos espaços das calçadas na cidade de São Paulo/SP	63
<b>Figura 05:</b> Perfil de ruas	65
<b>Figura 06:</b> Exemplos de problemas que não deveriam acontecer no espaço das calçadas	66
<b>Figura 07:</b> Modelo de rebaixamento do meio fio segundo a NBR 9050:2004	67
<b>Figura 08:</b> Modelo de alargamento do espaço da calçada	67
<b>Figura 09:</b> Modelo de drenagem urbana	68
<b>Quadro 02:</b> Características de Acessibilidade no Espaço das Calçadas em Carpina	96
<b>Figura 10:</b> Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco	97

**Figura 11:** Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 98

**Figura 12:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 100

**Figura 13:** Calçada da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 102

**Figura 14:** Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 103

**Figura 15:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 103

**Figura 16:** Praça Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 104

**Figura 17:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 105

**Figura 18:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 105

**Figura 19:** Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 106

**Figura 20:** Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 107

**Figura 21:** Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 110

**Figura 22:** Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 110

**Figura 23:** Calçada do escritório da concessionária de energia elétrica na Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 111

**Quadro 03:** Tipos de Usos e Tipos de Ocupações no Espaço das Calçadas na Área Urbana em Carpina 112

**Figura 24:** Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 113

**Quadro 04:** Características da Infraestrutura no Espaço das Calçadas na Área Urbana de Carpina 116

**Figura 25:** Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco 117

**Figura 26:** Disposição dos pisos do espaço das calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 118

**Figura 27:** Disposição do piso no espaço das calçadas residenciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 118

**Figura 28:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 119

**Figura 29:** Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco 120

## **SUMÁRIO**

<b>1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS</b>	<b>15</b>
<b>2 O ESPAÇO DAS CALÇADAS NAS CIDADES NÃO-METROPOLITANAS MÉDIAS E PEQUENAS: UM ESPAÇO LIVRE PÚBLICO?</b>	
<b>2.1 A Disposição do Espaço Urbano na Formação das Cidades Contemporâneas</b>	<b>20</b>
<b>2.2 Os Espaços Livres Públicos e Privados Inseridos na Esfera Urbana das Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas</b>	<b>33</b>
<b>2.3 O Espaço das Calçadas nas Cidades Médias e Pequenas: Um Espaço Livre Público ou Um Espaço Livre Privado?</b>	<b>41</b>
<b>2.4 A Dinâmica do Espaço das Calçadas na Área Urbana de Carpina</b>	<b>47</b>
<b>3 OS USOS E AS NORMATIVAS REFERENTES AO ESPAÇO DAS CALÇADAS: TERRITORIALIDADES E TEMPORALIDADES</b>	
<b>3.1 A Legislação e as Normas Referentes ao Espaço das Calçadas de Cidades Contemporâneas</b>	<b>57</b>
<b>3.2 Os Gestores e os Usuários do Espaço das Calçadas nas Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas</b>	<b>69</b>
<b>3.3 Territorialidades e Temporalidades no Espaço das Calçadas nas Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas</b>	<b>76</b>
<b>3.4 Abordagens Relacionais existentes entre as Normativas, os Gestores e os Usuários no Espaço das Calçadas</b>	<b>85</b>

## **4 O ESPAÇO DAS CALÇADAS: UM ESPAÇO DE CONFLITOS OU DE HARMONIA?**

### **4.1 Conhecendo o Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina** 94

### **4.2 O Uso e a Ocupação do Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina** 108

### **4.3 As Inter-Relações e os Conflitos quanto às formas de Uso e Gestão do Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina** 121

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS** 131

## **REFERÊNCIAS** 136

### **APÊNDICE A: Entrevista Semiestruturada – Parte I** 143

### **APÊNDICE B: Entrevista Semiestruturada – Parte II** 144

### **APÊNDICE C: Entrevista Semiestruturada – Parte III** 145

### **APÊNDICE D: Entrevista Semiestruturada – Parte IV** 146

### **ANEXO: Relatório Final do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP** 147

## 1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As cidades não-metropolitanas médias e pequenas de um modo geral passaram nos últimos anos a ter um papel mais significativo nas pesquisas e referências, no campo científico, quando confrontadas com diversas realidades urbanísticas encontradas nas metrópoles. Porém, as investigações ainda são restritas, principalmente quando são analisados conteúdos específicos nessas cidades não-metropolitanas, como por exemplo, as relações socioespaciais, a disposição do espaço urbano e até a dinâmica dos espaços públicos e privados distribuídos nelas. No entanto, as cidades não-metropolitanas, apresentam peculiaridades que as diferenciam umas das outras, sobretudo no comportamento cotidiano dos indivíduos e nas inter-relações deles com o espaço habitado, enfim, em toda estrutura urbana. É interessante perceber que essas cidades, assim como as metrópoles, dispõem de diferentes ambientes que também motivam os cidadãos a frequentarem-nos, como é o caso dos espaços públicos.

Os espaços públicos, sendo observado nas cidades contemporâneas, como um espaço destinado ao público e propício para o exercício da democracia, adquirem diversas formas, os quais têm o objetivo primordial de serem projetados para o uso cotidiano dos indivíduos sociais. Todavia, em alguns momentos, encontram-se abandonados, tanto pelo poder público quanto pela população e, ao se tornarem ambientes inseguros, passam a ser evitados pelos cidadãos. Deste modo, a falta de atrativo e conforto proporcionadas por eles, têm afastado seus usuários, ocasionando a escassez de indivíduos dispostos a desfrutarem-nos. Sendo assim, diante da complexidade proporcionada pela dinâmica dos espaços públicos, nas cidades não-metropolitanas, torna-se essencial as investigações referentes as eles, com a finalidade de promover o exercício da cidadania e o fortalecimento das inter-relações entre os indivíduos e a cidade. (GOMES, P. 2002).

Segundo Santos, L. (2003), o município de Carpina, escolhido para execução da pesquisa, localizado no estado de Pernambuco, é considerado um dos principais municípios da Mata Norte do estado, por oferecer uma variedade de serviços essenciais à sua população como também à população circunvizinha, residente em outros municípios que ficam no seu entorno. Carpina, conhecida e apreciada por suas ruas largas, planas e com extensas áreas verdes, localiza-se a uma altitude média de 184 metros acima do nível do mar e distante 65,6 km da capital Recife, percorrendo pela BR-232 e pela BR-408 km. Conforme o último censo

realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, em 2010, Carpina possuía 74.854 habitantes, e, por estimativa, o IBGE, apontou em 2015, uma população de 81.054 habitantes.

Houve um tempo em que Carpina funcionava como um elo entre algumas cidades interioranas e a capital, ou seja, quando os indivíduos necessitavam ir ao Recife, muitas vezes, após percorrerem grandes distâncias, se dirigiam a Carpina, pois a cidade oferecia uma maior frota de transportes para se locomoverem até a capital. Essas viagens ao Recife motivavam as pessoas porque alguns serviços indispensáveis para a população das cidades consideradas de pequeno porte, localizadas na Zona da Mata Norte do estado de Pernambuco, precisavam ser realizados em Recife, principalmente quando se tratava de especialidades médicas, ou da busca por cursos mais avançados em universidades públicas e até da procura por outras opções de lazer, turismo e vestuário, que tinham um preço mais acessível do que no próprio interior onde residiam.

E por observar que teriam vários benefícios ao investirem em serviços oferecidos apenas na capital, alguns empreendedores começaram por instalar, também em Carpina, centros comerciais mais diversificados, clínicas particulares com diferentes especialidades médicas, algumas opções de lazer para adultos e crianças, cursos universitários (faculdades particulares, universidade pública à distância, cursos técnicos e de línguas), atividades antigamente só ofertadas nas cidades capitais. Deste modo, como consequência do constante desenvolvimento, alguns cidadãos do entorno de Carpina, começaram a diminuir suas idas à cidade do Recife, passando a usufruir das especialidades oferecidas nesta cidade, conforme suas necessidades prioritárias.

Entretanto, sabe-se que com a modernização que vem acontecendo nas cidades não-metropolitanas, exigindo que o indivíduo se sobressaia perante os desafios que lhe são impostos, essas, têm crescido de forma acelerada, o espaço urbano tem sido constantemente alterado, e, por vezes, os indivíduos que o formam acabam por nem compreender essas transformações na sua totalidade. Apenas vão se adaptando às mudanças e, em certos momentos, esquecendo ou não priorizando os detalhes que diferenciam as cidades umas das outras. Detalhes esses que surgem em todos os espaços da cidade, onde há a presença assídua dos indivíduos, que se comunicam e modificam o espaço onde convivem diariamente. E um espaço favorável às transformações cotidianas nas cidades não-metropolitanas é o espaço das calçadas, pois, em algum momento, o indivíduo necessita apropriar-se dele e utilizá-lo.

O interesse em pesquisar acerca da temática do espaço das calçadas surgiu a partir da observação empírica da dinâmica do espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas médias e pequenas, nas peculiaridades, semelhanças e diferenças do espaço das calçadas das metrópoles, principalmente quanto aos usos, à gestão, aos conflitos e às inter-relações existentes nesse espaço. Então, tendo em vista a área urbana de Carpina e observando a complexa dinâmica encontrada nos espaços livres públicos, especificamente na Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José e na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, ambos localizados na área comercial do município, onde há um intenso fluxo de circulação de indivíduos e de informações no espaço das calçadas, é que se espera apontá-la como um dos possíveis exemplos onde acontecem disfuncionalidades urbanísticas nesse espaço.

Logo, tendo como objeto de estudo da pesquisa, a dinâmica do espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas médias e pequenas, questiona-se acerca dessa problemática: Em que dimensões, os indivíduos influenciam nos usos, na gestão, nos conflitos e nas inter-relações no espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas médias e pequenas? Há territórios no espaço das calçadas? E se há, como eles se configuram? Desse modo, esta dissertação, tem como objetivo, analisar as inter-relações e os conflitos existentes entre os usos e a gestão do espaço das calçadas de cidades não-metropolitanas médias e pequenas, a partir das intervenções cotidianas dos indivíduos, adotando como estudo de caso, a área urbana do município de Carpina, especificamente a Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José, e, a Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro.

No que se refere à metodologia, e, compreendendo o método fenomenológico-hermenêutico, de acordo com Gomes, E. e Albuquerque (2014), como aquele que contém a redução fenomenológica e a intencionalidade, indo, além do subjetivismo através da consciência; para as autoras, entende-se que, na pesquisa científica, a figura do pesquisador faz-se presente na redução do fenômeno para sua abordagem total, em que o sujeito é quem descreve o objeto e suas relações, a partir do seu ponto de vista, depois dele se apropriar intelectualmente. Assim, o objeto torna-se um elemento secundário, sendo até, em alguns momentos, apenas um componente a ser analisado e um caminho para se chegar a determinado objetivo. E, considerando como aspecto relevante no decorrer da pesquisa, as peculiaridades, semelhanças e diferenças do espaço das calçadas entre as cidades não-metropolitanas e as metrópoles, principalmente quanto aos usos, gestão, conflitos e inter-relações existentes nesse espaço, que a pesquisa busca, sobretudo, analisar como acontecem essas dinâmicas cotidianas.

Dessa forma, os procedimentos metodológicos elegidos para a execução do trabalho, consistiram: na pesquisa bibliográfica, onde foram considerados conteúdos referentes à formação e reestruturação do espaço urbano, dos espaços livres públicos e do espaço das calçadas; além da análise de leis, planos e normativas referentes ao uso e ocupação do solo no município; na observação empírica da dinâmica do espaço das calçadas na cidade; nas conversas informais com indivíduos citadinos, e; na aplicação de uma entrevista semiestruturada, realizada também, com os indivíduos citadinos, identificando inter-relações e possíveis elementos conflitantes nesse espaço. Através das informações recolhidas, almejou-se realizar um diagnóstico acerca dos usos e das funcionalidades encontradas no espaço das calçadas, analisando, por meio de um recorte físico/temporal, situações e/ou elementos conflitantes; bem como, a atuação dos usuários nesse espaço, apontando Carpina, como um exemplo de cidade não-metropolitana, que pode apresentar características particulares em sua dinâmica urbana.

A dissertação foi organizada em mais quatro capítulos além da introdução (**capítulo 1**), onde, no segundo e terceiro capítulos construiu-se a fundamentação teórica do objeto de análise, o quarto capítulo referenciou o recorte empírico, em que foram discutidos os resultados das técnicas metodológicas elegidas para a execução da pesquisa e, no quinto capítulo foi apresentado as considerações finais alcançadas durante a mesma. Os capítulos foram desenvolvidos da seguinte forma:

No **Capítulo 2 – o espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas: um espaço livre público?** –, foram realizadas considerações acerca da disposição do espaço urbano na formação das cidades não-metropolitanas médias e pequenas, além de serem abordados conteúdos referentes aos espaços livres públicos e privados inseridos na esfera urbana dessas cidades; discute-se ainda sobre o espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas, sendo analisado como um espaço livre público ou como um espaço livre privado, concluindo o capítulo, com uma análise da dinâmica do espaço das calçadas na área urbana de Carpina.

No **Capítulo 3 – os usos e as normativas referentes ao espaço das calçadas: territorialidades e temporalidades** –, reflete-se sobre o que apontam algumas normativas referentes ao espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, enfocando quem são os gestores e usuários do espaço das calçadas e como eles utilizam esse espaço; elencam-se ainda, diferentes argumentos sobre possíveis territorialidades e

temporalidades encontradas no espaço das calçadas, finalizando o capítulo, contextualizando as abordagens relacionais existentes entre as normativas, os gestores e os usuários desse espaço nas cidades não-metropolitanas.

No **Capítulo 4 – o espaço das calçadas: um espaço de conflitos ou de harmonia?** –, apresentam-se os resultados da pesquisa, primeiro, com um diagnóstico empírico da área investigada, confirmando as informações obtidas na aplicação dos procedimentos metodológicos, com o depoimento de alguns entrevistados; e em seguida, com uma análise resumida de como tem funcionado a complexa dinâmica das inter-relações e dos conflitos existentes entre as formas de usos, de ocupação e de gestão do espaço das calçadas na área urbana de Carpina, especificamente no Bairro Centro e no Bairro São José.

Nas considerações finais, **capítulo 5**, busca-se ratificar uma das principais hipóteses levantadas durante a pesquisa, em que, o espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, por ser observado como um espaço livre público, central e relevante na dinâmica do espaço urbano, principalmente por se tratar de uma cidade interiorana, dotada de diversas particularidades, tende a se organizar de acordo com as necessidades dos indivíduos sociais que o utiliza e o forma. Esse espaço, em alguns momentos, dispõe de proprietários ‘privados’, que, além de criarem entre si, territórios, e nesses territórios, inter-relações e conflitos, internos e externos, acabam dificultando a utilização dos benefícios que os mesmos poderiam e podem proporcionar, principalmente no que tange uma cidade não-metropolitana como Carpina.

Portanto, sendo uma temática contemporânea, as discussões e reflexões acerca dela não se esgotam, uma vez que sempre há uma nova maneira de olhar a cidade, e, conseqüentemente, de olhar o espaço das calçadas, estabelecendo sobre ele novas considerações e novas formas de planejamento, adaptáveis aos sujeitos sociais que se utilizam dele. Por isso, a dissertação tem a intenção de produzir questionamentos e originar outros elementos teóricos para futuras pesquisas, além de considerar relevante o estudo de duas realidades distintas (dois bairros), dentro de uma mesma área urbana, sem estabelecer conceitos sólidos, e colaborar, de alguma forma, na compreensão de possíveis melhorias práticas para a cidade e, sobretudo, para a sociedade.

## **2 O ESPAÇO DAS CALÇADAS NAS CIDADES NÃO-METROPOLITANAS MÉDIAS E PEQUENAS: UM ESPAÇO LIVRE PÚBLICO?**

### **2.1 A Disposição do Espaço Urbano na Formação das Cidades Contemporâneas**

Compreender a dinâmica de estruturação do espaço urbano nas cidades contemporâneas, apenas como um conceito isolado, sem observar as características empregadas na constituição do mesmo, implica ao pesquisador refletir e considerar os elementos norteadores que o levam a investigá-lo, principalmente diante das inúmeras controvérsias que são proporcionadas na formação cotidiana desse espaço, a partir das atuações instantâneas dos agentes sociais. Todavia, torna-se mais provocativo tentar entender questionamentos referentes a esse ambiente urbano, voltando, sobretudo, o olhar observador aos indivíduos que o constituem.

Para Gomes, E. (2003),

os estudos e análises relativos à cidade exigem que o investigador assuma, como inevitável, a necessidade de decompor analiticamente as partes da cidade, beirando o método cartesiano, porém, emergindo, no entanto, e necessariamente dessa proximidade, buscando articular cada parte em si e com o todo do processo histórico, sobre qual a cidade se consolidou. Na investigação da cidade não existem certezas prévias, nem as dúvidas e questões dela e nela são seguras em si mesmas, ou seja, as questões não são isentas de preconceitos e condições lógicas, linguísticas e culturais do pensamento de quem a estuda. (GOMES, E., 2003, p. 01).

Gomes, P. (2002, p. 66) diz, que “parece ser válido afirmar que haverá no espaço tantas divisões observáveis quantas forem às diferenciações internas vividas de forma significativa e estável no interior de um grupo social, sejam elas organizadas por etnia, sexo, idade, função ou qualquer outro elemento.” Desse modo, apresentar um conceito específico do espaço urbano, dentro do contexto atual em que a sociedade encontra-se, em constantes mudanças, segundo Lefebvre (2000), parece algo bastante criterioso, pois a partir do momento em que se elegem determinados conceitos, acaba-se por abdicar de outros em que, talvez, na necessidade do pesquisador, não se tornem tão relevantes perante os apontamentos que serão analisados no que se espera alcançar.

Corrêa (2000) destaca que no extenso e perene processo de organização do espaço, o indivíduo estabeleceu um conjunto de práticas, através das quais, são criadas, mantidas, desfeitas e refeitas as formas e as interações espaciais. Para ele, “são as práticas espaciais, isto é, um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo, ou em parte, ou preservando-o em suas formas.” (CORRÊA, 2000, p. 35). Ou seja, as práticas espaciais resultam, tanto da consciência que o indivíduo tem da diferenciação espacial, como dos diversos projetos também derivados da sociedade, que são idealizados para viabilizar a existência e a reprodução de uma atividade ou de uma empresa, de uma cultura específica, étnica ou religiosa, ou até da própria sociedade.

De acordo com Carlos (2007), a compreensão da cidade, coloca o indivíduo diante de sua dimensão espacial, ou seja, a cidade analisada enquanto uma realidade material, a qual se revela através do conteúdo das relações sociais que lhe dão forma. Ela reflete que,

a produção geográfica aponta claramente o fato de que não há um único modo de se pensar a cidade, indicando que não há um único caminho a ser trilhado pela pesquisa. No Brasil, no plano da pesquisa urbana, várias perspectivas teórico-metodológicas despontam no horizonte; porém, na medida em que os caminhos da pesquisa são múltiplos, nenhuma corrente pode ter a pretensão de ser a ‘verdadeira’. Por outro lado, o processo de constituição do conhecimento ao longo da história, delineia um caminho constante de superações sucessivas e necessárias, colocando em questão a ideia do conhecimento como produtor de verdades absolutas, já que a realidade, ela própria, se reproduz a partir de superações ininterruptas. (CARLOS, 2007, p. 20).

Nestes termos, partilhando um pouco sobre o espaço urbano, no qual se encontra inserido o objeto de estudo da pesquisa, Santos, M. (2006) afirma que ele é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única. Apresenta-se, em alguns períodos, uno, e em outros múltiplos, por suas diversas parcelas, e através do seu uso, é um conjunto de mercadorias, cujo valor individual é função do valor que a sociedade, em um dado momento, atribui a cada pedaço da matéria, isto é, a cada fração do espaço. Sendo assim, o autor retrata que, para que o espaço urbano seja realmente consolidado, é importante a participação da sociedade, pois a mesma é quem movimenta esse ambiente, atribuindo-lhe a pertinência necessária. Mas isso não acontece num dado período; vem e vai, acontecendo sempre, de momento em momento, pois, para Santos, M., o espaço é a sociedade.

E acerca de uma breve reflexão sobre a sociedade, Souza (2011) sublinha que,

ao planejarem intervenções no espaço, os planejadores profissionais frequentemente agem como se não tomassem conhecimento do fato de que não estão planejando somente a organização espacial (como se esta se resumisse a uma relação entre coisas), mas também, e, sobretudo, relações e práticas sociais, o que exigiria que levassem em conta muito mais profundamente os homens e mulheres concretos, suas expectativas, seus valores, seus temores. E, claro, suas palavras. (SOUZA, 2011, p. 149).

Articulando sua colocação, o autor evidencia, deixando claro, que o espaço urbano existe porque é norteador por uma sociedade. Sociedade esta que não se configura por empreendimentos, ou somente em olhá-la à ‘distância’, ou seja, como agentes secundários, mas que é composta por pessoas, protagonistas e coadjuvantes na formação e desenvolvimento do mesmo. Assim, todos os indivíduos, são propriamente os agentes sociais ativos na formação desse espaço urbano. Entretanto, Souza (2011) ainda destaca que não é possível analisá-lo e até conceituá-lo, negligenciando os produtores que o compõem, sem reconhecê-los como protagonistas, pois não seria conveniente considerar a sociedade, e seus aspectos, a partir de uma visão aleatória, todavia, na medida em que esse espaço vai se consolidando, os produtores do mesmo funcionam como elementos principais.

Santos, M. (2006), ao refletir na geografia sobre o espaço, considera que este poderia ser construído e analisado como um conjunto de elementos fixos e de elementos fluxos. Para ele,

os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. Fixos e fluxos juntos, interagindo, [...] Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos. (SANTOS, M., 2006, p. 38).

Confirmando assim a abordagem, Corrêa (1989, p. 07) sublinha que o espaço urbano “apresenta-se, simultaneamente, fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável.” Daí, ele prossegue exemplificando, através dos acontecimentos cotidianos, o que o faz afirmar com tanta certeza, essa fragmentação e articulação, acerca de um espaço tão diversificado, mas, que mantém uma interconexão entre si, ou seja, entre o ambiente, tudo o que o compõe e a sociedade presente nele.

O autor salienta ainda que essas relações acontecem através das mais variadas atividades exercidas dentro do ambiente urbano, seja por meio do transitar dos veículos, seja pelo deslocamento dos pedestres, quando transitam no momento em que vão trabalhar, ou quando vão às compras, ou quando vão visitar alguém, ou simplesmente quando saem para se divertir. E continuando sua reflexão, Corrêa (1989, p. 07) também diz que “essas relações espaciais integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado, cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente o centro da cidade.” E que, essas relações espaciais, são de natureza social, tendo como matriz, a própria sociedade e seus processos.

Nessa circunstância, confirma-se que o espaço urbano é decorrente do sistema fragmentado, onde cada parte corresponde a um objetivo e, ao mesmo tempo, articulado, por meio dos indivíduos que o compõem. Deste modo, Corrêa (op. cit., p. 08) introduz outra maneira de apreensão do espaço urbano quando diz que “ele é um reflexo da sociedade.” E essa sociedade automaticamente é segregada, seja pelas residências, pelas formas de comportamento diante dos acontecimentos, ou pelas classes sociais dominantes que insistem em classificar os sujeitos sociais de acordo com os bens capitais que possuem, sejam em grandes ou pequenas quantidades, ou os que nada têm.

Apesar disso, o autor salienta que o espaço urbano é “um reflexo tanto de ações que se realizam no presente, como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente.” (CORRÊA, 1989, p. 08). Ou seja, a dinâmica de formação do espaço urbano não existe sem os agentes sociais que o influenciam e o transformam cotidianamente. Isso porque, como foi mencionado outrora, é um ambiente que se encontra em constante desenvolvimento, mas, que esse processo, além de ser contínuo, conta assiduamente com a participação dos indivíduos que o formam, nesse caso, a sociedade, e dentro dessa sociedade, os gestores públicos e os cidadãos mais comuns. Assim sendo, ele se torna um reflexo da sociedade.

Gomes, P. (2002) defende a ideia de que, num mesmo espaço, formado pelos indivíduos sociais, que vivem em constante atuação, há duas configurações que se entrelaçam e se complementam: o ‘nomoespaço’ e o ‘genoespaço’. Ele sublinha que,

dentro dessa maneira de se relacionar com o espaço, é necessário constatar que cada unidade territorial interior, ou subdivisão do conjunto global, corresponde a competências, funções e esferas bem delimitadas com atributos e práticas diferentes. O espaço é hierarquizado, assim como os

poderes que sobre eles são exercidos. Sua estrutura é complexa, assim como o são as disposições formais (da lei) que o regem e controlam sua dinâmica. A esse tipo de relação social com o território demos o nome de *nomoespaço*, ou seja, uma extensão física, limitada, instituída e regida pela lei. Trata-se de um espaço definido por uma associação de indivíduos, unidos pelos laços de solidariedade de interesses comuns e próprios, e pela aceitação e aplicação de certos princípios logicamente justificados. (GOMES, P., 2002, p. 37).

Logo, pode-se afirmar que, dentro da esfera urbana, onde os indivíduos interagem com assiduidade, há a prevalência do *nomoespaço*, sendo identificado e definido como o espaço da lei, um espaço normativo, regulador, e formalizador de práticas, ou seja, um espaço que é regido por códigos de conduta. Para o autor, os indivíduos que transitam por esse espaço normatizado, nem sempre são objetos da mesma lei que o rege, ou seja, há maneiras, também regulamentares, de distinguir os compromissos formais e as cláusulas que regem os direitos e os deveres dos indivíduos integrantes desse espaço. Resumindo, o *nomoespaço* funciona como uma base necessária, dentro da sociedade, presente no espaço urbano, na elaboração de um pacto social do tipo contratual, onde, de alguma forma, alguns agentes sociais tentarão, ainda que de maneira artificial, colocar esse contrato em prática.

Nesse processo são incluídos, não somente os indivíduos, mas cada instituição social, pública ou privada, dispõe de sua área de controle e vigilância, em que, as práticas sociais são regulamentadas no mesmo espaço onde essas leis são regidas. Porém, ainda que acordos contratuais sejam fechados, a gestão interna destes territórios, suas subdivisões, suas competências e suas formas de hierarquia e controle, são, frequentemente, objeto de debates e mudanças. E, como se trata de uma associação entre os indivíduos, com variáveis níveis de investimentos e interesses, com uma distinta habilidade de julgamento e de adesão a esse conjunto de normas, “a lei pretende ser a garantia dos limites da liberdade comportamental dentro de um espectro de atitudes possíveis e plausíveis ao conjunto de pessoas.” (GOMES, P., 2002, p. 32).

Para o autor, o fator essencial na discussão entre o *nomoespaço* e o *genoespaço* se dá porque as distintas apreensões do regulamento desejável, para a liberdade, produzem limites diferentes de domínios, de autonomia e de poder, entre o Estado e os sujeitos sociais, e, estes domínios correspondem a limites físicos, espaciais e comportamentais, entre uma esfera pública e uma esfera privada. Mesmo assim, a instituição dessa lei, que fundamenta o *nomoespaço*, diferencia esses espaços dentro da esfera urbana, pois, à medida que afasta

aqueles que não são por elas alcançadas, institui e formaliza territórios de inclusão e de exclusão social.

Refletindo então sobre a segunda configuração de relação com o espaço, ao que Gomes P. (2002, p. 60) atribui de *genoespaço*, ele diz que, o “tipo de agregação social que qualifica este território é o grupo ou a comunidade.” Ou seja, para este autor, “a unidade construída por esses grupos pode ser o resultado de traços técnicos, familiares, culturais, históricos, morfológicos, comportamentais ou por alguns desses considerados simultaneamente.” Na verdade, a observância e a prática desses elementos vai regularizar uma identidade comum e própria daquela comunidade. Nestes termos, o autor continua enfatizando que,

a identidade é, antes de mais nada, um sentimento de pertencimento, uma sensação de natureza compartilhada, de unidade plural, que possibilita e dá forma e consistência à própria existência. O coletivo tem absoluta preeminência sobre o indivíduo, e a construção de uma identidade se faz dentro do coletivo contraste com o ‘outro’. O espírito coeso e o caráter de unidade do grupo são manifestados e reforçados continuamente. O compromisso social não é, pois, do tipo formal, sendo relações de solidariedade baseadas em uma pretensa homogeneidade e em uma solidariedade advinda de um forte sentimento de coesão. (GOMES, P., 2002, p. 60-61).

Nesse âmbito, o *genoespaço* se difere do *nomoespaço* pelas formas como as práticas sociais acontecem dentro do mesmo espaço urbano. Existe o espaço regido pelas leis, pelas normativas, composto por um grupo de indivíduos que, acima de tudo, buscam não só seus interesses pessoais, mas que procuram dentro dos limites respeitar as intervenções dos demais componentes desse espaço, que se reconhece como *nomoespaço*; porém, existe também o espaço da prática, o espaço urbano, verdadeiramente sendo transformado pelos indivíduos que vivem, interagem e atuam nele, o *genoespaço*, conforme salienta Gomes, P. (2002).

Dessa forma, a identidade pessoal de cada sujeito tem sua parcela de contribuição e de importância. Quando o mesmo expõe suas opiniões e suas inquietações, apreende também a necessidade de entender que, para que suas ideias sejam aceitas pelo grupo, esse indivíduo também precisa cooperar, respeitar e entender as ideias dos demais participantes desse determinado grupo. Sendo assim, dá-se o *genoespaço* quando se percebe também que, por não haver os acordos formais e contratuais, como no *nomoespaço*, as fronteiras que o abrangem (*genoespaço*) são sempre muito fluidas e instáveis. Pois, para Gomes P., “é o espírito comum do grupo que qualifica o espaço, sacralizando-o”, ou seja, os acordos acontecem

principalmente ‘pela força da palavra’. (GOMES, P., 2002, p. 63). Nessa perspectiva, o autor aponta que

isso corresponde a dizer que pessoas dividem um espaço onde suas ações são dirigidas sob princípios diferentes, e seus laços fundamentais, não se situam na solidariedade com o próximo, mas sim com uma origem que lhes é mais fundamental do que qualquer outro compromisso que, porventura, ela possa ter com seus coabitantes. Esta identidade comunitária só pode existir, no entanto, quando definida em relação ao território, real ou mítico, de homogeneidade, de domínio e de pleno desenvolvimento do espírito do grupo. (GOMES, P., 2002, p. 62).

Assim, pode-se dizer que, na dinâmica de estruturação do espaço urbano, em que ocorre o processo de análise e apreensão do nomoespaço e do genoespaço apresentado pelo autor, há uma relação intrínseca com o território onde tais práticas socioespaciais acontecem. Para ele:

a ideia de território traduz, ao mesmo tempo, uma classificação que exclui e inclui; um exercício de gestão que é objeto de mecanismos de controle e de subversão; e uma qualificação do espaço que cria valores diferenciais, redefinindo uma morfologia de cunho socioespacial. Estes pares – exclusão/inclusão, submissão/subversão e valorização/desvalorização – criam tensões e resultam em lutas territoriais que almejam modificar seus limites, sua dinâmica, suas regras ou seus valores. [...] chamamos esse fenômeno de geopolítica, ou seja, lutas, que têm como objeto de disputa, a busca pela afirmação de um poder que é também a luta por um território. (GOMES, P., 2002, p. 13).

Termo utilizado pela geografia, o ‘território’, segundo Gomes, P. (2002) é, pois, parte de uma extensão física do espaço, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder. Ele sublinha ainda que este território é,

uma parcela de um terreno utilizada como forma de expressão e exercício do controle sobre outrem. Por meio deste controle é possível a imposição das regras de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço. Este controle do território é a expressão de um poder, ou seja, ele é aquilo que está em jogo em grande parte das disputas sociais, aí incluídas aquelas que disputam um direito à cidade. (GOMES, P., 2002, p. 12).

Para Andrade (1995),

o conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à ideia de domínio ou de gestão de uma

determinada área. [...] Deste modo, o território está associado à ideia de poder, de controle, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras públicas. (ANDRADE, 1995, p. 19).

Conforme Santos, M., a formação do território é algo externo ao próprio território. Para o autor, a periodização da história é que define como será organizado o território, pois a configuração dele se dá pelas técnicas, pelos meios de produção, pelos objetos e pelas coisas, pelo conjunto territorial e pela dialética do próprio espaço. Somado a tudo isso, o autor reflete, de acordo com suas proposições e metas, a intencionalidade humana, e afirma que “podem as formas, durante muito tempo, permanecer as mesmas, mas, como a sociedade está sempre em movimento, a mesma paisagem, a mesma configuração territorial, nos oferecem, no transcurso histórico, espaços diferentes.” (SANTOS, M., 1996, p. 77).

Assim, compreende-se que o território, como destacam os autores supramencionados, não se restringe apenas à sua situação de conceito geográfico, mas também faz parte do constante uso de outras ciências em que é adotado com significados e proposições diferentes. E a participação dos indivíduos nessa dinâmica de constituição do território é crucial, porque, quando estes se aglomeram, de acordo com suas afinidades, começam por adaptarem os espaços da cidade, seguindo normas pré-estabelecidas por eles mesmos, com ou sem o consentimento da gestão pública. Portanto, para Gomes, P., “o comportamento, dinâmico e mutável, dos atores sociais é considerado de forma relevante, e surge toda uma gama de problemas e de requalificações do espaço, estranhas ao modelo das tipologias tradicionais.” (GOMES, P., 2002, p. 18). Deste modo, “a cidade seria, em cada época, o produto da divisão, do tipo e dos objetos de trabalho, bem como do poder nela centralizado.” (CARLOS, 1992, p. 57).

Sendo assim, diferentemente do nomoespaço, o genoespaço muitas vezes está ligado a essa identidade territorial e é constituída por meio de indistintas tradições ou de duvidosos relatos de uma distante origem espacial comum. Mas, a força que a simbologia, presente nesses espaços comuns, distribui para os indivíduos que o formam, mobilizam outros indivíduos a compactuar de seus ideais, a investirem em seus propósitos e também a se juntarem a eles pelo êxito e desenvolvimento do grupo. Porém, quando o contrário acontece, se algum indivíduo ou outro grupo não alimenta as pretensões do grupo instigante, esse indivíduo, ou o grupo convidado, é automaticamente excluído.

Por isso, no genoespço, acontecem respectivamente as ações dos indivíduos, sejam agrupados, sejam sozinhos, pois, muitas vezes, as leis e normativas do Estado e/ou do Município definem que determinado ambiente dentro do espaço urbano seja para um objetivo, e, os indivíduos, que formam esse espaço, o utilizam de outras formas. Não o utilizam de qualquer modo, mas o utilizam observando a prioridade que este (indivíduo) atribui a este ambiente, podendo até escapar do objetivo primordial que a lei contratual o apresenta. E quando se pensa nos usos desses ambientes, exercidos pelos grupos de usuários, formadores e atuantes do espaço urbano, é possível entender que esses grupos são constituídos a partir de várias características, porém, essas características também influenciam no momento dos usos e apropriação dentro desse espaço.

Entretanto, Gomes, P. (2002) é bastante enfático quando diz que,

o mais importante a perceber, [...], é que esse agrupamento de pessoas, sua união e seus laços são definidos pela leitura de origem e destino comuns. No caso micênico, por exemplo, tratava-se de clãs, reunião de famílias, que supunham ou, pelo menos, aceitavam compartilhar o culto de um mesmo ancestral; é nesse sentido talvez que possamos compreender essa lei de concentração espacial e de densidade da ocupação, pois quanto mais perto do núcleo de onde emanam os traços distintos do grupo, mais se reafirmam a continuidade e o pertencimento a ele. Ao contrário do que é dito, não há uma desordem espacial nesses estabelecimentos, havendo, sim, uma forma quase orgânica de agenciamento do espaço. (GOMES, P., 2002, p. 68).

Logo, mesmo o espaço urbano estando totalmente configurado de inúmeras formas, com uma dinamicidade de peculiaridades, pode ser habitado e reorganizado a partir das atuações diretas e indiretas dos indivíduos que o constituem. Porque, como os pesquisadores, que investigam os processos de formação e de reestruturação do espaço urbano nas cidades contemporâneas, conseguem observá-lo sem perceber aqueles que atuam constantemente nele? Parece ser algo difícil, pois uma cidade não existe somente com empreendimentos, monumentos, espaços públicos, parques, estabelecimentos comerciais etc, necessita, portanto de indivíduos que usufruam, e ao mesmo tempo, mantenham ativa essa diversidade de serviços.

De acordo com Carlos (2007), os momentos de produção do espaço urbano geram centralidades diferenciadas, em função do deslocamento do comércio, dos serviços e do lazer. Segundo a autora,

essas transformações decorrentes das funções dos lugares da cidade geram [...] ‘centralidades móveis’ - movimentação no espaço metropolitano de

centros geradores de fluxo, assentadas nas novas formas de comércio e dos serviços modernos. Por sua vez, a ‘gestão’, ao privilegiar determinadas áreas da cidade - abrindo avenidas, destruindo bairros, fechando ruas, impedindo usos e determinando outros - implode a sociabilidade, desloca os habitantes, influencia a valorização/desvalorização dos bairros da cidade e acentua a desigualdade. Assim, nas estratégias dos ‘planos’, o uso é pensado na perspectiva de uma simplificação das necessidades, e, deste modo, aparece separadamente na cidade (a partir do estabelecimento de funções bem delimitadas) o morar, o trabalho, o lazer etc. (CARLOS, 2007, p. 15).

Nestes termos, vale analisar e refletir que todo o processo de formação do espaço urbano compreende, segundo a autora, uma interconexão direta entre os indivíduos que compõem esse espaço. Não se pode pensar na formação do espaço urbano, e hoje principalmente, em pleno século XXI, na reestruturação desse espaço, sem observar as contribuições intensas dos cidadãos. É pensando nesse processo contínuo e constante que os autores, antes mencionados, intensificam a relação direta entre o espaço urbano e os indivíduos, visto que são por eles que as cidades pequenas, médias ou mesmo de grande porte são constituídas.

Acerca dessa disposição do espaço urbano na formação das cidades não-metropolitanas médias e pequenas, Maia (2010) aponta que, ao se adjetivar o substantivo cidade com a palavra ‘grande’, ‘média’ e/ou ‘pequena’ faz-se menção ao tamanho da cidade que, por sua vez, conduz ao estudo de redes e hierarquias urbanas. Para a autora, cidade pequena se contraporia à cidade grande. E cidade média seria aquela que está entre uma e outra, ou seja, teria uma dimensão intermediária. Ao se pretender averiguar o tamanho, seja da malha urbana, seja do contingente populacional, necessita-se fazer uma avaliação minuciosa do tamanho da cidade e/ou do contingente populacional e tais dados são fornecidos principalmente pelas instituições de estatísticas, por exemplo, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. A autora também argumenta que,

geralmente, os estudos funcionais ou que priorizam o sistema hierárquico das cidades usam terminologias similares às de cidades pequenas, médias e grandes. Para tanto, tomam como base os dados referentes a seus contingentes populacionais. Assim, na classe de cidades pequenas inserem-se aquelas que possuem até 20 mil habitantes; acima deste montante são classificadas como cidades médias; e aquelas com mais de 500 mil habitantes são consideradas cidades grandes. (MAIA, 2010, p. 18).

Todavia, Sposito, M. (2009), salienta que é necessário empreender um esforço para superar a adoção desses adjetivos de pequenas e médias, cidades pequenas e cidades médias, uma vez

que eles não são suficientes para caracterizar as cidades contemporâneas não-metropolitanas. A autora reflete que a realidade das cidades pequenas e médias é extremamente plural para que se continuem adotando, no plano teórico-conceitual, esses dois adjetivos. Logo, é imprescindível repensar essas expressões, para que se chegue a denominações mais concretas, que traduzam com mais clareza o conteúdo das realidades analisadas. Acerca da mesma reflexão (sobre a nomenclatura de cidades médias e pequenas) ela questiona: “Será que essas duas expressões são boas para designar um tipo, um padrão, um conjunto de cidades que desempenham vários e diferentes papéis numa divisão de trabalho que se estabelece?” (SPOSITO, M., 2009, p. 13-14).

Em outro momento, Sposito, M. (2010, p. 06; 126) afirma que as cidades médias, são “aquelas que desempenham papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades, sem desprezar o tamanho populacional como primeiro nível da análise, pois, existe a estreita relação entre quantidade e qualidade das dinâmicas e processos.” A autora ainda aponta que, as cidades médias “são centros regionais importantes, em função de serem os elos entre cidades maiores e menores.” Segundo ela:

O que se compreende como cidades médias só podem ser consideradas no plano conceitual e a partir de uma análise que contemple a situação geográfica da aglomeração ou centro urbano que as constituem, seus papéis econômicos regionais, suas relações intermediárias entre cidades pequenas e metrópoles, bem como seus papéis político-administrativos. (SPOSITO, M., 2004, p. 127).

Verifica-se então que, nos estudos e pesquisas desenvolvidos pela autora, a ênfase é dada nas relações entre as cidades médias com as cidades menores (sob sua influência) e cidades maiores, isto é, as cidades médias são aquelas que, numa dada divisão territorial do trabalho, apresentam-se como centros regionais importantes em função de serem elos entre cidades maiores e menores. Assim, a cidade média seria o local onde a população das cidades pequenas recorreria quando precisasse de produtos não encontrados em sua cidade. Até porque, de acordo com a autora, só seria possível mensurar o tamanho e a importância de uma cidade a partir do papel que ela desempenha na rede urbana na qual está inserida, como já foi outrora abordado. (SPOSITO, M., 2006).

De tal modo, não é possível deixar de analisar a contagem populacional quando se quer pensar sobre o que se denomina de pequenas e médias cidades, conforme aponta Doralice

Maia (2010), mas, o que se assegura é que este elemento apenas, não demonstra a dinâmica do conjunto de cidades pesquisadas, ou também não é sinônimo de uma determinada realidade. Pois, mesmo que se considere um intervalo de número de habitantes, há ainda muita desconexão entre estes espaços. Para Corrêa, a “origem, o tamanho e as funções” são algumas das linhas de diferenciação que também devem ser observadas no estudo dessas cidades. Segundo ele, a origem, inclui o “contexto econômico e político e os agentes sociais das criações urbanas”; o tamanho, por sua vez, varia de acordo com “o número de habitantes ou segundos agregados econômicos distintos”; e as funções, são observadas a partir do “valor da produção industrial e da receita do comércio, serviços e da renda de seus habitantes.” (CORRÊA, 2000, p. 134).

Concomitante a esse pensamento, acerca das reflexões e pesquisas referentes à formação e reestruturação das cidades não-metropolitanas médias e pequenas, Conte (2013) menciona que Sposito, M. et al (2007, p. 40-41) sugerem que sejam considerados quatro pontos principais:

- 1º) Avaliar a natureza das mudanças (qualidade dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos) que alteram os papéis das cidades médias e a posição delas na divisão econômica e territorial do trabalho, na escala nacional e/ou internacional;
- 2º) Verificar a dimensão dessas mudanças em relação às permanências (quantidade e proporção relativa dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos), mensurando a força dos novos vetores que alteram a produção do espaço e o uso do território;
- 3º) Estudar a ocorrência geográfica das transformações (particularidades e singularidades territoriais), valorizando-se a realização de estudos comparativos que ofereçam elementos para observar se está ocorrendo minimização ou reforço de disparidades regionais, a partir das novas lógicas territoriais que se estabelecem e redefinem a divisão regional do trabalho no país;
- 4º) Verificar quando ocorrem, em cada cidade e região, tais mudanças (períodos, sincronias e diacronias), de modo a notar as relações entre temporalidades e espacialidades dos fenômenos, eventos, dinâmicas e processos e, igualmente, obter elementos para comparações mais qualificadas.

Observando as características apresentadas e, tentar compreender a dinamicidade da formação e reestruturação das cidades não-metropolitanas médias e pequenas, estimula o pesquisador a considerar alguns critérios relevantes na alocação desse processo contínuo. Percebe-se, todavia, que tais análises e reflexões têm sido relevantes nos últimos anos, acerca das diversidades existentes não somente nas cidades metropolitanas, mas também tem se destacado, nas particularidades, que as cidades não-metropolitanas apresentam. São características próprias da população de cada cidade, contudo, é preciso entender que, numa investigação mais detalhada acerca dessas cidades, deve-se considerar a situação socioeconômica de cada uma, sua infraestrutura, suas potencialidades locais e outros aspectos.

Todavia, apesar das inúmeras discussões acerca das cidades não-metropolitanas, principalmente as que são consideradas de pequeno porte, Sposito, E. e Jurado da Silva (2013) afirmam que a noção dessa cidade pequena tem muita dificuldade para se firmar como um conceito fixo, pois seu uso é bastante fluido e não está atrelado somente ao domínio da ciência. Para eles, esse conceito é empregado amplamente pela mídia e pelos leigos. Sendo assim,

a ideia de ‘cidade pequena’ ganha uma conotação muitas vezes vaga e seu sentido geográfico é perdido, distorcido ou mesmo negligenciado. Por isso, em muitos casos, diz-se que tais locais são pacatos e seguros, polos de recepção de idosos e com altíssimo nível de qualidade de vida, sem ao menos se realizar uma investigação apurada para provar ou não tais informações. O que se quer chamar atenção, [...] é para o fato de que há uma realidade rica do ponto de vista empírico e social a ser investigada e que o debate pode contribuir para sua compreensão. (SPOSITO, E.; JURADO DA SILVA, 2013, p. 19-20).

Os autores citam ainda que algumas pequenas lembranças norteiam o cotidiano dos indivíduos nessas cidades interioranas, consideradas de pequeno porte, ou seja, comentários peculiares que os moradores e visitantes ouviam, a respeito de que essas cidades eram pacatas, ou como uma cidade que oferecia uma boa qualidade de vida, ou uma cidade em que se dormia à noite com as portas abertas, que ficava até tarde na praça, pois não havia violência, ou como uma cidade pequena que alguém viveu, que fulano nasceu ou que alguém conheceu. Entretanto, Sposito, E. e Jurado da Silva (2013) destacam que essas lembranças orais não cessaram, e mesmo com todas as tecnologias fornecidas e utilizadas atualmente pela sociedade, esses comentários continuam sendo baseados na vivência e no sentido prático da construção social e econômica, utilizada por esse indivíduo ou por alguém que ele conhece.

Para Sposito, M. e Sposito, E. (2013), analisando as cidades não-metropolitanas consideradas de médio porte parte-se do pressuposto que,

não é possível tratar apenas das cidades médias para compreender a natureza da reestruturação urbana que lhes atinge. É fundamental tratar delas em suas relações com as cidades maiores e menores, constitutivas das redes urbanas às quais pertencem, para apreender o escopo das mudanças que vêm ocorrendo na divisão territorial do trabalho. Para entendê-las é importante observar as especificidades do período atual, no contexto do processo de desenvolvimento, do modo capitalista de produção e de sua tendência à internacionalização da economia, a partir de um conjunto de alterações que são observadas desde o último quartel do século XX. (SPOSITO, M.; SPOSITO, E., 2013, p. 01).

E são justamente essas heterogeneidades que intercalam positivamente, e também negativamente, no processo de formação e de reestruturação do espaço urbano nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas. Cidades que são provenientes de uma história, de um povo e de uma cultura própria! Endlich (2006) ressalta que, centralizar as pesquisas atuais apenas nas cidades metropolitanas, não contemplando as pequenas cidades nas investigações referentes à formação e reestruturação do espaço urbano, é esquecer uma parte imprescindível da realidade urbana. Para a autora, não se deixa apenas de estudar uma parte concreta da espacialidade brasileira, como também esta falta de estudo compromete uma compreensão mais ampla da rede urbana, até mesmo das questões tratadas no domínio dos centros urbanos maiores, bem como das possibilidades de intervenção.

## **2.2 Os Espaços Livres Públicos e Privados Inseridos na Esfera Urbana das Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas**

Ao estabelecer alguns critérios para se determinar as diferenças e semelhanças existentes entre o espaço livre público e o privado é necessário entender que, num primeiro momento, só existe o espaço público porque existiu primeiro o espaço privado. Partindo de uma análise histórica em que o privado, desde os tempos primórdios, tem a ver com as tribos, ou ainda com as primeiras famílias, e, a partir do momento em que o indivíduo sente o desejo e é

incentivado a sair de sua tribo em busca de interação com os vizinhos, aquela realidade deixa de ser particular, passando a tornar-se algo público, algo externo, que sai da intimidade de sua família. E esse processo acaba por estabelecer e consequentemente por influenciar nas decisões que esse indivíduo é convidado e desafiado a experimentar no dia-a-dia.

De acordo com Arendt (2003), ao definir o termo ‘público’, sublinha-se que há dois fenômenos intimamente correlatos, mas não perfeitamente idênticos. Para ela, o termo público, significa, em primeiro lugar, “que tudo o que vem a público pode ser visto e ouvido por todos e tem a maior divulgação possível.” Em segundo lugar, o termo público, significa “o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele.” Ou seja, conviver no mundo, significa essencialmente ter um “mundo de coisas interposto entre os que nele habitam em comum”, como uma mesa se “interpõe entre os que se assentam ao seu redor”; visto que, como todo mediador, o mundo ao mesmo tempo “separa e estabelece uma relação entre os homens”. (ARENDT, 2003, p. 59-62).

Nesse sentido, analisando a importância da esfera pública como algo comum a todos os indivíduos, que se aperfeiçoam e se completam, é que o termo privado – ao que associa ao indivíduo de um modo bastante particular – encontra seu apogeu e significado, conforme reflete a autora. Segundo ela, para o indivíduo viver uma vida inteiramente privada, significa, acima de tudo, ele “ser destituído de coisas essenciais à vida verdadeiramente humana: ser privado da realidade que advém do fato de ser visto e ouvido por outros”, privado de uma “relação objetiva”, decorrente do fato de “ligar-se e separar-se” mediante um mundo comum de coisas, e “privado da possibilidade de realizar algo mais permanente que a própria vida.” (ARENDT, 2003, p. 68).

Assim, a discussão entre os espaços livres públicos e privados inseridos na esfera urbana das cidades médias e pequenas, tende a ser observada e considerada como uma consequência da vivência pessoal do indivíduo enquanto cidadão, enquanto um sujeito atuante no espaço urbano. E essas divergências, embora coincidam com a distinção entre o privado e o público, podem ser acompanhadas a partir de relações de oposição salientes que acompanham os indivíduos, relações entre a necessidade e a liberdade, entre a futilidade e a realização e, finalmente, como coloca Arendt (2003), entre a vergonha e a honra; ou seja, o sentido mais elementar das duas esferas, público e privado, onde, em determinado momento, algumas questões devem ser ocultadas e outras que necessitam ser expostas em público para que possam adquirir alguma forma de existência.

E observando o indivíduo, como um agente importante na dinâmica de formação e de reestruturação do espaço urbano e nos usos e apropriação do espaço público e/ou privado, Saldanha (1993, p. 119) destaca que o ser humano é “algo unitário, visto no tempo como constante e constatado dentro dos quadrantes do mundo, através de uns tantos denominadores comuns.” Entretanto, ele sublinha que este indivíduo é, ao mesmo tempo, “complicado, variável e formado de antagonismos.” Mas, essa complexidade humana o faz tomar decisões acerca de tudo o que acontece no seu meio, principalmente no espaço urbano, onde ele é o agente transformador.

Confirmando a importância desse indivíduo, como um agente indispensável da sociedade, não somente nos usos, mas, sobretudo na gestão desse espaço, especialmente do espaço público, nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, Albuquerque (2006) sublinha que:

Os espaços públicos são elementos de suprema importância na gestão urbana, pois são nesses espaços que se manifesta a vida da cidade. Apesar de ser regido por leis oficiais, o espaço público é permeado de normas definidas simbolicamente pelos usuários da cidade, desta forma, de acordo com as necessidades pessoais de uso e apropriação do território. (ALBUQUERQUE, 2006, p. 45-46).

Apresentando ainda uma reflexão acerca da origem dos espaços públicos, a autora comenta que, essa origem se deu na Grécia antiga, “em função da reforma política de Clístenes, surgindo contemporaneamente à democracia Grega. Com a reforma, houve a substituição da representação política baseada nas tribos gentílicas por uma representação de base espacial”, refletindo-se em uma “divisão territorial”, surgindo assim uma “nova categoria do espaço, o espaço público, lugar da nova ordem social.” (ALBUQUERQUE, 2006, p. 25). Assim, na Grécia, o espaço público era o lugar do reconhecimento da liberdade e da igualdade, condições que permitiam intervir na vida política da polis. Para Paulo César Gomes, a polis significava “não somente o nome da estrutura espacial, a cidade”, mas também e ao mesmo tempo, “um feixe de relações sociais formais que originou a palavra política.” (GOMES, P., 2002, p. 135). Conforme Albuquerque (2006), ao longo da história da civilização, o espaço público foi sendo percebido de acordo com a estrutura e com os interesses predominantes.

Para ela, “de forma periódica e decisivamente subordinada da corrente dominante, o espaço está sempre ligado a três elementos: configuração espacial, poder e as relações sociais”, onde, cada um desses elementos possui mais relevância em um determinado momento da história.

“Enquanto que na antiguidade o espaço público está mais relacionado ao poder e à determinação do poder na Idade Média, o espaço público é o local das relações sociais, e a partir do renascimento, constata-se uma maior relevância na configuração espacial.” (ALBUQUERQUE, 2006, p. 39).

Quanto às definições referentes ao espaço público e ao espaço privado, tem-se percebido que estas dependem do enfoque dado pelas diferentes áreas do conhecimento, por isso, há a necessidade de observar quais são os critérios peculiares que o investigador elege para descrevê-lo, para fazer a sua leitura, baseado até mesmo na escolha do enfoque teórico adotado no momento da pesquisa. Segundo Leitão (2002) apud Albuquerque (2006), na filosofia, a noção de espaço público está associada à ideia de expressão do pensamento, do direito à palavra, da construção do argumento através do exercício do discurso livre, sem o qual não se pode falar em liberdade ou democracia. Já na sociologia, o espaço público é fundamentado na ideia de encontro com o outro, com o diferente de si. É o espaço onde as relações coletivas se fortalecem, possibilitando trocas fundamentais e o convívio com as diferenças. Enquanto que o espaço privado pode ser observado como um espaço limitado tanto ao uso familiar como a uma coletividade específica.

Nesse sentido, ao continuar abordando definições acerca do “espaço público” ou mesmo do “espaço privado”, é possível perceber que essas análises se sobrepõem em diversos aspectos, mas com a presença de alguns pontos distintos. Muitas vezes, segundo Albuquerque (2006), o espaço público é confundido com o espaço livre e o espaço livre acaba se confundindo também com o espaço público. Assim, o espaço público, sendo também um espaço social, como aponta Lefebvre (2000), pode e deve ser observado como um objeto da paisagem urbana e assume um papel transformador na dinâmica das cidades, podendo ser compreendido como um espaço integrador, além de ser condição fundamental de expressão e individualidade dentro de um universo plural. Dessa forma, entendendo o espaço público como um lugar atrativo às pessoas, nas pequenas e médias cidades não-metropolitanas, torna-se fundamental tanto para o indivíduo como para a cidade. Pois, conforme Gomes, todas as cidades, independente de onde estejam localizadas, “dispõem de lugares públicos excepcionais que correspondem à imagem da cidade e de sua sociabilidade.” (GOMES, P., 2002, p. 164).

De acordo com Yázigi (2000) esses espaços públicos são lugares de encontro do outro e com o outro, do diferente, cujo ser dá sentido à democracia, pois a finalidade da sociedade não é construir cidades, mas sim viver, porque, a partir do momento em que os indivíduos vivem

nela, acabam por construí-las e adaptá-las cotidianamente. E, reconhecendo alguns desses espaços públicos, como espaços livres, ainda que pequenos e limitados, quando situados nas cidades não-metropolitanas, permitem a interação entre as pessoas, entre o ambiente natural e o ambiente construído, atuando como lugares de encontro e um meio de comunicação social que reflete a diversidade socioespacial da cidade.

Para Gomes, P. (2002), fisicamente o espaço público é, antes de qualquer coisa, “o lugar, praça, rua, praia, qualquer tipo de espaço onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer pessoa.” Segundo o autor, “os atributos referentes ao espaço público são aqueles que têm uma relação direta com a vida pública.” Ou seja, o espaço público é concomitantemente o “lugar onde os problemas se apresentam, tomam forma, ganham uma dimensão pública” e, respectivamente, “são resolvidos.” Apresenta-se, portanto, como um espaço onde se processa a “mistura social”, em que diversos seguimentos, com distintas perspectivas e interesses, nutrem-se da presença recíproca desses indivíduos, excedendo suas heterogeneidades concretas e “transcendendo o particularismo, em uma prática recorrente da civilidade e do diálogo.” (GOMES, P., 2002, p. 160-163).

No entanto, em outro momento, o autor sublinha que,

há uma nítida separação entre o público e o privado, uma vez que aos indivíduos cabe, no exercício de sua liberdade, a escolha dos termos do contrato, a cooperação generalizada entre cidadãos e a solidariedade, fruto dessa construção coletiva; [...] (GOMES, P., 2002, p. 53)

Carlos (1996), ao descrever também sobre o espaço público salienta que ele pode ser visto como o espaço do cotidiano, pois,

o cotidiano é muito mais que o inconsciente fluir de dias sempre iguais; é no cotidiano que o cidadão se encontra diante de coações e vigilância; mas na repetição também pode surgir à essência do imaginário. [...] Há, portanto, criação de um mundo prático e sensível a partir de gestos repetitivos. Há brechas no cotidiano que abrem espaço para o criativo. (CARLOS, 1996, p. 99-100).

Nestes termos, reflete-se que, a fragmentação do espaço público, nesse processo de produção espacial nas cidades médias e pequenas, se concretiza diariamente, onde aparecem as exigências vividas no cotidiano dessas cidades pelos indivíduos que as formam. O que significa dizer que, a construção dessas cidades pode revelar também, em alguns momentos,

sua condição de ‘mercadoria’, dependendo do valor que lhe é atribuído pelo indivíduo. E que, por vezes, nesta condição, o mesmo espaço – público ou privado – se encontra, cada vez mais, dominado pela troca, na medida em que áreas antes desocupadas entram no circuito da troca, ocupadas por novos movimentos de agentes sociais, sejam através de empreendimentos comerciais ou mesmo residenciais.

Observando ainda a breve discussão sobre os diferentes conceitos acerca da definição do espaço público e do espaço privado, entende-se que os autores o classificam como um espaço da atuação direta dos indivíduos cidadãos, pois mesmo que esse espaço esteja edificado, ou não, esteja localizado num ambiente aberto ou fechado, é favorável à atuação desses agentes sociais. Porém, quando se pensa no espaço público, fazendo um aporte de que só existe esse espaço público, porque, de alguma forma existe ou existiu um espaço privado, tem-se a ideia de que, caracterizando esses espaços como públicos, é possível que, dentro do mesmo ambiente urbano, encontre-se novamente outra característica, também diferenciada para o espaço público, o ‘espaço livre público’, como sublinha Albuquerque (2006).

E ao refletir sobre os espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana, Albuquerque (op. cit., p. 47) diz, que eles “estão presentes desde a antiguidade, sendo para a civilização grega um dos principais espaços na cidade, onde se estabeleciam as relações sociais, com ênfase para o lazer.” Entretanto, a autora explica que foi a partir das implicações provenientes da revolução industrial que surgiu na Europa a necessidade de construções de espaços livres públicos, com o intuito de amenizar o ambiente o qual estava bastante degradado e conturbado e de proporcionar lazer à população que vivia agrupada nos centros urbanos que estavam se desenvolvendo cotidianamente. Por isso, entende-se que os espaços livres públicos são elementos de suprema importância na gestão urbana, visto que são também nesses espaços onde se manifesta a vida da cidade.

Albuquerque (2006) ainda ressalta que,

os espaços livres públicos podem ser encontrados no espaço urbano apresentando diferentes funções e formas, mas estes têm em comum, características que os definem. Estes espaços primeiramente devem ser acessíveis a toda a população, não havendo barreira impedindo a circulação e também ser um espaço de materialização das relações sociais através das práticas espaciais. Estes espaços encontram-se distribuídos ao longo da cidade e muitas vezes estão relacionados com o bem-estar social, com o verde e com o lazer. (ALBUQUERQUE, 2006, p. 54).

Ao designar os espaços públicos de ‘livres’, Carneiro e Mesquita (2000) os definem assim por está apoiado na condição de livre acesso, ou seja, consentindo aos indivíduos atuarem livremente. Para elas, o espaço é ‘livre’ porque não está contido em edificação, tendo funcionamento sem coerção ou discriminação e, em alguns casos, garantido por lei, sem formalidade, obstáculos ou proibições, no tocante ao uso, isento de edificações ou com o mínimo delas. Apesar da denominação de espaço livre e espaço aberto serem expressões paralelas que traduzem o termo inglês ‘open spaces’, as autoras adotam o termo espaço livre, ao invés de espaço aberto, por este já ter seu uso consagrado pela academia. Logo, no contexto da estrutura urbana as autoras destacam os espaços livres como,

áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação – avenidas, ruas, passeios, vielas, pátios, largos etc – ou com a presença efetiva de vegetação – parques, praças, jardins etc – com funções primordiais de circulação, recreação, composição paisagística e de equilíbrio ambiental, além de tornarem viável a distribuição e execução dos serviços públicos em geral. São ainda denominados espaços livres, áreas incluídas na malha urbana, ocupadas por maciços arbóreos cultivados, representados pelos quintais residenciais, como também pelas atuais áreas de condomínio fechado; áreas remanescentes de ecossistemas primitivos – matas, manguezais, lagoas, restingas etc – além de praias fluviais e marítimas. (CARNEIRO; MESQUITA, 2000, p. 24).

Com o intuito de compreender com mais consistência as características referentes aos espaços livres públicos inseridos nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, é importante reconhecer algumas possíveis tipologias referentes a esses espaços. De acordo com Carneiro e Mesquita (op. cit.), os espaços livres privados podem ser classificados como espaços restringidos tanto ao uso unifamiliar como a uma coletividade específica, no caso dos quintais residenciais, clubes sociais, pátios de escolas, de hospitais etc. E os espaços livres públicos podem ser identificados como espaços livres de recreação, especialmente voltados para o desenvolvimento de atividades recreativas ou lúdicas, todavia, estes espaços se distinguem de acordo com a estrutura em que se encontram e o processo por quais passam. Por exemplo: Faixa de Praia; Parques; Praças; Pátios; Largos; Jardins e Quadras Poliesportivas. Albuquerque (2006), além de refletir acerca dessas exemplificações mencionadas pelas autoras supracitadas, acrescenta também: Faixa de Rio; Jardins e Sistema Viário.

De acordo com Campos (1995) apud Albuquerque (2006, p. 57), “o sistema viário é constituído de artérias designadas (em princípio) ao deslocamento e circulação de veículos e de pedestres, que interligam vários setores urbanos, conformando uma rede de canais em uma

única estrutura.” Compõem esta categoria as ruas, avenidas, vias férreas, as calçadas, entre outros. E uma dessas grandes artérias reside em parte pela sua extensão, uma vez que, na maioria das cidades ou agrupamentos urbanos, o sistema viário constitui o principal uso do solo urbano. Segundo Carneiro e Mesquita (2000, p. 29), os jardins são “espaços livres públicos de contemplação que contém cobertura vegetal representativa, com a finalidade de melhoria climática, ambiental e valorização da paisagem.” Para Albuquerque, a faixa de praia e a faixa de rio é o “espaço livre natural que se desenvolve na área litorânea ou à margem dos rios, podendo conter equipamento de esportes e de lazer contemplativo.” (ALBUQUERQUE, 2006, p. 55).

Quanto às quadras poliesportivas, de acordo com Carneiro e Mesquita (op. cit., p. 29), são “espaços livres destinados à prática de jogos, bastante utilizados pela população, geralmente nos bairros populares, com revestimento de piso e quase sempre dispendo de área circundante, propícia para o encontro e o estar.” Os largos, segundo as autoras, são espaços livres públicos “definidos a partir de um equipamento geralmente comercial, com o fim de valorizar ou complementar alguma edificação como mercado público, podendo também ser destinados a atividades lúdicas temporárias.” Os pátios são classificados por Carneiro e Mesquita (2000) como espaços livres públicos definidos a partir de uma “igreja ou outro elemento arquitetônico expressivo, além do casario antigo que dá acesso, quase sempre pavimentados e exercendo a função de respiradouros, de proporcionadores de encontro social e eventualmente destinados a atividades lúdicas temporárias.” (CARNEIRO; MESQUITA, 2000, p. 29).

As praças são espaços livres públicos, “com função de convívio social, inseridas na malha urbana, como elemento organizador de circulação e de amenização pública, com área equivalente à quadra, geralmente contendo expressiva cobertura vegetal, mobiliário lúdico, canteiros e bancos.” (CARNEIRO; MESQUITA, 2000, p. 29). Já os parques, são espaços livres públicos com função predominante de recreação, ocupando no tecido urbano uma área em grau de equivalência superior à da quadra típica urbana, em geral, apresentando componentes da paisagem natural – vegetação, topografia, elemento aquático – como também edificações, destinadas a atividades recreativas, culturais e/ou administrativas.

Observando assim, o espaço livre público, como um local possível da manifestação do público, ou seja, como um local da vivência cotidiana dos agentes sociais que formam a cidade, percebe-se que ele possui características específicas que o classificam e por vezes o

diferenciam do espaço público propriamente dito, e, segundo Albuquerque (2006), ainda que esteja bastante definido, é provável que os usuários se confundam ao classificá-lo; porque a própria liberdade proporcionada por esses espaços permite que os usuários os reinventem criando novas práticas e maneiras de vivenciá-lo.

Da mesma forma acontece com o ‘espaço das calçadas’, eixo central e norteador dessa pesquisa, que sendo considerado um espaço livre público, é definido por Albuquerque (2006) como um sistema viário essencial nas cidades contemporâneas e tem seu uso e gestão norteados pelos indivíduos que o formam. Por ser observado como um espaço diferenciado dentro do espaço urbano, apresentando formas e conteúdos que o particularizam, embora se apresente como um espaço livre público, o espaço da calçada, por vezes, é administrado e utilizado pelos indivíduos como um espaço livre de apropriação privada no cotidiano dessas cidades.

### **2.3 O Espaço das Calçadas nas Cidades Médias e Pequenas: Um Espaço Livre Público ou Um Espaço Livre Privado?**

Abordando a ideia central da pesquisa que são as inter-relações existentes entre os usos e a gestão do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, observa-se que, o espaço das calçadas, ao mesmo tempo, em que se apresenta como um espaço livre público ‘aberto’ por esta presente dentro do tecido urbano das cidades contemporâneas, também é possível afirmar e vê-lo como um espaço livre de apropriação privada. Mas, em cima dessa afirmação surgem alguns questionamentos: será que o espaço das calçadas pode ser definido como um espaço livre público ou como um espaço livre privado? Ou será que o espaço das calçadas se encaixa somente como um espaço livre público? Ou se adequa apenas como um espaço livre privado? Ou exclusivamente como um espaço privado?

Antes de tecer algumas discussões acerca dessas indagações é interessante entender o que Gomes, E.; Campos; Albuquerque (2005), como autoras contemporâneas, apontam acerca do espaço das calçadas. Para elas,

a calçada é um espaço de grande importância para o meio urbano, entretanto não tem uma atenção correspondente ao seu valor, tanto por quem administra, como por quem a utiliza. Esta pode passar despercebida, ou apenas como um coadjuvante no cenário da cidade. Contudo, as calçadas devem ser tratadas como um patrimônio, não no sentido cultural, mas como um patrimônio da população, de uso intenso e indispensável. (GOMES, E.; CAMPOS; ALBUQUERQUE, 2005, p. 01).

As autoras defendem a ideia de que o espaço das calçadas faz parte do conjunto de espaços livres existentes na cidade. Todavia, por ser um espaço de utilização pública, salientam que a legislação (leis contratuais) é clara quando diz que sua construção e manutenção são de responsabilidade do proprietário ou mesmo do ocupante do imóvel, sendo apenas em alguns casos responsabilidade do Poder Público Municipal. Mas, enfatizam também que, grande parte da população não tem o conhecimento necessário a quem pertence este espaço, muitas vezes, apossando-se até do território pertencente ao poder público e também a particulares.

Sabendo, entretanto, que no decorrer da evolução humana, os fatos históricos antecederam todo e qualquer escrito a respeito da tradição dos povos, e por não haver definições exatas a respeito da origem do espaço das calçadas, alguns estudiosos supõem procedências a respeito desse espaço, de acordo com o movimento dos fatos históricos e da tradição da sociedade, em cada momento, e em cada espaço de tempo; uns ressaltam até que o espaço das calçadas teve origem no continente europeu, porém em cidades e/ou países diferentes. Deste modo, conforme destaca Real (2013) ao escrever o prefácio da recente obra de Cunha e Helvécio, intitulada 'Calçada: o primeiro degrau da cidadania', "para alguns historiadores, as calçadas, apontadas como refúgio do pedestre, anteciparam até mesmo às cidades." (REAL in: CUNHA; HELVÉCIO, 2013, p. 05).

De acordo com o autor, elas eram consideradas o abrigo do caminhante diante das trilhas abertas às caravanas feudais ou às tropas senhoriais; Real sublinha ainda que "as primeiras calçadas de que se tem conhecimento surgiram entre os séculos VI e VII na cidade de Pompeia, na Itália, sempre exercendo sua função primordial de proteção àqueles que utilizavam o mais antigo e saudável meio de transporte, o pedestre." (REAL in: CUNHA; HELVÉCIO, 2013, p. 05). Todavia, com o tempo, elas deixaram de ser o caminho seguro dos pedestres, como acontecia há milhares de anos, áreas de cultivo da boa vizinhança e mais ainda, o exemplo da responsabilidade urbana, quando as próprias donas de casa cuidavam de varrê-las e conservá-las.

De acordo com Gouveia (2007), “a arte de pavimentação remonta aos primórdios da história do mundo.” Uma vez que as antigas civilizações utilizavam materiais rochosos para pavimentar o interior e exterior dos edifícios, acredita-se entretanto, que esta arte teve “suas origens na Mesopotâmia, e, em seguida, foi exportada para a Grécia Clássica e Roma.” (GOUVEIA, 2007, p. 05). A durabilidade, a resistência, a superfície regular e a facilidade em manutenção da higiene, bem como a beleza estética prevista para estes tipos de materiais rochosos, foram dando preferência para esse tipo de construção em diferentes momentos históricos. Estima-se que os romanos foram a civilização que deixa para trás o maior legado para o mundo da arte, ao usá-lo como uma expressão humana, filosófica, religiosa e estética.

Ainda segundo o autor, a calçada portuguesa, como hoje se conhece, surgiu em 1842 pelas mãos de encarcerados e pela mente do governador de armas do Castelo de São Jorge, em Lisboa. A ideia do engenheiro militar Eusébio Furtado era fazer um pavimento de pequenas pedras pretas e brancas, em ziguezague, na fortaleza e nos arredores do castelo. Ele foi feito na calçada, principalmente em estradas que ligavam o império. Foram também as calçadas que iluminaram os interiores dos palácios e das casas, com telhas magníficas, de meados de 1843 em diante. Alguns indícios históricos apontam que os árabes também deixaram um enorme legado na arte de pavimentação; além de saber que as primeiras estradas construídas datam aproximadamente de 4.000 a. C., em sua maioria construídas de pedra.

Conforme apresenta Gouveia (2007), apesar de Lisboa ser a cidade modelo acerca da calçada portuguesa, muitas ruas e praças do país têm este chão histórico. No Norte, nas cidades de Guimarães, Aveiro e Porto, nasceram diversos apontamentos nas ruas históricas; no centro, em Coimbra, Castelo Branco, Santarém; a Sul, do Alentejo ao Algarve, de Sines a Lagos, Portimão, Faro e Tavira, existem ruas que, de uma ponta à outra, não escaparam à calçada. Nos Açores e na Madeira, as pedras cúbicas também chegaram e mantêm-se nas ilhas. Além das fronteiras por onde os portugueses passaram também se deixou esta marca no solo. No Brasil, em Cabo Verde, Angola, Moçambique e Macau têm até hoje a calçada portuguesa em pontos de algumas das suas ruas, enfim, por todo o mundo, a calçada tem diferentes cores e desenhos geométricos tendo se transformado numa maneira de demonstrar a cultura portuguesa.

Gouveia (op. cit.) relata que, quando nasceu no século XIX, “a matéria-prima na construção da calçada era o basalto. Mas, por ser de difícil corte passou a ser utilizado o calcário.” Em redor de Lisboa nasceram várias explorações, atingindo oitenta pedreiras só nas proximidades

da capital, chegando a explorarem também as regiões próximas ao distrito de Leiria e Santarém, e na orla Algarvia. Pretos, cinzentos claros, cinzentos escuros, cor-de-rosa e brancos, os calcários desenham várias formas; “de superfície lisa e brilhante, a pedra torna-se mais cintilante em dias de chuva, e por vezes escorregadia.” Mas, tem se apresentado como uma característica que não agrada a todos e que tem provocado discussões políticas e sociais entre quem defende o seu fim e de quem a defende como patrimônio histórico que deve ser preservado. (GOUVEIA, 2007, p. 06).

Entretanto, observa-se que nem sempre os indivíduos citadinos refletem sobre o espaço das calçadas como um local importante, conexo e necessário no momento em que vai se pensar em reestruturá-lo. Em alguns bairros e ruas, principalmente quando se analisa a realidade das cidades não-metropolitanas, que estão diariamente e constantemente se desenvolvendo e crescendo, nota-se que, por vezes, esse espaço não é visto com tanta importância, embora, seja considerado uma extensão das praças públicas. E quando ele é ocupado provisoriamente por outros serviços momentâneos, principalmente em cidades consideradas de pequeno e de médio porte, dificulta a função primeira dos mesmos, como um local destinado ao passeio de pedestre, um lugar destinado aos encontros.

Quando aborda sobre a apropriação privada dos espaços comuns existentes na área urbana das cidades, Gomes, P. (2002) enfatiza que se trata de um processo muito amplo, complexo e com manifestações e aspectos bastante variados. Para o autor, atualmente, no Brasil, a ideia de coisa pública se confunde em grande medida com algo de baixa qualidade ou de uso exclusivo dos grupos sociais. Sua intensidade pode envolver desde uma “simples ocupação da calçada até o fechamento de ruas ou de bairros inteiros. E essa manifestação pode ocorrer tanto por meio de estruturas físicas fixas, como também pode ser uma ocupação veiculada por instrumentos bem mais sutis e simbólicos.” (GOMES, P., 2002, p. 176-177).

Conforme Zattar (2011), as calçadas têm sido observadas por alguns autores como “o espaço público que está perdendo o seu estatuto de passeio público para espaços semipúblicos ou privados, pelas diferentes formas de ocupação e uso que interditam o acesso aos pedestres.” Para ela, com uma diversidade de funções, o espaço das calçadas passa a ser identificado não mais pela referência que o particulariza, mas, sobretudo, pelas relações de ocupação desse espaço, por diversos agentes sociais que, ao desenvolverem determinadas práticas sociais e de linguagem, emprestam-lhes novas identidades. Embora deslocados de sua principal função, esses espaços são “refuncionalizados para finalidades comerciais e utilidades pública e

doméstica, imprimindo novos valores e novas relações ao cotidiano dos usuários e determinando-lhes a natureza: se público ou privado.” (ZATTAR, 2011, p. 74).

Conforme relata o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997, ANEXO I), “logradouro público é o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões.” Ainda de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro “as obras no logradouro público são executadas pelo construtor do loteamento e sua conservação é feita em parte pelo poder público (avenidas, ruas, ciclovias, praças, estacionamentos, assim como toda infraestrutura) e a outra parte pelo proprietário do imóvel (calçada).”

Por sua vez, o passeio público (espaço da calçada), segundo o Código de Trânsito Brasileiro, é 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 quando não se tem o ajustamento pertinente das responsabilidades acerca do uso e da gestão dessas calçadas, em todos os seus aspectos, há uma controvérsia entre a teoria, segundo a Lei Federal, e os acordos existentes entre os diversos grupos de agentes sociais e suas relações espaciais nas cidades não-metropolitanas.

Segundo Carlos (2006), a reprodução dessas relações socioespaciais se realiza e se desenvolve em cada atividade social, e até em cada gesto na vida cotidiana, através dos atos do habitar e dos usos dos lugares da cidade. Uma prática social de conjunto espacializada, produzindo um espaço onde o uso se revela enquanto modo da reprodução da vida, através dos modos de apropriação do espaço, onde se leem as transformações; enfim, é onde se materializam as mudanças. Assim, observando as relações socioespaciais entre os indivíduos e dinâmica de disposição do espaço urbano e, conseqüentemente, do espaço das calçadas, a autora salienta,

que o aumento das possibilidades de comunicação entre espaços e pessoas, produzindo novas relações, entra em conflito com a manutenção de antigas relações, gerando a diluição das relações de sociabilidade [...] e produz a identidade abstrata que entra em choque com as singularidades do lugar, contribuindo para a instauração do cotidiano. (CARLOS, 2006, p. 86).

De acordo com a autora, a reflexão sobre essa dinâmica cotidiana, obriga o investigador a considerar o movimento da história enquanto possibilidade da construção real e continuada da cidade. E esse caminho se apresenta como um horizonte, na articulação entre a teoria, em que

se revelam os processos característicos da urbanização, isto é, de seu conteúdo, num determinado momento da história, e a prática real urbana, como os homens convivem no movimento verdadeiro de produção da cidade enquanto espaço. Nestes termos, tanto no plano teórico como na prática, o que prevalece é a comunicação dos elementos capazes de estabelecerem o embasamento sobre o qual seria possível “construir uma teoria urbana reveladora dos conteúdos do processo de reprodução da cidade fundado na e pela prática social. Essa perspectiva nos convoca a pensar o ‘direito à cidade’<sup>1</sup> como projeto emergindo da prática socioespacial.” (CARLOS, 2006, p. 75).

Sobre o espaço das calçadas existente nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, observando-o como um resultado dessas práticas socioespaciais, apontadas por Carlos, Silva, R. (2003) enfatiza que,

[...] a calçada, como um dos elementos fundamentais da rua, em geral, é um espaço público intermediário, situado entre o eixo de circulação de veículos e os espaços privados. Serve ao propósito de conduzir os pedestres, permitindo o acesso aos diferentes espaços da cidade, além de favorecer o nascimento de outras funções. Sozinha, a calçada não existe. Perde o sentido. Porém, a sua ausência deixaria a cidade sem um referencial, sem as bases que fundamentam os usos urbanos. (SILVA, R., 2003, p. 85).

Já Gomes, P., argumentando sobre a degradação do espaço, por vezes encontrada não somente no espaço das calçadas, mas sendo observada na extensão dos espaços livres públicos das cidades contemporâneas, aponta que essa “degradação nessas invasões é física, mas também, em grande parte, construída pelos usos, que são substitutivos à ideia de um espaço público, um espaço de convivência, e, sobretudo, um espaço de respeito ao outro.” Felizmente, o autor é pertinente quando diz que “abandonados pelos poderes públicos e pela população que mais efetivamente dispõe dos meios de exercer e reclamar cidadania, os espaços públicos acabam por se converter na maioria das vezes em ‘terra de ninguém’, sem regras de uso”, perdendo sua característica fundamental, ou seja, a de terreno de convívio, impulsionando a população a fazer o que bem entende nele. (GOMES, P., 2002, p. 180; 185).

<sup>1</sup> Expressão e significação da vida humana, a cidade se revela ao longo da história, como obra e produto que se efetiva como realidade espacial concreta em um movimento cumulativo, incorporando ações passadas, ao mesmo tempo, em que aponta as possibilidades futuras que se tecem no presente da vida cotidiana. Assim, o sentido e a finalidade da cidade (enquanto construção histórica), diz respeito à produção do homem e à realização da vida humana, de modo que, se a construção da problemática urbana se realiza no plano teórico, a produção da cidade e do urbano se coloca no plano da prática socioespacial, evidenciando a vida na cidade. (CARLOS, 2007, p. 20).

Deste modo, analisando a dinâmica do espaço das calçadas, compreende-se que eles se transformam em “objetos de conflitos, pois estabelecem um território de domínio de um grupo” (GOMES, P., op. cit. 181) e, ao mesmo tempo, podem ser observados como espaços ricos de encontros, de informações e de troca de experiências; porém, algumas vezes, na mesma calçada onde se contempla um elemento agressivo ao espaço, tem-se a oportunidade de apreciar também outra realidade, onde os elementos implantados, quando implantados de maneira correta, como as árvores e o mobiliário urbano, complementam esse espaço, fazendo da calçada um lugar agradável e digno de usufruir e conviver.

Através da sintetizada discussão acerca do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, questionando se esse espaço pode ser identificado como um espaço livre público ou como um espaço livre privado, e percebendo o caminho que a pesquisa tem percorrido quando não pretende estabelecer uma verdade única a respeito das temáticas aqui abordadas, entende-se que o espaço das calçadas sendo movimentado pelos agentes sociais que o formam, terá sua divisão e subdivisão determinada por esse indivíduo social. Porém, ele pode e precisa ser identificado como um espaço livre em que acontece a prática do exercício da democracia entre seus usuários.

Ainda que, em alguns momentos, seja identificado como um território de apropriação privada, continuará pertencendo aos agentes sociais que compõem as cidades, seja a cidade considerada de pequeno, de médio ou de grande porte. Da mesma forma, os autores mencionados, ao apresentarem suas considerações a respeito desse viés no espaço urbano atual, defendem a ideia de que, na dinâmica de disposição do espaço urbano, fica difícil estabelecer uma verdade absoluta, tendo em vista que o mesmo passa por transformações contínuas em todos os seus domínios e tem seu território influenciado por esse indivíduo citadino que o modifica dia após dia.

## **2.4 A Dinâmica do Espaço das Calçadas na Área Urbana de Carpina**

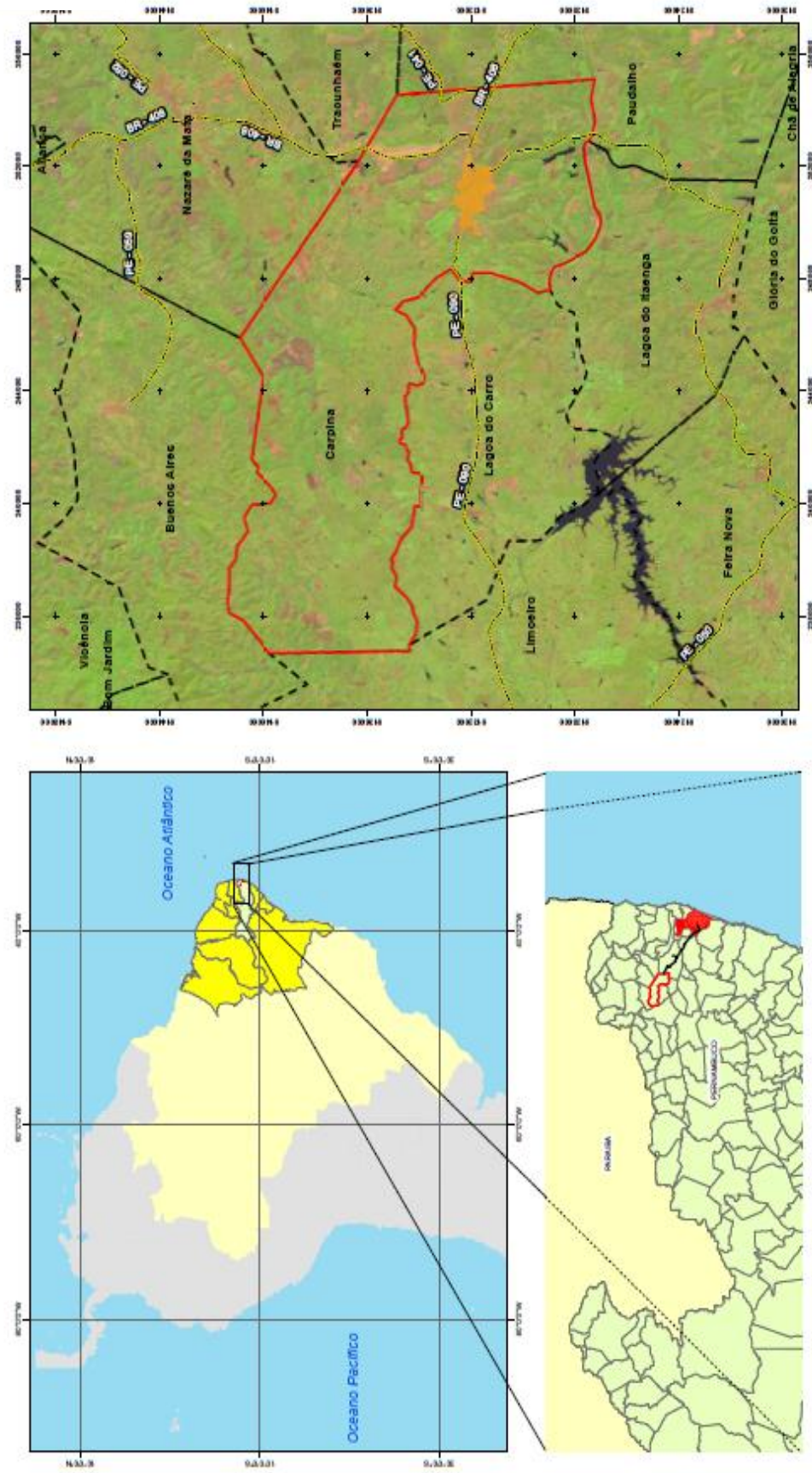
O município de Carpina, localizado no estado de Pernambuco, segundo Santos, L. (2003), é considerado um dos principais municípios da Mata Norte do estado, por oferecer uma

variedade de serviços essenciais à sua população como também à população circunvizinha, residentes em outros municípios localizados em seu entorno. Carpina, conhecida e apreciada por suas ruas largas, planas e com extensas áreas verdes, localiza-se a uma altitude média de 184 metros acima do nível do mar e distante 65,6 km da capital Recife, percorrendo pela BR-232 e pela BR-408 km.

Conforme o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em 2010, Carpina possuía 74.854 habitantes, sendo 72.052 residentes na área urbana e 2.802 residentes na área rural do município; por estimativa, o IBGE aponta em 2015 uma população de 81.054 habitantes. O município já emancipado há oitenta e sete anos completados em 2015, limitando-se ao Norte com os municípios de Nazaré da Mata, Tracunhaém e Buenos Aires; ao Sul com os municípios de Lagoa de Itaenga, Feira Nova e parte de Paudalho; a Leste com o município de Paudalho; e a Oeste com os municípios de Lagoa do Carro e Limoeiro (vide mapa na próxima lauda, página 49).

Segundo a Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco – CONDEPE FIDEM, o município possui uma densidade demográfica de 516,51 hab/km<sup>2</sup>, com uma taxa de urbanização de 96,26%, um PIB (Produto Interno Bruto) que corresponde a 0,72% do PIB estadual e uma renda per capita de R\$ 12.816 aa (conforme as últimas informações processadas no ano de 2013). A economia de Carpina é baseada na monocultura da cana de açúcar e na expansão dos estabelecimentos comerciais na comercialização de diversos produtos: alimentícios, têxteis, móveis, eletrodomésticos e eletrônicos, que empregam grande parte da mão de obra local; além de haver a predominância da agroindústria, com os principais produtos agrícolas disponíveis: cana de açúcar, mandioca, batata doce, banana, feijão, milho, castanha de caju e goiaba.

De acordo com Santos, L. (2003), Carpina teve sua origem a partir da chegada de um carpinteiro português chamado Martinho Francisco de Andrade Lima, que residiu ali possivelmente até meados do ano de 1822. Recebeu primeiramente o nome de Chã do Carpina, começando, de fato, a ser povoada em 1822, tomando uma nova fisionomia com a chegada da estrada de ferro de passagem para Limoeiro e Nazaré da Mata/PE. Em 1888, houve uma reestruturação desse ambiente com a finalidade da abertura de ruas, onde hoje existe a Praça Doutor Joaquim Nabuco, localizada na área central da cidade. O crescimento da Chã do Carpina se deu em virtude de vários fatores, destacando-se principalmente a agradabilidade do microclima, a proximidade e a facilidade de condução para a capital.



Dignamente uma cidade interiorana, destacando-se economicamente e culturalmente entre as cidades circunvizinhas, Carpina oferece um rico cronograma de festas e acontecimentos que envolvem toda a sua população e aos municípios do seu entorno. Dentre elas, a festa dos Santos Reis, em janeiro; as festas carnavalescas, durante o carnaval; a festa católica do padroeiro São José, em março; as festas de Santo Antônio, São João, São Pedro e São Paulo, em junho, com apresentação de quadrilhas, cavalgadas e mamulengos; as exposições de animais; as vaquejadas; e, o desfile estudantil em setembro, data da emancipação política.

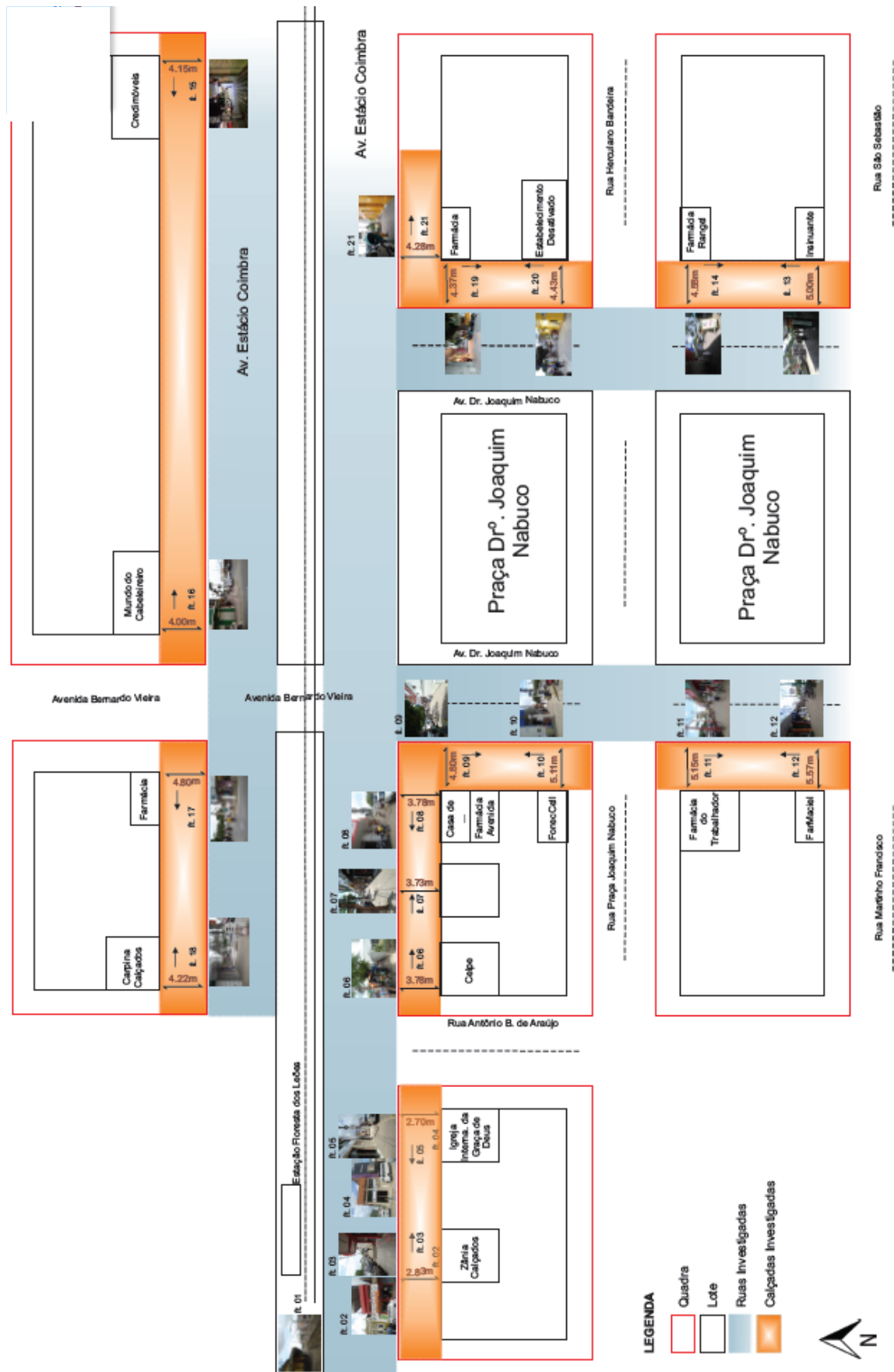
Santos, L. (2003) sublinha que a paisagem urbana de Carpina era idêntica à da zona rural do município, com casebres e sítios enormes, vestígios de antigos engenhos da redondeza, além da presença de árvores centenárias como jaqueiras, mangueiras e cajueiros que ocupavam toda a área, hoje urbanizada. Apesar do constante desenvolvimento, esta paisagem foi modificada, porém, continua com residências unifamiliares; entretanto, conta com o crescimento do setor comercial, onde são gerados, aproximadamente, cerca de mil e quinhentos empregos em um total de quase trezentos estabelecimentos, provenientes de atividades econômicas das indústrias de transformações e dos setores de serviços comerciais, dispondo também de alguns espaços livres públicos, por exemplo: praças, ruas, calçadas, campos de futebol e pátios de templos religiosos.

Quanto à composição dos bairros que compõem a área urbana de Carpina é possível destacar: o Bairro Novo; Cajá; Centro; Cohab; Ipsep; Jardim Neópolis; Madre Rosa; Santa Cruz; Santa Terezinha; Santo Antônio; São José; São Sebastião; Senzala<sup>2</sup>. E, como no decorrer dessa investigação, houve a necessidade de selecionar determinados bairros e, nesses bairros, escolher algumas ruas para executar os procedimentos metodológicos elegidos na pesquisa, o quadro 01, abaixo, apresenta a discriminação dos bairros e avenidas selecionados para o desenvolvimento da mesma; e a figura 01 (página 51) aponta a área que será investigada.

Quadro 01: Bairros e Avenidas Selecionados para o Desenvolvimento da Pesquisa

<b>BAIRRO</b>	<b>AVENIDA</b>
<b>Centro</b>	Avenida Doutor Joaquim Nabuco
<b>São José</b>	Avenida Estácio Coimbra

<sup>2</sup> Não foi possível apresentar um mapeamento detalhado da localização de todos os bairros citados acima e que compõem a área urbana de Carpina, pois os dados cartográficos que a prefeitura do município disponibilizou, durante a execução dessa pesquisa, eram precários. Daí recorreu-se a outras fontes, como a busca de imagens por satélite, com resolução espacial compatível, porém, os programas como o Google Earth ou similares também não apresentaram resolução espacial adequada.



Diante da figura apresentada na página anterior, há alguns pontos interessantes a serem analisados, acerca das avenidas elegidas para a aplicação dos procedimentos metodológicos, e que serão elucidados a seguir:

- 1º) Não existe uma uniformização do espaço das calçadas com relação às larguras e ao comprimento de cada imóvel, chegando a alterar os centímetros de uma calçada para outra, conforme é perceptível nas dimensões das medidas expostas na ilustração;
- 2º) No espaço das calçadas na Avenida Estácio Coimbra, que dá acesso à Praça Doutor Joaquim Nabuco, as dimensões exemplificadas variam entre 2.70m (dois metros e setenta centímetros) e 4.28m (quatro metros e vinte e oito centímetros);
- 3º) O espaço das calçadas que ficam na lateral da Praça Doutor Joaquim Nabuco, na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, apresenta uma dimensão maior, chegando a medir entre 4.80m (quatro metros e oitenta centímetros) e 5.57m (cinco metros e cinquenta e sete centímetros);
- 4º) Há, nas avenidas investigadas, uma heterogeneidade de estabelecimentos comerciais, que dependendo da influência exercida no município de Carpina e no seu entorno, variam entre estabelecimentos comerciais de pequeno e de médio porte; é nessa área onde acontece o movimento mais frequente dos agentes sociais;
- 5º) Pelas observações empíricas, cada proprietário de imóvel adaptou sua calçada de acordo com seus projetos e necessidades pessoais, independente do imóvel vizinho e a que ele se destina;
- 6º) Apesar de ser uma área comercial, algumas residências unifamiliares permanecem ocultas entre um imóvel e outro, chegando até a serem confundidas com imóveis sem movimento de indivíduos;
- 7º) Os espaços livres públicos instalados nessa área, conforme as características de espaço livre público, discutidas, em outro momento, por Albuquerque (2006), não diferem do restante da cidade e são exemplificados pelas ruas, praças, calçadas e pátios.

Sendo assim, após apresentar de maneira panorâmica a área investigada, houve a necessidade de compreender melhor como acontece à complexa dinâmica no espaço dessas calçadas, e foi preciso realizar um corte transversal das avenidas, que serão apresentados nas figuras 02 e 03.

**Croqui da Avenida Doutor Joaquim Nabuco – Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.**



Figura 02: Corte transversal da Avenida Doutor Joaquim Nabuco – Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.

Contribuição técnica: Sofia Barbosa Mahmood, Arquiteta e Mestranda em Desenvolvimento Urbano na Universidade Federal de Pernambuco.

**Croqui da Avenida Estácio Coimbra – Bairro São José, Carpina, Pernambuco.**



Figura 03: Corte transversal da Avenida Estácio Coimbra – Bairro São José, Carpina, Pernambuco.

Contribuição técnica: Sofia Barbosa Mahmood, Arquiteta e Mestranda em Desenvolvimento Urbano na Universidade Federal de Pernambuco.

Observando as figuras 02 (página 53) e 03 (página 54), é possível perceber que as características das avenidas investigadas são parecidas, porém, apresentam elementos específicos. Por exemplo, na Praça Doutor Joaquim Nabuco, localizada na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, houve investimentos, por parte da gestão municipal, na restauração desse espaço livre público; já no canteiro central, localizado na Avenida Estácio Coimbra, o espaço não dispõe das mesmas facilidades encontradas na Praça. Mas, embora precário, principalmente no horário noturno (com pouca iluminação), os comerciantes informais também se apropriaram desse espaço, assim como, de maneira mais organizada, se apropriaram da Praça. As próprias calçadas da Praça Doutor Joaquim Nabuco, quando restauradas, foram adaptadas para uso e apropriação de qualquer pedestre, mas as calçadas do canteiro central ainda são limitadas e precárias. Há, nessas avenidas, um espaço para estacionamento, mas, quando estes se encontram lotados, os indivíduos procuram adaptar novos espaços para estacionar.

Algo interessante nas dimensões apresentadas nas figuras 02 e 03 diz respeito à Praça e ao canteiro central: a Praça Doutor Joaquim Nabuco apresenta 21.40m (vinte e um metro e quarenta centímetros) e o canteiro central apresenta 22m (vinte e dois metros) de extensão, ambos incluindo as calçadas. Mas, quando se observam as medições aproximadas das calçadas, assim como na figura 01 (página 51), há uma grande diferença; enquanto que as calçadas que ficam ao lado da Praça apresentam aproximadamente 5m (cinco metros) de comprimento, as calçadas que ficam na lateral do canteiro central variam entre 2.70m (dois metros e setenta e oito centímetros) e 4.80m (quatro metros e oitenta centímetros). Mas, e por que apresentar ilustrações parecidas para exemplificar a área investigada? Estas tiveram o objetivo de detalhar, minuciosamente, como acontecem as dinâmicas das inter-relações e dos possíveis conflitos em dois ambientes próximos, dispostos de inúmeros elementos e objetivos semelhantes, todavia, tão diferentes nas formas de usos, apropriação e gestão.

Deste modo, independente das funções cotidianas que as avenidas investigadas absorvem, é notável, em todos esses ambientes, a presença assídua dos agentes sociais nesses espaços livres públicos, tanto na praça e na rua, como na calçada; mas, com o desenvolvimento e o crescimento da área urbana de Carpina, alguns empecilhos, como a violência, impediram e continuam impedindo os indivíduos de continuarem usufruindo deles. Para Albuquerque (2006), esses espaços livres, nas cidades contemporâneas, são identificados, como um dos principais espaços na cidade, onde se estabelecem as relações sociais, com ênfase para o lazer. A autora reflete que a imagem de um espaço livre público é a expressão da vida comunitária

do local, e, quando abandonados e degradados, transmitem uma sensação de insegurança aos cidadãos. Porém, quando bem planejados e cuidados pelo poder público e principalmente pela população, estes se tornam atrativos e convidativos para o uso social, promovendo o convívio e a interação de seus usuários.

Portanto, analisando a dinâmica do espaço das calçadas na área urbana de Carpina, sob o aspecto do desenvolvimento urbano, encontrado atualmente nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, Sposito, E. e Jurado da Silva (2013) sublinham que os estudos de realidades não-metropolitanas têm sido colocados e dialogados ultimamente, pois, dentre tantos fatores, destacam-se o crescimento de cursos de pós-graduação em Geografia em cidades distantes das metrópoles, com especialidades diferenciadas daquelas encontradas nos grandes centros urbanos. A dispersão desses cursos de pós-graduação em Geografia fez e faz com que alguns alunos que vivem nas cidades pequenas também queiram contribuir para o estudo desses pequenos centros, alargando, por conseguinte, o circuito de reflexão sobre o planejamento e desenvolvimento urbano nessas cidades.

Assim, tendo em vista o pensamento dos autores supramencionados, e contribuindo com as pesquisas atuais, referentes ao desenvolvimento urbano de cidades não-metropolitanas médias e pequenas, contrapondo-se com as características e peculiaridades provenientes de cidades metropolitanas, busca-se refletir especificamente neste trabalho a área urbana de Carpina, analisando-a como uma cidade não-metropolitana, com uma complexa dinâmica nos seus espaços livres públicos, e que apresenta possíveis exemplos de disfuncionalidades no espaço das calçadas, ocasionadas por inúmeros fatores e elementos, adaptado de acordo com a prioridade dos agentes sociais que o constituem.

---

\* As exemplificações apresentadas nesse subcapítulo, referentes às formas de usos, de apropriação e de gestão do espaço das calçadas na área urbana de Carpina serão mais elucidadas no terceiro capítulo da dissertação.

### **3 OS USOS E AS NORMATIVAS REFERENTES AO ESPAÇO DAS CALÇADAS: TERRITORIALIDADES E TEMPORALIDADES**

#### **3.1 A Legislação e as Normas Referentes ao Espaço das Calçadas de Cidades Contemporâneas**

O espaço das calçadas sempre é regido por Leis e Normas, podendo variar de uma cidade para outra, todavia isso vai influenciar o modo de usar esse espaço. Assim, entender o que a Legislação Urbana, quanto às suas normas, promulga acerca do processo de desenvolvimento de uma cidade, reporta o pesquisador a considerar que leis e normativas são de fundamental importância para a população; porém, sabendo de antemão que cada indivíduo as interpretará de uma maneira diferente, priorizando em alguns pontos as questões que lhe são pertinentes, e abdicando de outras que lhes são secundárias. Entretanto, a dinâmica do espaço urbano, no qual essas leis estão sendo discriminadas, é uma estrutura complexa, assim como o são as disposições formais que o regem e o controlam.

De acordo com Gomes, E. (2013),

o desenvolvimento socioeconômico de diferentes partes ou bairros de uma cidade, representa, condicionalmente indispensável, quando se busca levantar a percepção e representação dos usuários de espaços na cidade, tendo em vista a latente comparação e a hierarquia que o indivíduo inevitavelmente estabelece, tomando como referência os espaços de seus usos mais frequentes e o atendimento às suas necessidades. (GOMES, E., 2013, p. 06).

Igualmente, todas as informações referentes à própria dinâmica do espaço urbano, especialmente à percepção, ao nível de satisfação e ao comprometimento da população quanto às cidades e ao seu entorno, apresentam-se, num primeiro âmbito, como elementos fundamentais no auxílio à tomada de decisões para o processo de planejamento urbano e, conseqüentemente, para a reestruturação de determinações que precisem ser revisadas e ampliadas, ou mesmo suprimidas. Tendo em vista que o desenvolvimento urbano acontece no próprio espaço urbano, ele tem as atitudes perenes dos agentes sociais que o compõe, como aborda Corrêa (1989). Dessa forma, é interessante entender que, mesmo as cidades

apresentando leis contratuais quanto à gestão do espaço das calçadas, há, na realidade, a adaptação assídua dos indivíduos, cotidianamente, nesse espaço.

Sabe-se, no entanto, que todo indivíduo possui necessidades diferentes que variam conforme a idade, a estatura, a condição de saúde etc, e o caminhar pela cidade torna-se, segundo Leitão (2000), um verdadeiro empecilho; os obstáculos, as barreiras arquitetônicas e urbanísticas dificultam o mero deslocamento, impedindo completamente a utilização da estrutura urbana. Deste modo, considerando uma grande diversidade de sujeitos sociais nas cidades brasileiras, estabelece-se a importância da concepção de espaços que permitam o pleno deslocamento, além de meios de transporte coletivo acessíveis, conforme é sublinhado na Cartilha Calçada Pelotas/RS (2014). Até porque a conquista da acessibilidade nessas cidades, seja ela considerada de pequeno, de médio ou de grande porte, que a princípio serviria apenas para atender a pessoas com deficiência, ou para os idosos, ou para as crianças, acaba por beneficiar toda a população, se transformando, portanto, numa conquista de toda a sociedade.

Simultaneamente a essa discussão e analisando o ‘Estatuto da Cidade’, um dos documentos do governo federal, já que ele engloba alguns princípios que devem ser observados, com prioridade, nas cidades brasileiras, além de entender que, a partir dele, outras leis municipais e estaduais são criadas e vigoradas, no início do Capítulo I, nas diretrizes gerais, o seu parágrafo único começa enfatizando que, “para todos os efeitos, esta lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (BRASIL, 2009, p. 09). E, mais precisamente quando se dirige ao Artigo 2º, remete a assegurar que, a política urbana, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante algumas diretrizes gerais, dentre elas a/o:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do município e do território sob sua área de influência;

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do município e do território sob sua área de influência;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X – adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais. (BRASIL, 2009, p. 10-11).

Analisando as diretrizes mencionadas, compreende-se que a legislação e as normas federais vigentes favorecem, no primeiro momento, o indivíduo cidadão, enxergando-o como um sujeito social ativo e influente no espaço urbano onde sobrevive cotidianamente. Entretanto, o próprio documento do Estatuto da Cidade deixa bastante claro que, cada município com mais de vinte mil habitantes deve possuir como um dos instrumentos ativos da política urbana o

Plano Diretor, em que particularize situações específicas daquele município. Ou seja, o Artigo 39, do capítulo III, quando salienta a importância do Plano Diretor, sublinha que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas nele, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida e à justiça social; além de priorizar o desenvolvimento das atividades econômicas, já que o espaço urbano dessas cidades é influenciado pelas práticas socioespaciais.

Então, acerca das mudanças socioespaciais nas cidades metropolitanas, e aqui caberia também enfatizar as cidades não-metropolitanas médias e pequenas, Carlos (2007) sublinha que tais mudanças “sempre ocorrem de forma violenta” e em um ritmo acelerado, como consequência da “mudança constante das direções de fluxo, do traçado ou do alargamento de ruas e avenidas, como uma necessidade imposta pelo escoamento do trânsito”, sendo, todavia, canalizado como o “resultado das tendências do mercado imobiliário, das mudanças da lei de zoneamento, notadamente como decorrência das mudanças de função dos lugares do espaço urbano nessas cidades.” (CARLOS, 2007, p. 59).

Com isso, redefinem-se constantemente os lugares dentro da cidade, visto que, conforme a autora, essas práticas são carregadas de um valor social que também faz parte das experiências diárias de cada indivíduo. Na realidade, essas transformações diferenciam-se entre as metrópoles e os outros tipos de cidades, pois nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas o ritmo é mais lento e as intervenções menos violentas. Ou seja, as tradições predominam com mais veemência e essas cidades contudo, tendem a copiar, de certa forma, as metrópoles, usando cartilhas e planos urbanísticos metropolitanos para adequar à realidade local; porém, esses planos não se encaixam, tornando-se assim uma *fantasia*.

Abordando a calçada como um tipo de dinâmica para o conhecimento do espaço urbano, e ao defini-la, Yázigi (2000) sublinha que se entende por calçada o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, superfície usualmente situada a cerca de dezessete centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas. Sua denominação mais correta é de passeio, mas consagrou-se como calçada por causa de alguns fatos históricos. Segundo o autor, primitivamente em São Paulo as ruas não tinham qualquer tipo de pavimentação e todo seu espaço era destinado à circulação de pessoas, cavalos ou veículos tracionados por animais, sem separação. Nesta época, chamava-se calçada ou calçadinha uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, colada à parede externa da construção, destinada a proteger

as fundações da infiltração de águas pluviais – de onde, talvez, tenha vindo a atual denominação. À medida que os beirais avançavam sobre a mesma, servia de passagem protegida para o pedestre, nos trechos em que existia. O leito carroçável era de terra e, quando este passou a ser pavimentado, calçado com pedras, o todo recebeu a denominação de calçada.

Assim que surge a separação entre a circulação motora e de pedestres, a calçada passa a ser designada de passeio público, mas ambas as denominações continuam válidas. Em outro momento, referenciando as calçadas da cidade de São Paulo (objeto de estudo do desenvolvimento de sua tese de doutorado), Yázigi (2000) menciona que, ao observá-las com mais presteza, percebe-se que elas se revelam como um espaço de uma diversidade de usos, muito além da elementar característica de circulação. Suas funções mudam no tempo e no espaço; elas divertem e sustentam milhões de pessoas; e essas funções são tantas que não podem ficar dependendo apenas de uma única função.

Além de conter todo o mobiliário urbano ou até mesmo os equipamentos fixos existentes, de acordo com o autor, acontecem também no espaço das calçadas alguns conflitos: conflitos entre o comércio informal e o comércio formal; conflitos entre a ética administrativa e as máfias da distribuição e comercialização; conflitos também entre a ética administrativa e a corrupção de fiscais; conflitos entre o orçamento público e o seu mau uso; conflitos entre a competência e a incompetência em sua administração; conflitos entre pedestres e veículos; conflitos entre pedestres e excesso de equipamentos; conflitos até entre pedestres, buracos e poças de água; conflitos entre mulheres, idosos, deficientes, crianças e inaptações; conflitos também entre usos nobres e ameaças ambientais; conflitos entre o patrimônio ambiental e a poluição visual; conflitos entre a prostituição e os costumes; conflitos entre a vivência no espaço público e as drogas; conflitos entre a tranquilidade, a violência e a criminalidade; e talvez, o pior dos conflitos, o vandalismo.

Ele acrescenta que a finalidade da sociedade, citando o pensamento do biólogo Laborit, “não é construir cidades, mas viver.” (YÁZIGI, op. cit. p. 22). E isso muda as coisas e a forma de enxergá-las, pois, mesmo que as cidades brasileiras estejam passando por um processo acentuado de crescimento urbano e de reprodução do espaço, tendo como consequência a maneira de olhar a cidade e de pensá-la, talvez nunca deixe de existir a necessidade de recriar um espaço público destinado ao pedestre. Esse processo perpassa principalmente pela legislação municipal e/ou estadual e/ou federal, porque não se trata apenas de definir um desenho urbano ou outros indicadores técnicos; para este autor, o que falta são políticas mais

bem definidas e sua implantação processual. Na realidade, é o espaço das calçadas<sup>3</sup> que dá vida às cidades, uma vez que por onde o indivíduo citadino vai circular com segurança, se as vias coletoras são ocupadas assiduamente com os veículos automotores?

E quando observada de forma intencional nas investigações referentes ao espaço das calçadas, a cidade considerada de grande porte, e até algumas não-metropolitanas, consideradas de médio porte, apresentam um investimento, por parte da gestão pública, na conscientização desse espaço, ainda que as diretrizes estejam elencadas em manuais e/ou cartilhas de conscientização para a população citadina. Porém, nas cidades interioranas não-metropolitanas, consideradas de pequeno porte, essa realidade nem sempre é possível, pois esse espaço, como tem sido discutido no decorrer da dissertação, é regido, na maioria das vezes, por acordos informais, originados pela força da palavra, pela amizade, pelos interesses pessoais, pelas necessidades de alguns grupos que se assemelham nos mesmos projetos e pretensões. Realidade talvez diferente nas cidades consideradas de médio e de grande porte, em que, por estarem sujeitas a investimentos constantes, há, de certa forma, uma provocação de se cumprir o que talvez esteja nas leis e normativas, sobretudo priorizando o pedestre em todas as suas limitações.

No manual ‘Conheça as regras para arrumar sua calçada’ pertencente à cidade de São Paulo/SP (2005), cidade considerada de grande porte, observa-se que foi criado um programa intitulado como ‘Passeio Livre’, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação. Segundo o manual, para a construção e reforma das calçadas da cidade de São Paulo, a prefeitura propôs realizar uma ação de inclusão social, ao qualificar profissionalmente alguns indivíduos transformando-os em calceteiros, com o objetivo de que eles pudessem executar o serviço de reorganizar o espaço das calçadas na cidade. Em maio de 2005, foi aprovado o Decreto nº 45.904 que estabelecia um novo padrão arquitetônico para as calçadas da cidade de São Paulo (figura 04) alegando, dentre tantos elementos que, se um passeio ou praça pública fosse acessível a uma pessoa com deficiência ou de mobilidade reduzida, poderia afirmar que qualquer cidadão conseguiria usufruir deste espaço.

<sup>3</sup> Eduardo Yázigi (2000, p. 33) enfatiza que a calçada é abordada na sua pesquisa, ‘O mundo das calçadas’ (tese de doutorado sobre o espaço das calçadas da cidade de São Paulo, SP), como um tipo de entrada para o conhecimento do espaço urbano, situada numa das categorias reconhecidas por Henri Lefebvre, que incluem o espaço físico (definido pelo prático-sensível e a percepção da natureza); pelo espaço mental (área das possibilidades lógicas e imaginárias) e pelo espaço social (envolvendo o espaço físico, enquanto produto social e o espaço mental enquanto articulação mental das relações sociais).

Figura 04: Novo modelo da disposição dos espaços das calçadas na cidade de São Paulo/SP.



Fonte: Manual Conheça as regras para arrumar sua calçada / São Paulo/SP – Julho, 2005, p. 05.

Ao explicar brevemente o sentido desse modelo de calçada ser apresentado no manual, os idealizadores a dividem (calçadas) em três faixas, sendo a primeira, a faixa de serviço, ou seja, destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para os veículos ou para os indivíduos com necessidades especiais, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras. A segunda faixa, a faixa livre, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo permanecer livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes ou simplesmente a vegetação. E, de acordo com o manual, esta segunda faixa precisaria atender as seguintes características: (i) possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição; (ii) possuir largura mínima de 1.20m [um metro e vinte centímetros]; (iii) ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura.

Conforme é sublinhado no material exposto, a terceira faixa é denominada de faixa de acesso, ou seja, a área em frente ao imóvel ou ao terreno, onde permanecem a vegetação, as rampas, os toldos, as propagandas e o mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É, portanto, uma faixa de apoio à sua propriedade. E quando a calçada possuir uma largura inferior a 1.90m (um metro e noventa centímetros), os idealizadores desse projeto, aconselham os proprietários dos lotes lindeiros a consultarem a

subprefeitura de sua região para que um técnico avalie a situação da calçada; assim, esse técnico poderá orientar sobre a melhor alternativa para permitir uma faixa de circulação mais livre para os pedestres e, conseqüentemente, que esteja dentro dos padrões definidos para a faixa livre, segundo os novos dados apresentados no manual.

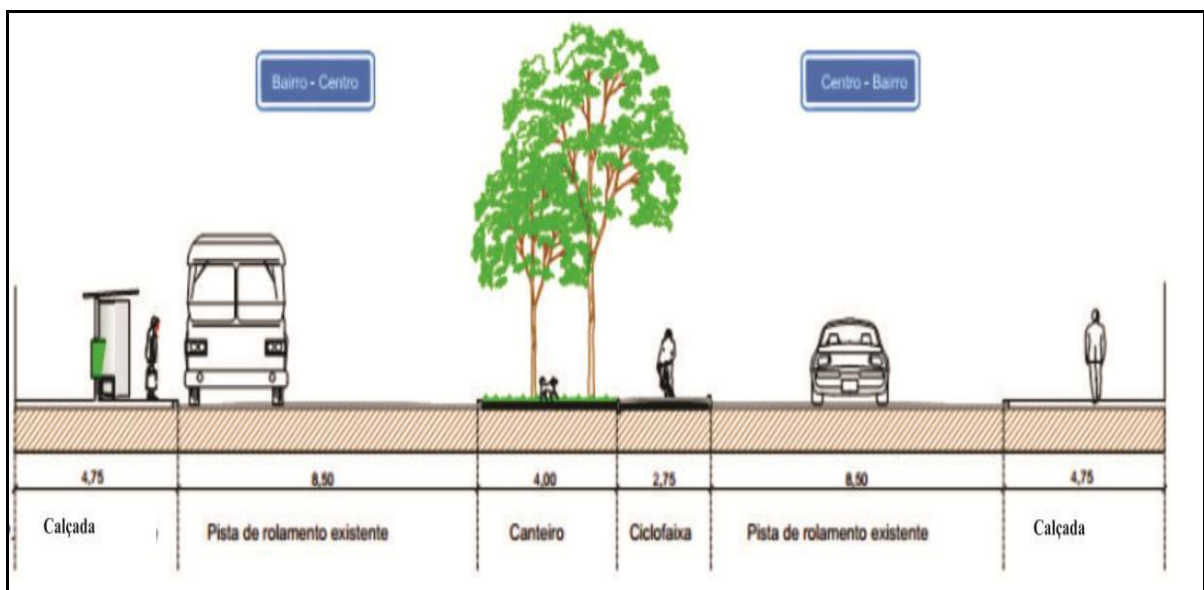
No entanto, assim como os agentes sociais são conduzidos, dia após dia, por seus anseios e desafios, da mesma maneira acontece na dinâmica de reestruturação do espaço urbano e especialmente na gestão do espaço das calçadas, já que nesse espaço há uma multiplicidade de usos, originados por diferentes agentes sociais, tanto nos níveis públicos como privados. E, sabendo que o espaço da calçada é um espaço público e destinado ao público, utilizado pelos agentes sociais, sua manutenção necessita ser realizada pelo proprietário do imóvel a que pertence essa calçada. Porém, a realidade de conservação por esse espaço público, tão essencial ao indivíduo, é um processo contínuo de esclarecimento e, sobretudo, de conscientização, com o objetivo de levar o indivíduo a perceber os motivos pelos quais ele precisa cuidar de sua calçada. E, nesse aspecto envolve-se toda a extensão do espaço da calçada, seja ela pertencente a uma residência unifamiliar, seja ela pertencente a um órgão público municipal.

Inclusive porque, cada cidade, cada povo, cada família, cada indivíduo, tem e vem de uma cultura e possui características peculiares que os diferenciam uns dos outros. E são exatamente essas particularidades, essenciais e próprias de cada um, que vão se originando as belezas e as riquezas pelas quais os indivíduos vão construindo suas vivências sociais. Todavia, não existe uma cidade pronta, isenta de problemas e dificuldades socioeconômicas, como Endlich (2006) aborda, pois inúmeras situações têm surgido e surgem a cada instante, quando novos desafios são impostos no processo de reorganização do próprio espaço urbano, independente de ser uma cidade considerada de pequeno, de médio ou de grande porte.

Deste modo, apresentando a cidade de Pelotas, localizada no Rio Grande do Sul, como uma cidade considerada de médio porte, e ao elucidarem possíveis definições referentes ao logradouro público e/ou passeio público, ao que denominam de calçada, os idealizadores da cartilha ‘Calçadas Pelotas’, promovida pela Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana, publicada no mês de maio do ano de 2014 na cidade de Pelotas/RS, contém a consolidação das principais orientações para execução e manutenção do passeio público, dispostas na Legislação Municipal do Código de Posturas, do Código de Obras, do III Plano Diretor de Pelotas e do Plano de Requalificação da Área Central, e também, da

Legislação relativa à Política da Pessoa com Deficiência e Norma Técnica Brasileira, ABNT NBR-9050:2004; além de incluírem um diagnóstico realizado na própria cidade, bem como propostas relativas à acessibilidade e à mobilidade urbana contidas no Plano de Requalificação da Área Central – apresentam um exemplo concreto (figura 05) de como o espaço das calçadas, segundo o Código de Trânsito Brasileiro na Lei Federal nº 9.503/97 no ANEXO I e a NBR Nº 9050:2004 regram atualmente, para promover a acessibilidade de pedestres e com necessidades especiais na circulação urbana.

Figura 05: Perfil de ruas.



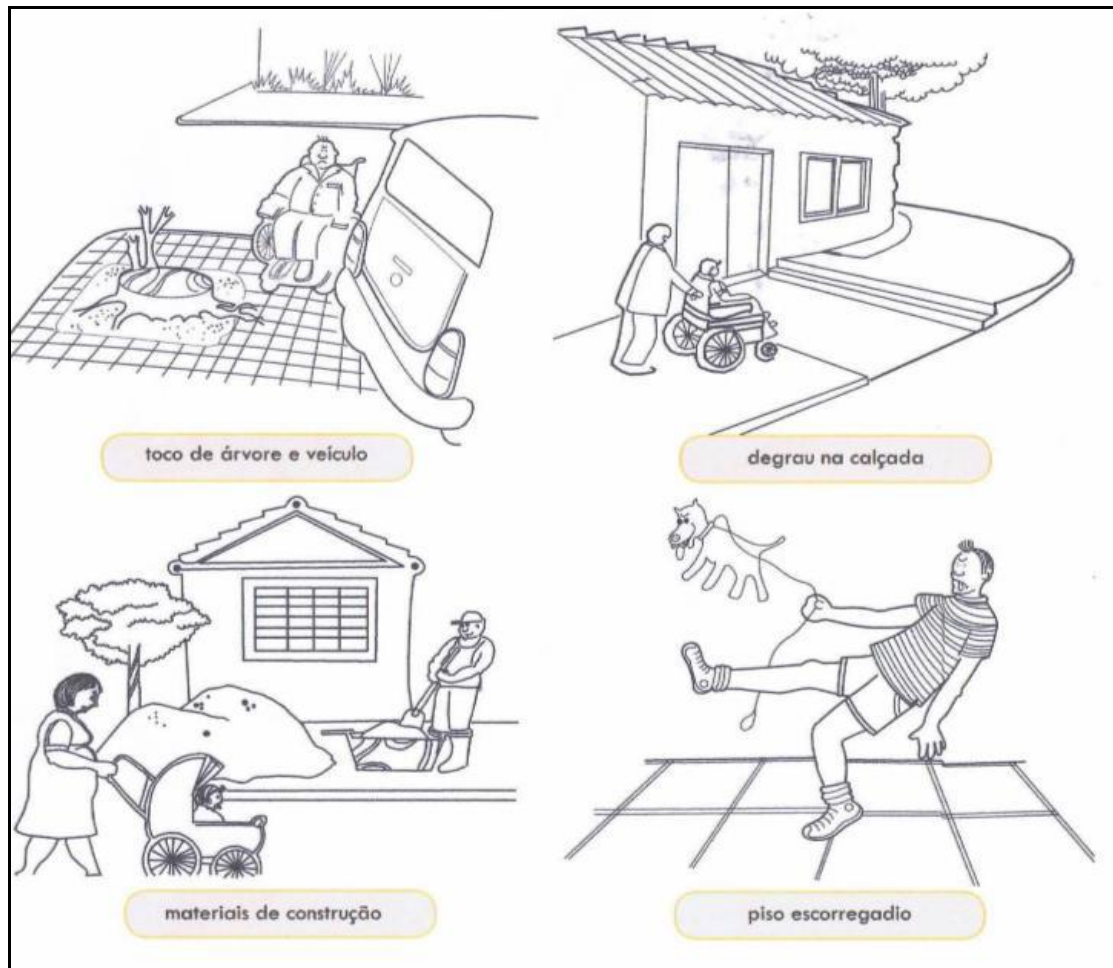
Fonte: Cartilha Calçadas Pelotas/RS – Maio 2014, p. 05.

Conforme a figura apresenta, observa-se que esse exemplo da disposição do espaço das calçadas, com aproximadamente uma medida de 4.75m (quatro metros e setenta e cinco centímetros) de calçadas; 8.50m (oito metros e cinquenta centímetros) de pista de rolamento; 4.00m (quatro metros) de canteiros, incluindo uma ciclofaixa de 2.75m (dois metros e setenta e cinco centímetros), são expostas através de singularidades que, dentro de um espaço urbano em constante desenvolvimento, atenderia, a princípio, uma grande parte dos indivíduos sociais. Alega-se essa afirmação porque, ao observar as medidas exibidas pela figura 05, haveria, no entanto, um espaço para outros elementos indispensáveis e próprios de uma cidade, por exemplo: as paradas de ônibus, as lixeiras, um espaço para os ciclistas, a arborização urbana, sem esquecer o veículo automotor.

Ainda de acordo com algumas figuras apresentadas, especificamente na cartilha Calçadas Pelotas/RS, quando se trata de pensar exclusivamente no espaço das calçadas, tendo o

pedestre / o indivíduo, enfim, o sujeito social como o agente central e modificador diário do espaço urbano, determinadas situações deveriam ser evitadas durante o passeio desse indivíduo nesse espaço, por exemplo:

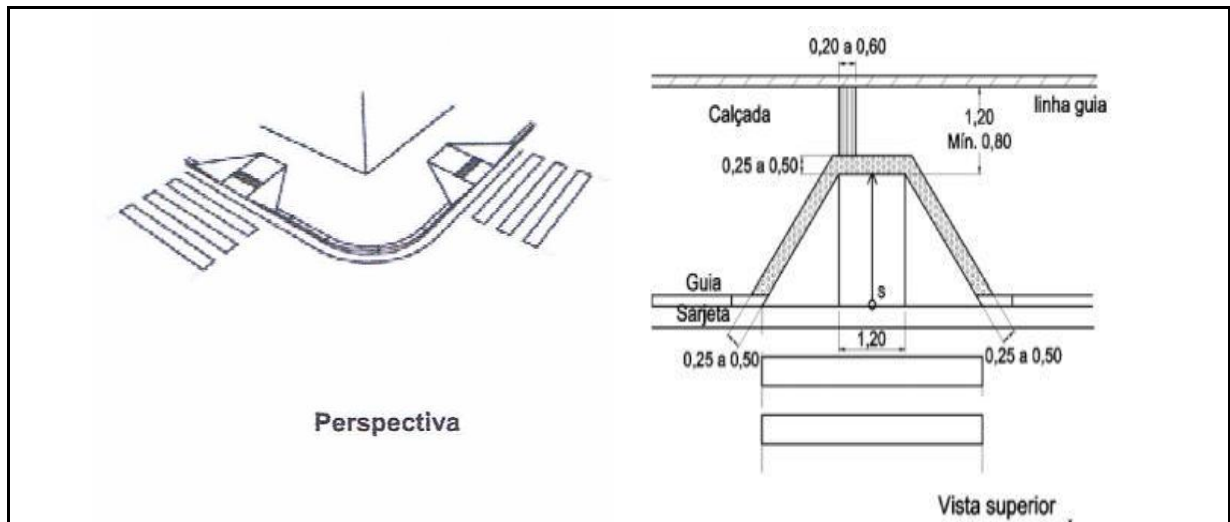
Figura 06: Exemplos de problemas que não deveriam acontecer no espaço das calçadas.



Fonte: Cartilha Calçadas Pelotas/RS – Maio 2014, p. 06.

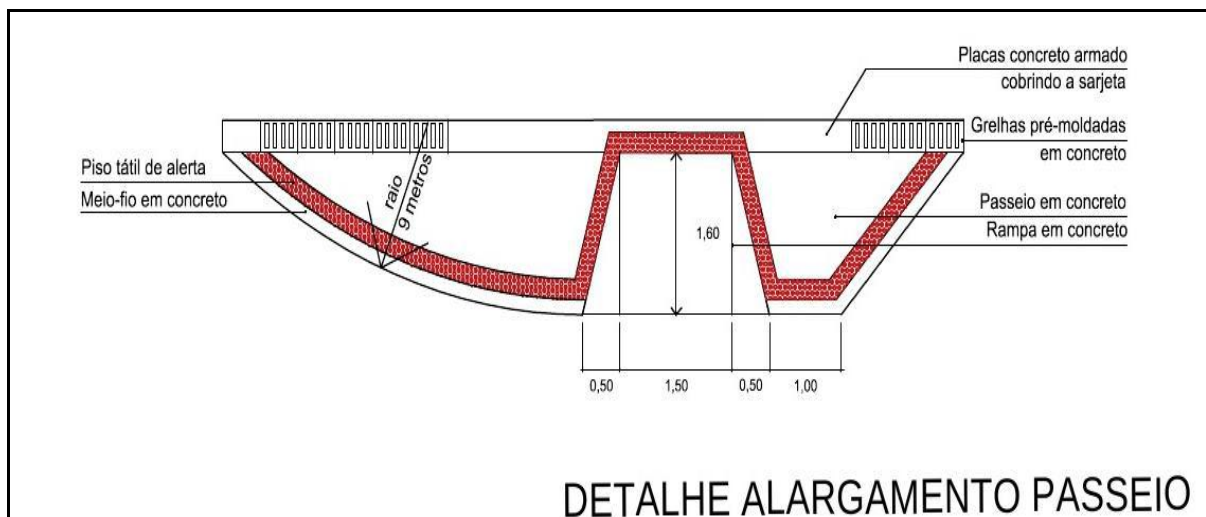
Para os autores, os tocos das árvores e os veículos que estacionam nesse espaço, os degraus nas calçadas, os materiais de construção e os pisos escorregadios representam quatro pontos relevantes e pertinentes que são comuns no espaço das calçadas. Principalmente quando há a predominância do genoespço, outrora abordado por Gomes, P. (2002), os acordos informais, firmados pela força da palavra, passam a serem mais presentes. Como é uma cartilha destinada à população da cidade de Pelotas/RS, os autores apresentam algumas alternativas para colocação de rampas, com o objetivo de nivelar o passeio público com a pista de rolamento (figura 07), segundo a NBR 9050:2004, sendo reproduzida também a solução atualmente mais adequada para a cidade (figura 08) nas questões referentes às rampas de acessibilidade no espaço das calçadas.

Figura 07: Modelo de rebaixamento do meio fio segundo a NBR 9050:2004.



Fonte: Cartilha Calçadas Pelotas/RS – Maio 2014, p. 09.

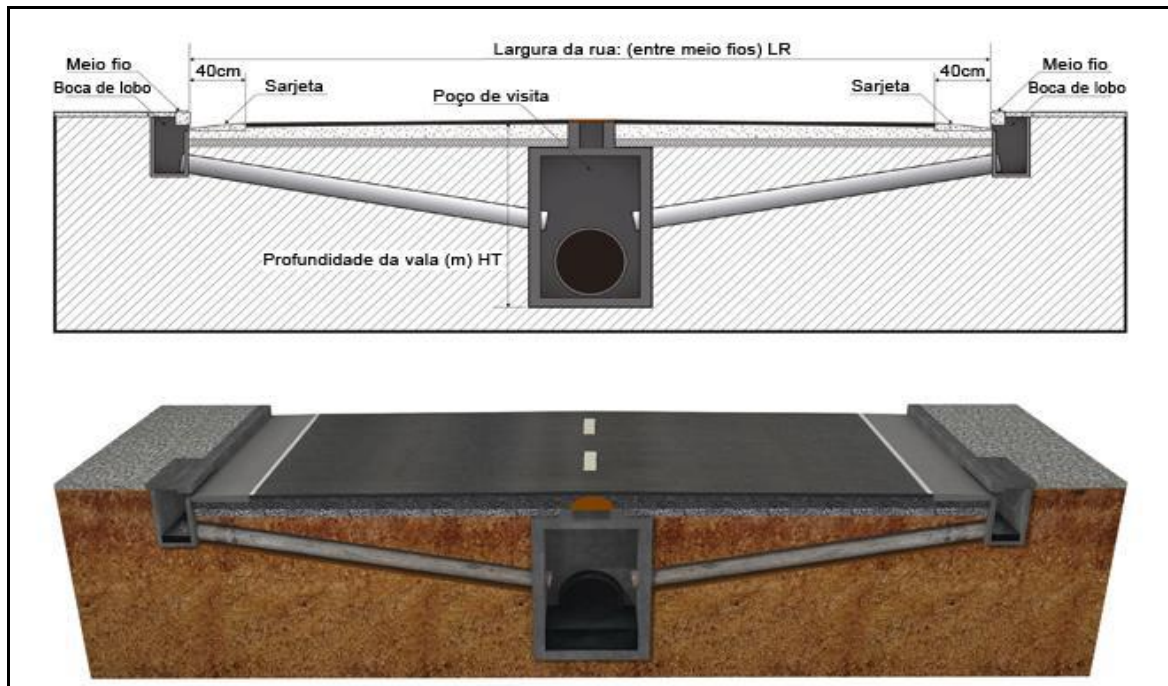
Figura 08: Modelo de alargamento do espaço da calçada.



Fonte: Cartilha Calçadas Pelotas/RS – Maio 2014, p. 09.

Os autores apontam que a calçada deve ser projetada de modo a permitir o escoamento da água para a sarjeta ou coletor, ou mesmo para seu sistema de infiltração no solo. Vale salientar que uma característica comum em algumas cidades brasileiras, na época das chuvas, são os constantes alagamentos de muitas sarjetas, ocorrendo várias rampas construídas em passeios largos que desembocam em água estancada. Por isso, são comentados também na cartilha, alguns cuidados específicos para a drenagem, onde, primeiro, deveria haver a elevação do nível da sarjeta (colocação de tubo) defronte a rampa, se possível; depois, a construção de calhas de drenagem entre o alargamento da calçada e o antigo passeio, ou junto ao mesmo, como pode ser observado na figura 09.

Figura 09: Modelo de drenagem urbana.



Fonte: Cartilha Calçadas Pelotas/RS – Maio, 2014, p. 13.

Ainda de acordo com os autores, para a preservação de um sistema de drenagem dessa natureza (figura 09), devem ser construídas calhas de drenagem junto ao meio-fio, nos trechos de alargamento de passeios ou travessias elevadas, com os seguintes cuidados: (i) a colocação de grelhas ou tampas de concreto com furos para entrada da água da chuva, em trechos, na parte superior da calha; (ii) a colocação de grelhas de ferro nas extremidades, para impedir entrada de lixo na calha; (iii) o caimento da calçada alargada para a calha central. É interessante observar nesses exemplos supramencionados que, a realidade existente na dinâmica de cada cidade, conseqüentemente, variará conforme a dinâmica socioespacial existente nelas.

Outro aspecto interessante é que cada cidade apresenta características intrínsecas em sua dinâmica, como já tem sido apontado no decorrer da pesquisa. Saquet (2015) ressalta que, assim como as metrópoles, as pequenas e médias cidades contêm significados de pertencimento, de identidades e de solidariedades, de iniciativas de mobilização e experiências, normalmente de bairro e/ou de condomínios, e, que também precisam ser estudadas, valorizadas, socializadas e dinamizadas, na forma de redes de cooperação, voltadas para o desenvolvimento para o povo e com o povo. Desse modo, o próprio espaço urbano, necessita ser observado de uma maneira bastante peculiar, detectando as dificuldades e aprimorando os espaços que necessitam de um olhar mais acentuado.

Assim sendo, confirma-se que não há uma forma perfeita de um projeto de desenho urbano que se encaixe, independente dos níveis escalares, nas diversidades das cidades brasileiras, seja ela considerada de pequeno, de médio e/ou de grande porte. Cada lugar deve ser visto, planejado, organizado ou somente reestruturado de uma forma particular. Os exemplos apresentados nesse subcapítulo – Manual da cidade de São Paulo/SP, na Região Sudeste e Manual da cidade de Pelotas/RS, na Região Sul – devem ser observados e apreciados apenas como exemplos que, podem ter dado certo ou não, podem também ter sido executados ou não, mas, como foi exposto na pesquisa, da mesma maneira como a legislação pertencente advinda do Estatuto da Cidade, como possíveis alternativas na reestruturação desses espaços. Nota-se então, que leis existem: leis de uso do solo, normativas de mobilidade urbana, normas brasileiras técnicas etc; contudo, é de propriedade de cada cidade apresentar e adaptar essas leis e normativas de acordo com cada realidade específica.

### **3.2 Os Gestores e os Usuários do Espaço das Calçadas nas Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas**

Ao analisar as cidades não-metropolitanas médias e pequenas, e, todo o processo de urbanização que nelas têm ocorrido ao longo dos séculos, não é possível desvincular as dimensões práticas da relação intensa existente entre o espaço e o tempo, como também não é possível esquecer os aspectos sociais, os aspectos culturais, os aspectos econômicos, os aspectos políticos e os aspectos ambientais que se produziram e continuam produzindo, no movimento constante dos agentes sociais citadinos, que são elementos importantes nas dinâmicas de reorganização do espaço urbano. Por conseguinte, a diferenciação desses espaços deve ser centrada nas peculiaridades de cada ambiente, para assim evitar interpretações incoerentes, levando-se em conta não somente a exterioridade apresentada no dia a dia, mas observando, sobretudo, a essência e as contradições de tal processo.

Sposito, E. e Jurado da Silva (2013) grifam que, de acordo com os acontecimentos históricos, nos primeiros séculos “as cidades da Antiguidade se destacavam por serem monumentais em termos construtivos; na Idade Média muitas delas desapareceram, perderam funções e/ou

outras ganharam novas dimensões.” (SPOSITO, E.; JURADO DA SILVA, 2013, p. 46). Porém, foi com a consolidação do capitalismo que as cidades adquiriram um caráter predominantemente econômico, sendo, imediatamente, reconhecidas como locais de mercado e de comercialização de diversos produtos, de especialização funcional e de heterogeneidade. Deste modo, percebe-se que todo o processo de urbanização, por não ser um caminho tão recente, teve sua amplitude perpassada ao longo dos anos, seu desenvolvimento e sua abrangência espacial se deram de maneira diferenciada, transformando a compreensão da cidade e seu papel abrangente no mundo capitalista.

Abordado de uma forma sintetizada no subcapítulo anterior (2.1), o Estatuto da Cidade estabelece que, nas cidades brasileiras, deve existir uma gestão democrática, garantindo a participação da população urbana em todas as decisões de interesse público. A participação popular torna-se um elemento indispensável e, através dela, as associações representativas dos vários segmentos da sociedade deveriam se envolver em todas as etapas de construção do Plano Diretor – elaboração, implementação e avaliação – e na formulação, execução e acompanhamento dos demais planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano municipal. Na elaboração, implementação e avaliação desse plano específico em cada município com mais de vinte mil habitantes, o governo local e a população interessada nos processos de implantação de empreendimentos públicos e/ou privados, ou mesmo atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, podem discutir e encontrar, conjuntamente, a melhor solução para vários questionamentos existentes na cidade, tendo em vista o conforto e a segurança de todos os cidadãos.

E refletindo sobre o indivíduo como um agente transformador do espaço em que vive, Saquet (2015) sublinha que,

o homem, como ser social, cria linguagens para se comunicar, conhecer o mundo onde vive e socializa o conhecimento, o saber, as crenças, os valores, as representações. Estas últimas são parciais, invenções/criações subjetivas e podem direcionar e mascarar intencionalmente os significados dos processos territoriais. As representações contêm, portanto, um conteúdo político-ideológico direcionado, são múltiplas e elaboradas em consonância com os objetivos e metas dos indivíduos, dos grupos e das classes sociais, contextualizadas em cada relação espaço-tempo-território de vida. (SAQUET, 2015, p. 25).

Assim, compreender e até mesmo denominar concretamente quem são os gestores e os usuários do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, talvez se

torne um critério sucinto, se for observado apenas visualizando os gestores urbanos (prefeitos, vereadores) e os usuários citadinos, se forem classificados apenas como os pedestres, sem identificá-los nas características de cada grupo. Porque da mesma forma como os indivíduos citadinos, ou não citadinos, elegem entre si, elementos norteadores, estes subsídios os definem e os diferenciam dos demais grupos sociais. Deste modo, como já foi apresentado no primeiro capítulo da dissertação, o espaço urbano é formado por agentes sociais que interferem nele de forma direta e indireta de acordo com suas necessidades e/ou facilidades.

E esse espaço é disposto de informações novas, cotidianamente, sendo que tais informações apresentam-se para cada agente/indivíduo de uma maneira diferente, dependendo das interpretações pessoais que esse sujeito fará. E a sociedade é justamente uma consequência das atuações atualizadas no espaço. De minuto em minuto, novas formas de interpretá-lo são criadas, portanto, não existe uma norma conceitual ou um projeto concreto específico e eleito como o projeto primordial que cairá como um *paraquedas* nas cidades não-metropolitanas, independente de sua circunstância espacial. É preciso, na verdade, um olhar direcionado a cada realidade, à experiência de cada povo e, se possível, às prioridades desse povo.

Em outro momento, Saquet, citando Quaini (2003; 2005) sublinha que,

tanto para estudar um indivíduo como uma comunidade complexa, ou o pensamento e o conhecimento, é fundamental reconhecer aspectos do movimento conjuntural intimamente ligado ao processo histórico. A relação espaço-tempo está presente e significa, ela mesma, movimento do pensamento no movimento do real. [...] A história e a identidade são atributos tanto das pessoas como das disciplinas científicas e ganham significado quando estudados meticulosamente. (QUAINI, 2003 e 2005 in: SAQUET, 2015, p. 28).

Deste modo, a pesquisa em andamento toma um rumo das configurações em que o espaço urbano, propriamente dito, pode ser observado como um elemento secundário em sua dinâmica de reestruturação, pois quem se apresenta como o grande componente norteador e articulador de todo o processo de formação e reorganização é o indivíduo social. Este é observado como o protagonista de todo o conjunto de procedimentos, necessários e indispensáveis, nas atividades cotidianas referentes ao espaço urbano, ou seja, ao território, ao lugar onde ele habita e se desenvolve concretamente. Por isso, diversas áreas do conhecimento têm tomado um novo rumo nas descobertas de pesquisas e investigações referentes ao desenvolvimento do urbano e aos sujeitos sociais presentes nele, pois se sugere

que há certa dificuldade em investigar um aspecto separado do outro, já que ambos são consequências um do outro.

Certeau (1994), ao estabelecer algumas considerações acerca da distinção entre o espaço e o lugar destaca que, “o lugar pode ser considerado como o ambiente da ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência.” Nesse sentido, portanto, “acha-se excluída a possibilidade para duas coisas, de ocuparem o mesmo lugar.” Nesse lugar impera a lei do próprio, ou seja, os elementos apreciados se acham um ao lado do outro, cada um, situado num lugar próprio e distinto, que o define, ainda que de maneira instável. O lugar é, por conseguinte, “uma configuração instantânea de posições.” E o espaço é um cruzamento de móveis, pois nele se tomam como pontos pertinentes na sua investigação e na sua vivência, “vetores de direção, quantidades de velocidades e a variável do tempo.” (CERTEAU, 1994, p. 201).

Para este autor, o espaço é, de certo modo, animado pelo conjunto dos movimentos que nele se desdobram, ou seja, é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratuais. Assim, o espaço estaria para o lugar, como a palavra, quando falada, isto é, quando é percebida na ambiguidade de uma efetuação, mudada em um termo que depende de múltiplas convenções, colocada como o ato de um presente (ou de um tempo), e modificado pelas transformações devidas a proximidades sucessivas. Diversamente do lugar, o espaço não pode, conseqüentemente ser interpretado como algo isolado, nem tampouco como algo estável. Em resumo, “o espaço é um lugar praticado. Assim, a rua, geometricamente definida por um urbanismo, é transformada em espaço para pedestres. Do mesmo modo, a leitura é o espaço produzido pela prática do lugar constituído por um sistema de signos – um escrito.” (CERTEAU, 1994, p. 202).

Carlos (2007), fazendo uma ressalva acerca do processo de construção de uma ‘nova urbanidade’, em que as ruas das cidades revelam comportamentos que ajudam a entender um pouco do que se acredita ser a construção de algo, aponta que,

o individualismo moderno, ligado à implosão das orientações socioculturais e da crise da cidade, aponta para o fato de que as transformações do processo de reprodução do espaço urbano tendem a separar e dividir os habitantes na cidade em função das formas de apropriação determinadas pela existência da propriedade do solo urbano; cada um num endereço específico, apontando para uma segregação espacial bem nítida, passíveis de ser observada no cenário urbano como um produto da articulação entre uma hierarquia social

e uma hierarquia espacial, que caracteriza os usos no espaço urbano. Essa delimitação, bem marcada, separando a casa da rua, reduzindo o espaço público, apagando a vida nos bairros onde cada um se reconhecia, porque este era o espaço da vida, torna a cidade mais fria, anônima, funcional e institucionalizada. São elementos que contribuem para a construção do individualismo moderno. (CARLOS, 2007, p. 80).

Nesse âmbito, a produção do cotidiano revela inúmeros conflitos humanos que são reconhecidos principalmente nos territórios elegidos por esses indivíduos sociais, onde essas contradições se transformam em problemas humanos característicos do novo tipo de urbanidade, abordada anteriormente pela autora. Entretanto, o cotidiano não se restringe às atividades de rotina, nem apenas a atos isolados, isto porque no cotidiano se realizam as repressões e, são geradas possibilidades. Então, “a produção do cotidiano no mundo moderno vincula-se a ampla difusão do consumo de massa e da constituição de uma cultura”, também de massa, “que invadem a vida, determinando-a”, associada às necessidades de reprodução das relações sociais que produz um estilo de vida, um estilo de valores, enfim, um novo modo de consumo, de necessidades, e, por outro lado, “o cotidiano – fortemente burocratizado, dominado – também é o lugar onde se formulam, para Henri Lefebvre, os problemas da reprodução no seu sentido amplo; é o lugar da superação das necessidades, é o lugar do novo.” (CARLOS, 2007, p. 81).

Diante das interpretações mencionadas e observando a quem pode ser atribuído como gestores e usuários do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas, percebe-se que não há como estabelecer um gestor específico, nem tampouco um usuário específico nesse espaço, pois ao observar os gestores públicos, compreende-se que, antes de serem gestores, eles são cidadãos, eles residem nas proximidades das cidades, supõe-se que também utilizam essas calçadas; quando não ocorre de uma forma direta, ocorre possivelmente de maneira indireta, quando este gestor é beneficiado pela energia elétrica que, na maioria das vezes, está disposta no espaço da calçada, ou ainda, quando necessita visitar os cidadãos com o objetivo de angariar votos para as eleições; e, esses cidadãos residem nas diversas áreas da cidade e porque não dizer dos municípios; logo, os gestores públicos são usuários do espaço das calçadas.

Da mesma maneira ocorrem com os indivíduos cidadãos, ou seja, os residentes, os pedestres e os comerciantes ambulantes, sem eleger apenas um grupo, podem ser considerados usuários do espaço das calçadas, pois de alguma forma, assim como os gestores públicos, os grupos

sociais também utilizam o espaço das calçadas, de forma direta – na circulação diária, no uso do espaço livre público, na colocação do comércio ambulante, nas visitas aos estabelecimentos comerciais, bancos, hospitais, escolas, universidades, onde, na maioria das vezes, esses locais estão acoplados nas ruas e avenidas que compõem as cidades e, para ‘facilitar’ a vida do cliente, alguns empresários investem nas calçadas – ou até de forma indireta – investem na utilização das redes de energia elétrica, de meios de comunicação, das redes de saneamento básico etc.

Além disso, revelando algumas considerações acerca da ligação existente entre o indivíduo, sendo observado na dinâmica de disposição do espaço urbano como um sujeito social, e a cidade, sendo observada como o lugar onde esse indivíduo sobrevive e se relaciona com os outros indivíduos e principalmente com os inúmeros serviços disponibilizados nelas, Gomes, E. (2013) destaca que, a essência dos indivíduos pertence uma consciência, enquanto conteúdo geral de uma experiência direta/objetiva; vivência de sentir, desejar, pensar, imaginar, lembrar, ordenar, esquematizar e avaliar, inclusive, permitindo-o abranger a totalidade ou unidade e em sua condição antropológica, este indivíduo possui ainda capacidade/talento para se expressar. Segundo ela, a expressão verbal, no conteúdo do seu pensamento, é adquirida de fora para dentro, o que acarreta encontrarem-se diferentes capacidades de expressão/manifestação, limitadas a partir da exploração do conteúdo do seu consciente, por exemplo, o julgamento ou avaliação da qualidade dos espaços que utilizam para o exercício do atendimento às suas necessidades. Para esta autora:

todo indivíduo tem também uma essência territorial. [...] sua ligação espacial se constitui não só no nível racional, na perspectiva do atendimento às suas necessidades materiais, no espaço vital da cidade ou de seus bairros, mas também no nível emocional, em sua ligação com o espaço, no sentido de ‘seu lugar’, ou seja, sua identidade com o espaço. [...] as necessidades psicológicas – auto realização, estima, filiação (sentimento de pertencer a algo ou alguém) e segurança – sobrepõem as necessidades fisiológicas – comer, dormir etc. A espacialidade representa um especial e relevante papel no levantamento das informações sobre o comportamento e atitudes do indivíduo, devendo, por isso, ser trabalhada de forma independente na investigação dos espaços da cidade, e, relacionada às respectivas áreas espaciais onde elas se realizam. O emocional e o racional, além do livre arbítrio, no sentido antropológico, conduzirão à apreensão, percepção e representação que o indivíduo construirá nesses espaços. (GOMES, E., 2013, p. 05-06).

Em outro momento, Gomes, E. e Albuquerque sublinham que é perceptível que o espaço é cada vez mais “transformado em função da circulação de mercadorias, espaços caracterizados

apenas para passagens e não para permanências, visto que, em função das novas técnicas, o tempo está cada vez mais veloz, os fluxos têm que ser rápidos e as pessoas não podem perder tempo.” (GOMES, E.; ALBUQUERQUE, 2013, p. 07). Esses espaços, por sua vez, são configurados nas metrópoles, mas essa transformação também vem ocorrendo em cidades de pequeno e médio porte, para que não seja o espaço do indivíduo, e sim dos automóveis.

Neste espaço urbano atual, “prevalece à individualização das ações, onde o automóvel aparece como primeira opção na estrutura da mobilidade urbana nessas cidades e em detrimento do transporte coletivo.” No entanto, as cidades estão compostas por significados que referenciam o capital e agregam valor ao uso do solo. Estes significados se apresentam como mediações para a realização do capital, “que comparecem com mais intensidade quando se observa o movimento do valor que agregam à terra urbana. Eles podem ser expressos de forma direta e/ou indireta, sutil, refinada ou mais visível, e se consolidam de acordo com os diferentes níveis de alienação.” (GOMES, E.; ALBUQUERQUE, 2013, p. 08).

Compete refletir então, como alguns autores apontam que a cidade é um elemento complexo de ser analisado e essa complexidade faz com que sua apreciação seja estabelecida a partir da ligação entre várias correntes de pensamento, que auxiliam a proporcionar um conjunto extenso e dinâmico de influências que se sustentam sobre expectativas e ideologias distintas. Desse modo, os estudos referentes à cidade têm resistido ao pensamento limitado nos processos de dinâmica de sua análise, pois não é possível perceber a produção e a reprodução da cidade e do espaço urbano limitando a apenas uma área determinada do conhecimento, nem tampouco a exclusivamente um número selecionado de autores contemporâneos. Até porque, a cidade, como tão bem expressa Carlos (2007), mesmo quando analisada pela linha do cotidiano e consequentemente da vida cotidiana, pode ser interpretada a partir de informações que alimentam a representação das relações socioespaciais.

Assim, dentro da configuração de análise da dinâmica do espaço urbano, como tem sido comentado no decorrer da pesquisa, posiciona o pesquisador a realizar essas investigações, abrindo o leque das variadas experiências descobertas e aprimoradas cotidianamente nas cidades contemporâneas. Pois, todos os elementos pertencentes às cidades, são consequências das atuações diretas e indiretas dos indivíduos, que se complementam, se auxiliam e, de certa maneira, aproveitam também para se desenvolverem e buscarem juntos melhores condições de vida. De tal forma acontece com o estudo e as indagações referentes a quem responde, na prática, pelo espaço das calçadas, uma vez que há uma ligação conjunta e intrínseca entre o

indivíduo citadino e o espaço urbano onde habita, entende-se que, esse sujeito social responde pela calçada de sua residência, seja como morador, como comerciante, como empresário ou apenas como um passante em determinada calçada.

Se esse sujeito é um residente, ele também é um gestor da sua calçada, podendo mantê-la, adaptada às suas necessidades e as de sua família; se o sujeito é um comerciante e/ou empresário – independente do tamanho de sua empresa – este também encontrará maneiras de adaptar a calçada, a fim de que o seu cliente frequente determinado estabelecimento; se o sujeito social é ainda um comerciante ambulante, ou exerça suas funções no comércio informal, nas ruas, avenidas e calçadas da cidade, este também procurará adaptar essa calçada da melhor maneira possível para atrair seus clientes. Então, se esse indivíduo social estabelece diretrizes, ainda que formuladas por meio de acordos contratuais ou não contratuais, ele pode ser considerado um gestor do espaço da calçada. A calçada, conforme Gomes, Campos e Albuquerque, “não deve ser enxergada apenas como uma área de circulação de pedestres, mas, deve ser vista como um palco de coexistências, as quais estruturam a configuração territorial, [...], é um espaço complexo, formado por redes e circuitos, animados pelas relações sociais.” (GOMES, E.; CAMPOS; ALBUQUERQUE, 2005, p. 02).

### **3.3 Territorialidades e Temporalidades no Espaço das Calçadas nas Cidades Não-Metropolitanas Médias e Pequenas**

Não há como apresentar uma discussão acerca de territorialidades sem lembrar-se das reflexões proporcionadas por Gomes, P. (2002) do que vem a ser o significado de território para a geografia; lembrando, em poucas palavras, o território é, pois, parte de uma extensão física do espaço, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder. Ele é uma parcela de um terreno utilizada como forma de demonstração e exercício de autoridade sobre outrem. Por meio deste domínio, é provável que aconteça a imposição dos códigos (acordos e leis) de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço. Esta influência que acontece no território é a expressão de

um poder, ou seja, é aquilo que surge como uma alternativa em grande parte nos processos das disputas sociais.

Na obra contemporânea ‘Por uma geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial’, Saquet (2015), aborda conteúdos acerca da importância do conhecimento geográfico em elucidar aspectos do território e das territorialidades vinculados ao espaço – tempo. O autor explica que, além dos recursos didáticos empregados para investigar e avaliar o território, como os níveis escalares, é essencial considerar também os níveis temporais. Dessa forma, ele faz uma análise do território a partir do movimento histórico e nas relações transmultiescalares. Saquet dialoga com autores do Brasil e autores de países como Itália e França para auxiliar sua análise sobre a relação espaço – tempo – território.

Em poucas palavras, ao mencionar as possíveis definições para o aspecto da territorialidade, que antes de ser observada como uma apropriação propriamente dita do espaço físico, ou seja, do território, constituído por fragmentos proporcionados pelos agentes sociais, esta territorialidade deveria ser considerada, antes de tudo, como uma apropriação humana, ou melhor, como uma territorialidade humana, já que antes de acontecer a ocupação do território físico, entende-se que esse indivíduo já foi ocupado por seu território interior (culturas, crenças e experiências pessoais) e que as territorialidades externas acabam no entanto, se transformando em consequências das territorialidades humanas internas que esse indivíduo, como sujeito participativo na sociedade e no espaço urbano já cultiva dentro de si. De qualquer maneira, tornam-se bastante relativas as investigações referentes às territorialidades e às temporalidades existentes, não somente no espaço das calçadas das cidades não-metropolitanas, mas na própria dinâmica de disposição do espaço urbano, pois à medida que a relação entre o indivíduo e o espaço urbano se acentua, tem-se a necessidade de uma análise mais detalhada, tanto observando o sujeito social como a dinâmica do próprio espaço.

Saquet destaca que a dinâmica das territorialidades significa, sobretudo, a prática das relações de poder, das relações econômicas, das relações políticas e das relações culturais; constitui o exercício ininterrupto das diferenças, das identidades e das representações; das apropriações, dos domínios, das demarcações e dos controles, das interações e das redes; da degradação e da preservação ambiental; das práticas espaciotemporais e da organização política, que envolvem, evidentemente, “as apropriações, as técnicas e tecnologias, a preservação, o manejo, os pertencimentos etc.” (SAQUET, 2015, p. 33). Ou seja, relações, apropriações e

práticas construídas e redefinidas ao longo do tempo, a partir da síntese unitária existente entre a sociabilidade – animalidade – espiritualidade cotidiana dos indivíduos sociais.

Neste âmbito, o autor aponta que, as territorialidades e as temporalidades,

são efetivadas nas famílias, nas universidades, nas ações do Estado, nas fábricas, na igreja, nas ruas, nos bairros, nos mercados, nos partidos políticos, nas associações de moradores, enfim, em nossa vida cotidiana. Relações que são vividas concomitante e diferentemente com ritmos e intensidades distintas. São sentidas e, normalmente, percebidas e compreendidas diferentemente. Assim são as territorialidades e também as temporalidades: vividas, percebidas e compreendidas de formas distintas; são substantivadas por relações, heterogeneidades, superposições, interações, conflitualidades, movimentos, linguagens, mercadorias, instituições e redes, sem se descolarem da natureza interior e exterior ao homem. Quando vivemos relações, processos e características comuns substantivamos elementos identitário em meio à miríade de territorialidades. (SAQUET, 2015, p. 33).

Em suas considerações, Saquet sublinha que as temporalidades significam também os ritmos lentos e os ritmos mais rápidos, as desigualdades econômicas, as diferentes objetivações cotidianas, e, ao mesmo tempo, as distintas percepções dos processos e dos fenômenos, ou seja, das leituras que são feitas dos ritmos da natureza e da sociedade. Obviamente que, na dinâmica do espaço urbano, bem como nas ações cotidianas dos indivíduos, há ritmos muito lentos, mas há ritmos acelerados tanto na indústria como no mercado, que coexistem com outros lentos e até extremamente lentos da produção artesanal de alimentos e do pequeno comércio de bairro ou das localidades rurais. Deste modo, há diferentes níveis de crescimento, de desenvolvimento, de produção, de comercialização, e, até mesmo de inserção no mercado, de organização política, de formação cultural etc.

Para o autor,

em nossa vida cotidiana, há tempos e territórios simultâneos, recíprocos, contraditórios, em movimento e em unidade [...]. Movimento do tempo no território e do território no tempo. Movimento do tempo e do território em si mesmos, em suas conexões internas. [...] No território, há temporalidades e territorialidades, descontinuidades; múltiplas variáveis, determinações e relações recíprocas e unidade. É espaço de vida, objetiva e subjetivamente; significa chão, formas espaciais, relações sociais, natureza exterior ao homem; obras e conteúdos. É produto e condição de ações históricas e multiescalares, com desigualdades, diferenças, ritmos e identidade(s). (SAQUET, 2007, p. 73).

Na realidade, há um entrelaçamento existente entre as atividades que acontecem no dia a dia na vida dos agentes sociais, entre os territórios que esses grupos sociais polarizam e o próprio movimento do tempo nessa dinâmica. Até o próprio Gomes, P. (2002, p. 12) afirma que a territorialidade pode ser entendida como um “conjunto de estratégias, de ações, utilizadas para estabelecer este poder”, ou seja, “para mantê-lo e reforçá-lo.” Por isso, pode-se afirmar que dentro do espaço – território, elegido pelo indivíduo, há a prática dessa territorialidade, se for observada à luz da reflexão dos autores supracitados, como o lugar onde as relações de poder são executadas, reforçadas e mantidas, em que, na maioria das vezes, os códigos de condutas que originarão e conservarão esses grupos, nos territórios por eles elegidos, serão fornecidos a partir dos acordos proporcionados pelas práticas sociais entre esses indivíduos que se assemelham nos mesmos projetos e desafios.

Realizando ainda a breve discussão acerca das definições referentes às territorialidades, Saquet (2007) menciona um pensamento de Robert Sack (1986) que aponta que, ao sinalizar para uma abordagem múltipla, também destacando a dimensão política e o simultâneo papel das fronteiras na influência de uma ou mais pessoas sobre outras, a definição da territorialidade humana se traduz como uma estratégia de dominação. Para Sack (1986) apud Saquet (2007, p. 65), a delimitação de uma área se torna um território “quando alguma autoridade a usa para influenciar, moldar ou controlar atividades e indivíduos, sendo que esta autoridade pode estar fora da área/território.” Nesse sentido, a territorialidade se transforma em uma expressão geográfica do exercício do poder em certa área. E esta área é o território, que é derivada também de estratégias de domínio e controle, numa área demarcada, especialmente, pela atuação do Estado que condiciona comportamentos através das comunicações e das relações de poder.

Observando as territorialidades e as temporalidades encontradas e disseminadas no espaço público, Gomes, P. (2002, p. 176) identifica quatro processos, em que, a seu ver, nas pesquisas referentes ao espaço público poderiam ser observadas. (i) a apropriação privada crescente dos espaços comuns; (ii) a progressão das identidades territoriais; (iii) o emuralhamento da vida social; (iv) o crescimento das ilhas utópicas. Todavia, tomando por base esses quatro processos de análise, surge a inquietação de considerar e discutir, sinteticamente, as territorialidades e as temporalidades existentes no espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, apoiando-se, especificamente, na primeira e segunda característica: (i) a apropriação privada crescente dos espaços comuns; (ii) a progressão das identidades territoriais.

Ressalta-se, porém, conforme o autor menciona, que esses processos não são definitivos, tendo a necessidade de levar em consideração as características peculiares de cada espaço, quando surgir, de fato, a oportunidade de investigar a disposição dos espaços públicos e privados, ou dos espaços livres públicos e privados inseridos na esfera urbana das cidades. Como tão bem apontam Sposito, E. e Jurado da Silva (2013), afirmando que o universo das cidades pequenas, muito distintas entre si, e que apresentam particularidades e singularidades, devem ser estudadas com prudência, “porque não se pode fazer generalizações e simplificações, propondo-se uma regra universal e categórica para a definição desses centros.” (SPOSITO, E.; JURADO DA SILVA, 2013, p. 25).

Gomes, P. referencia que o setor informal da economia tem sido um dos elementos que mais tem crescido atualmente nas cidades brasileiras, ao que ele classifica esses agentes sociais, envolvidos com o comércio informal, de camelôs, ou seja, os guardadores de carros, os transportadores, os prestadores de pequenos serviços etc, e, alguns outros autores nomeiam de vendedores ambulantes. Segundo Gomes, P. (2002, p. 177), o adjetivo ‘informal’ serve para denominar “todo ramo de atividade que foge do controle do Estado e, portanto, da legislação vigente.” E sublinha que, quando as normas não são regularmente pré-estabelecidas, assegurando o direito e o dever de cada indivíduo cidadão, ou por vezes não assegura nem apresenta esses direitos e deveres, a pretensão natural desses indivíduos do setor informal passa a ser “o uso de todos os artifícios, entre os mais comuns, a força ou a intimidação, para maximizar os interesses particulares daquele que os mobiliza.” (GOMES, P., op. cit., p. 177).

Do mesmo modo, percebe-se que, essa dinâmica é relacionada ao que diz respeito às territorialidades encontradas no espaço das calçadas, e, por assim dizer também, das temporalidades, quando, em alguns momentos, a busca e o processo constante de apoderar-se desses territórios acontece cotidianamente, porém em determinados horários – e aqui, poderia se citar o exemplo do setor comercial nas cidades não-metropolitanas. Quando essas cidades apresentam uma variedade de serviços em seu horário comercial e, ao mesmo tempo, em alguns espaços das avenidas, das ruas e, sobretudo, das calçadas, acabam sendo ocupados por comerciantes ambulantes, ou pelos guardadores de carros, ou pelos transportadores, ou até pelos prestadores de pequenos serviços etc., resumindo, pelos agentes sociais do setor informal.

Segundo o autor,

esse chamado setor informal se desenvolve quase sempre nos locais públicos de maior circulação ou de grande valorização comercial e se estabelece como um meio de explorar certa atividade sobre uma área que, em princípio, deveria ser de livre acesso a todos. O livre acesso pressupõe a não-exclusividade de ninguém ou de nenhum uso diferente daqueles que são os de interesse comum. Na prática, no entanto, o que ocorre é uma apropriação desses espaços. (GOMES, P., 2002, p. 177).

Daí, exemplificando algumas realidades acerca da apropriação desses espaços, mas que é possível notar no espaço das calçadas, o autor cita a situação dos camelôs (comerciantes ambulantes), alegando que eles ocupam literalmente as ruas e as calçadas, abrindo suas barracas ou bancas nas principais vias de circulação de pedestres. E acrescenta que esses grupos sociais começam sempre com uma ocupação física mínima, utilizando-se de pequenas malas abertas sobre o solo, expondo as mercadorias, ou distribuindo as mesas e cadeiras dos bares, lanchonetes e sorveterias, utilizando-se, portanto, das calçadas como uma extensão física do próprio estabelecimento comercial, acontecendo que, depois, gradualmente, vão adicionando estruturas mais fixas, podendo se transformar em verdadeiros assentamentos permanentes. Para Gomes, P., os terrenos onde os ambulantes atuam, são muito disputados – por isso cabe chamar esses terrenos de territórios – e sobre o espaço público são instituídos verdadeiros loteamentos controlados por pessoas, inúmeras vezes vistas como verdadeiros proprietários – e porque não dizer, verdadeiros gestores – que, posteriormente, passam a ser como legítimos locadores, para depois começar a recolher o fruto dos aluguéis.

Gomes, P. (2002) apresenta ainda a realidade dos guardadores de carros, quando os mesmos transformam uma determinada área em território privado. Por vezes, para um indivíduo estacionar o meio de transporte na rua é quase que obrigado a pagar como se fosse um estacionamento privativo. Em alguns lugares, até os mesmos guardadores autorizam o estacionamento, ocupando também o espaço das calçadas, dispondo até de acessos provisórios para os carros subirem ao meio-fio. Em outros momentos, de acordo com o autor, determinados guardadores até se vangloriam de terem acertos – acordos contratuais informais – com as autoridades públicas e, assim, acabam por recriarem códigos e estabelecerem novos valores sobre determinado território no próprio espaço público.

Porém, compreende-se que essa situação, acontece, na maioria das vezes, no espaço público ou mesmo no espaço livre público, que, em alguns momentos, tem seus regulamentos de ocupação, determinados por normas de conduta específicas, todavia, na realidade, acaba

sendo ocupado apenas como estacionamento de veículos ou outro fim particular. No entanto, percebe-se que se essa dinâmica acontece nos ambientes que estão próximos aos centros comerciais das cidades, onde, além do processo de territorialidade, há a existência do processo de temporalidade, tendo em vista que, por ser em horário comercial, essa prática passa a ser um elemento mais constante. E, como, na maioria das vezes, o indivíduo citadino, necessita resolver suas situações na área comercial dessas cidades, ou em lugares próximos a esses estacionamentos, acaba por contribuir e, de certa forma, asseverar a prática dessa situação cotidianamente, observando a facilidade e a agilidade com que os guardadores encontram um espaço para estacionar os transportes automotores.

Em algumas cidades, é possível observar que a atividade dos guardadores de carros vem perdurando por vários anos, porque se o proprietário de um estabelecimento comercial localizado na zona central dessas cidades, resolve ir trabalhar no seu meio de transporte – até para evitar atrasos ou outros empecilhos – tem a necessidade de estacionar na frente de seu estabelecimento, esse comerciante necessita do auxílio dos guardadores de carros clandestinos, ou não clandestinos (porque eles podem até serem cadastrados nas prefeituras), para auxiliarem na proteção desse espaço na frente de seu estabelecimento comercial. E, quando há por parte do proprietário (comerciante) o acordo informal, ocasionado por meio do companheirismo e buscando satisfazer os interesses de ambos, os mecanismos de interesses, de ambos, são maximizados, comenta Gomes, P. (2002) em outro momento.

Apresentando ainda uma brevíssima reflexão acerca da presença constante desses automóveis nas cidades modernas, Jacobs (2001), sublinha que os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades, pelos insucessos e pela inutilidade de um planejamento urbano. Mas, segundo ela, os efeitos nocivos dos automóveis são, na realidade, menos a causa do que um sintoma de incompetência dos agentes sociais no desenvolvimento urbano. E referindo-se aos planejadores urbanos, inclusive aos engenheiros de tráfego, Jacobs comenta que, por disporem de fabulosas somas em dinheiro e poderes ilimitados, tais planejadores acabam não conseguindo compatibilizar automóveis e cidades; e que “não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis.” (JACOBS, 2001, p. 05).

A autora enfatiza que as necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, contudo, as cidades apresentam

questões econômicas e sociais muito mais complicadas do que o próprio trânsito de automóveis. E embora sabendo das inúmeras controvérsias ocasionadas pela deficiência de planejamento urbano, Jane Jacobs acrescenta que um número crescente de urbanistas e projetistas acabaram acreditando que se conseguissem solucionar os problemas de trânsito, teriam solucionado o maior problema das cidades: os engarrafamentos, ou melhor, os transtornos proporcionados pelos veículos automotores; e questiona: “como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas?” (JACOBS, 2001, p. 06).

E, como em determinadas cidades brasileiras, há um investimento mais assíduo nas vias coletoras e menos frequente em algumas calçadas, ou, como Jane Jacobs aponta, menos investimentos em outras áreas econômicas e sociais, Gomes, P. (2002), observando o espaço público, de um modo geral, enfatiza que,

o que ocorre é uma requalificação do espaço, que muitas vezes resulta em sua degradação: as calçadas se quebram com o peso dos carros, os congestionamentos se multiplicam, as passagens de pedestres são ocupadas etc. Estas são as consequências mais imediatas; há, porém, toda uma gama de efeitos que não pode ser medida de forma direta e que diz respeito à prática cotidiana da vida pública, do contrato que prevê a forma e os limites para a ocupação dos espaços, que protege o patrimônio comum e procura assegurar igualdade de condições a todos. Poderíamos dizer que se processa assim uma degradação moral desses espaços. (GOMES, P., 2002, p. 178-179).

Aproveitando a reflexão do autor e fazendo um aporte com a atualidade, observa-se que a ocupação nos espaços públicos não tem acontecido somente nos setores comerciais das cidades brasileiras, mas, sobretudo, analisando o espaço das calçadas, percebe-se que em alguns empreendimentos privados, uma estratégia consiste em colocar grades de ferro que delimitam um espaço adicional ao edifício. Ou em adicionar na mesma calçada, vasos de plantas ou colunas com correntes de ferros, com o objetivo de ocupar uma área adicional, ou como tão bem diz o autor, “ganhar espaço, privatizar o público, deixando apenas o mínimo necessário à circulação dos passantes.” (GOMES, P., 2002, p. 179).

De tal modo, entende-se que, a partir das discussões apresentadas, observando especialmente o espaço das calçadas como um espaço onde acontece a dinâmica constante de territorialidade e temporalidade há uma apropriação privada desse espaço livre público. Porém, a apropriação é ocasionada pelos indivíduos sociais, que ora o utilizam da maneira coerente a que o espaço

das calçadas é destinado – circulação específica de pedestres – e, ora o utilizam da maneira como lhe é conveniente.

Como consequência direta desse emaranhando de processos aqui abordados, tem-se a progressão das identidades territoriais, que se revela sobre o território elegido pelos agentes sociais e tem seu embasamento nos acordos informais promovidos por esses agentes, onde as regras que fundamentam essa identidade apresentam-se de uma maneira absoluta e, conseqüentemente, de indiscutível validade. Ou seja, a noção de um espaço identitário por parte desses grupos sociais é a negação do ideal de mistura e respeito à diferença, no qual se baseia o próprio espaço público, porque, de alguma forma, estabelecem um poder local, controlam, em parte, algumas decisões e acabam por reforçarem um discurso estrategista para fortalecer suas posições e seu domínio, como argumenta Gomes, P.

Para Carlos (2007), a reprodução desse espaço recria constantemente as condições gerais, a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital, mas também aquele da vida humana em todas as suas dimensões. Segundo ela,

A reprodução do espaço urbano, enquanto produto social, é produto histórico, apresenta-se, ao mesmo tempo, como realidade presente e imediata, o que significa pensar o urbano enquanto reprodução da vida em todas as suas dimensões onde nada pode ser definido por uma morfologia material, nem tão pouco como essência atemporal, ou ainda imposta como um sistema entre sistemas. A cidade é antes, o aprendizado, a mediação para o entendimento do mundo moderno, e desta maneira, o espaço é a acumulação de tempos e virtualidade dialeticamente constituída. (CARLOS, 2007, p. 48).

O que se compreende de antemão é que o território, propriamente dito, se efetiva quando os indivíduos estão em relação ativa com outros indivíduos, constituindo um intercâmbio plural, multiforme e integrado na diversidade. Observa-se que as territorialidades e as temporalidades influenciam diretamente na efetivação das centralidades nos centros urbanos, mas também nos centros rurais, principalmente em processos econômicos e políticos. Contudo, é imprescindível lembrar que existem outras concepções referentes aos processos de territorialidades e de temporalidades, adotado por outros autores e em outras áreas do conhecimento. Logo, nas discussões apontadas nessa pesquisa, não se pretende apresentar um conceito específico acerca de uma temática tão diversificada, mas, espera-se contribuir, de alguma forma, no aprimoramento das discussões referentes à dinâmica de reestruturação diária do espaço urbano. Até porque as territorialidades e as temporalidades podem ser vistas

como componentes fundamentais no desenvolvimento urbano e esses processos estão associados à relação existente entre o espaço, o tempo, o território e o indivíduo.

### **3.4 Abordagens Relacionais existentes entre as Normativas, os Gestores e os Usuários no Espaço das Calçadas**

Em reconhecimento à importância do espaço das calçadas para as cidades e em particular, para os sujeitos sociais, existe no Brasil um conjunto de leis tratando do assunto e, algumas delas, de forma muito sucinta abordadas nesta pesquisa. Todas essas leis, sem exceção, têm o objetivo de garantir o uso prioritário do espaço das calçadas para a circulação das pessoas, o reconhecendo como um espaço livre público e, conseqüentemente destinado ao público. No âmbito federal, conforme já foi salientado, o Código de Trânsito Brasileiro, na Lei nº 9.503/1997, estabelece alguns critérios importantes com relação aos passeios públicos, ao que se destacam as seguintes afirmações:

- Artigo 29, inciso V

O trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

- Artigo 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.

§ 2º - Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelas bordas da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

O que se percebe é que as leis mencionadas priorizam, em todos os sentidos, os pedestres, não desarticulando nem excluindo nenhum tipo de pedestre, pois até o gestor público também é um pedestre, o empresário e/ou comerciante é um pedestre, embora talvez e em alguns momentos não se reconheça como um, mas estes utilizam o espaço das calçadas como pedestres. E essas diferenças acabam por ocasionar diversas maneiras de olhar e de viver a cidade, pois se compreende que a cidade observada na visão de um pedestre tem um sentido, a cidade observada pela visão de um empresário tem outro sentido e a cidade observada através da visão de um gestor público tem um sentido totalmente diferente. Então, longe de apresentar comentários em que se priorize um determinado grupo de indivíduos, a pesquisa surge da necessidade de buscar entender até onde os indivíduos citadinos, sendo notados como agentes sociais, interferem na dinâmica de disposição do espaço onde habitam.

Sim, porque o espaço urbano existe, é real, porém dentro desse espaço e para que ele se desenvolva, o desempenho dos agentes sociais, suas falas, suas ações e principalmente suas razões, fazem com que procure compreendê-lo assim, de forma dinâmica e diversificada, refletindo sobre todas as atuações preponderantes nele e por meio dele. São pequenas atitudes que transformam e modificam toda uma realidade até então já construída, mas que, se for refletida e redimensionada, medindo e aprimorando os pontos que necessitam serem readaptados, podem reorganizar e readaptar todo um passado e construir uma nova realidade. Pois, o que é a cidade, senão um conjunto indissociável existente entre os indivíduos e suas atitudes concretas no espaço onde habita? E o espaço, aqui, nessa análise, a princípio, não é eleito como um espaço rural ou como um espaço urbano, ou até como uma cidade considerada de pequeno, de médio ou de grande porte, mas sim, um espaço de forma geral, ou seja, ao que Carlos (2007) aborda, como o lugar<sup>4</sup> da vida.

Porque, em todo ambiente onde existe um indivíduo, esse ambiente automaticamente, ainda que de forma inconsciente, é modificado, e, independente das atuações deste indivíduo no ambiente onde se encontra, há também a maneira de enxergá-lo, que, com certeza também será diferente de pessoa para pessoa. Assim como existem inúmeras formas de olhar o espaço,

---

<sup>4</sup> O lugar, para Ana Fani Carlos (2007, p. 41), liga-se, de modo inexorável à realização da vida, como condição e produto do estabelecimento das relações reais indispensáveis a ela; mas a produção da vida e do lugar revela a necessidade de sua reprodução continuada. Deste modo, a noção de produção (e consequentemente a de reprodução) é fundamental para o entendimento desse processo. Trata-se da elucidação de um movimento que envolve a produção e suas relações mais gerais, o que significa, neste contexto, que as relações sociais ocorrem fora dos limites estreitos da produção de mercadorias e do processo de trabalho (sem, todavia, negá-la) para enfocar a vida em todas as suas dimensões (aquela que se desenvolve ligando momentos e lugares como a casa, a rua, o bairro) criando uma trama de relações como trama dos lugares onde se destaca uma rede articulada que liga as práticas socioespaciais, e é assim que a produção do espaço se realiza enquanto produção ininterrupta da vida.

ou de olhar um lugar, de olhar uma pessoa e, a partir desse olhar, estabelecer comentários, positivos e/ou negativos a respeito do que foi visualizado, há que se compreender que cada indivíduo tem uma forma diferente de interpretação, ou, cada um tentará enveredar por um caminho diferente, ou ainda eleger algumas peculiaridades para analisá-lo e, assim, acabará por obter de um determinado espaço, inúmeras interpretações, inúmeras possíveis conclusões, porém nunca um resultado final, da mesma maneira como o indivíduo encontra-se, em constante construção.

E referenciando as abordagens relacionais existentes entre as normativas, os gestores e os usuários no espaço das calçadas, não é diferente, pois, embora o espaço das calçadas apresente-se como um ambiente propício para a prática da democracia, esse ambiente é bastante proporcional às práticas socioespaciais provenientes de seus usuários. Essas práticas variam conforme a necessidade de cada indivíduo, ou de cada grupo de indivíduo, como tem sido mencionada na pesquisa. Ao mesmo tempo, onde se percebe que, embora existam leis contratuais, ao que Gomes, P. (2002) nomeia de nomoespaço, estabelecidas pela gestão pública municipal, e que, por se tratar de cidades não-metropolitanas médias e pequenas, diagnosticadas, em alguns setores, como desenvolvidos, mas em outros, problemáticos, há a predominância perene de acordos gerados e, sobretudo, firmados, pela força da palavra, ao que o autor nomeia de genoespço.

Para o autor, a pretensão em investigar e diferenciar o espaço como nomoespaço e genoespço, não é a de produzir uma longa descrição dos processos socioespaciais que deram origem às chamadas sociedades modernas. Ele quer chamar a atenção para o fato de que, a cada momento, de uma relação contratualista, a forma de organização do espaço foi uma das condições de base para que essa ordem social se realizasse. Os princípios do contrato são os que regem a organização espacial e por meio dela constroem-se lugares para determinadas práticas e comportamentos que põem em cena a ordem social. Assim, o espaço delimita os comportamentos, classifica as ações sociais, ordena a dinâmica social e hierarquiza práticas e instituições. Dessa forma, “departamentos, regiões, estados, províncias etc, estão, no entanto, sempre unidos pelas redes de colaboração e de solidariedade, mas também estão unidos pela estrutura de poder que os conforma e os hierarquiza.” (GOMES, P., 2002, p. 54).

Sendo a sociedade o agente principal pelo qual o espaço urbano existe, não é possível pensar nas diversas formas de articulações presentes nele sem o contrastar com os indivíduos que o constituem. Isso porque, cada um tem suas particularidades e coloca, ainda que indiretamente,

a serviço do outro. Mas, é perceptível que este se colocar a serviço varia de acordo com cada pessoa e depende unicamente da necessidade do momento. Contudo, à medida que o espaço se consolida, o sistema capitalista também vai se manifestando através de investimentos, da mais-valia, da alocação de salários e consequentemente dos juros, da renda, do poder e, sobretudo, da ideologia.

Então, analisando e observando por esse lado, compreende-se que todos os indivíduos fazem parte desses entornos e contribuem para a dinâmica do espaço urbano. Até porque dentro de um mesmo espaço é possível dividi-lo, como por exemplo o centro da cidade, local de concentração das atividades comerciais, de serviços e de gestão pública, as áreas industriais, as áreas residenciais, os espaços públicos, os espaços livres públicos. Há de se perceber que em todos esses lugares existe a presença dos cidadãos com seus movimentos e particularidades, desenvolvendo e simultaneamente sendo desenvolvidos no dia a dia.

Deste modo, pensar nas atitudes e contribuições dos indivíduos, na organização e reestruturação do espaço urbano, é pensar nas particularidades que cada sujeito traz dentro de si, tendo em vista que cada grupo é constituído por diversos agentes sociais, que tem inúmeras maneiras de pensar, de agir e de se comportar. Mas, não quer dizer que os indivíduos não influenciem na formação do tecido urbano, muito pelo contrário, esse espaço urbano só existe e só é desenvolvido porque existem os agentes sociais que atuam direta e indiretamente nele. E como Gomes, P. (2002) sublinha, as pretensões de um determinado indivíduo vão sendo completados com as prioridades do outro indivíduo, que assim vai se juntando a um terceiro e, consequentemente, tem-se um grupo formado, atuando no espaço urbano.

São essas hierarquias que modificam as atuações no espaço e acabam de certa maneira por agradarem a um determinado grupo social e por desagradar outro grupo, mas, quando há uma combinação entre ambos, as situações começam a tomar rumos diferentes e aos poucos vão se ajustando. Pensando então nas atuações dos grupos sociais em todas as esferas da cidade, Leitão (2002) argumenta que, quando se reflete sobre o espaço das calçadas, deve-se associá-lo à cidade, pois as calçadas formam uma rede que interliga lugares e promove encontros. Para esta autora, se uma calçada não permitir a passagem segura, seja pela presença de mobiliário urbano inadequado ao local, seja por desnivelamentos na superfície, por degraus etc., a rede é rompida e caminhar fica mais difícil. Pois, quando as calçadas também se apresentam incompletas, ou muito altas, ou muito baixas, levam as pessoas a usarem outros locais como opções de acesso ao passeio.

E mencionando alguns exemplos práticos, a autora destaca que o espaço das calçadas, em certos momentos, serve como depósito de materiais, em especial metralhas e lixo, impedindo o livre caminhar das pessoas, ou mesmo a vegetação inadequada, especialmente quanto ao porte, danifica-o, ou até, os batentes e desníveis atrapalham o movimento dos pedestres, especialmente os idosos e os indivíduos com necessidades especiais, além de observar ciclistas que o utilizam como se fossem ciclovias. Sem contar com a presença dos canteiros de obras, quando alguns indivíduos, utilizam esse espaço, para o preparo de material empregado na construção civil, obrigando os pedestres a circular em na faixa onde os carros trafegam; ou, até, a presença dos carros estacionados sobre esse espaço, danificando o pavimento e, em muitos casos, colocando em risco a segurança dos pedestres.

Leitão (2002) aponta que equívocos projetuais como o excesso de mobiliário urbano e a locação inadequada dos mesmos, os marcos de ferro, dispostos de forma aleatória, os degraus e desníveis que obrigam o pedestre a utilizar a via de rolamento, as rampas para acesso de veículos ocupando todo o passeio e, o espaço das calçadas estreito, irregular e com obstáculos, também interfere nas formas de uso e de gestão, o que impossibilita, de alguma forma, que o pedestre usufrua, com segurança, desse espaço livre público. Sendo assim, “é preciso garantir acessibilidade a todos os cidadãos”. E “garantir acessibilidade significa que as calçadas não devem ter obstáculos que dificultem a circulação livre das pessoas.” (LEITÃO 2002, p. 23).

Analisando estruturalmente o espaço das calçadas observa-se que no Manual de orientações para intervenções em calçadas da Prefeitura do Recife/Pernambuco, Leitão (2002) sublinha que as calçadas não são constituídas apenas pelo piso, seu elemento básico. Porque, além dele há o mobiliário urbano que, se adequadamente colocado, agrega bem estar aos que caminham na cidade. E além da disposição do piso e do mobiliário, é importante considerar a adequação dos elementos construtivos, a exemplo das rampas, caixas de passagem, grelhas e o que estiver sob as calçadas, como os dutos e as tubulações, de uma forma geral, para que possa construir, efetivamente, as calçadas que os usuários querem, destaca a autora. Outro aspecto importante refere-se às redes subterrâneas, localizadas por baixo das calçadas, elas formam um conjunto intrincado de tubos e dutos, instalados pelas concessionárias em função das necessidades sociais, tais como água, tv a cabo etc.

Leitão (2002) reflete sinteticamente, no decorrer do manual, sobre os elementos dispostos no espaço das calçadas; contudo, apesar deste manual ter a cidade do Recife como elemento

concreto e norteador da pesquisa, os exemplos adotados por ela, apresentam também a mesma realidade encontrada em outras cidades não-metropolitanas médias e pequenas.

Para ela:

- As caixas de passagem:

São caixas localizadas nas calçadas e utilizadas para as atividades de inspeção das concessionárias de serviços públicos. Além de niveladas ao piso, as caixas de passagem devem ser construídas com material adequado, e, o material mais utilizado é o concreto, com tampas em qualquer material resistente.

- As grelhas:

São pequenas grades colocadas sobre a calçada para proporcionar o escoamento das águas para as canaletas de água pluvial. Elas devem ser niveladas ao piso e utilizar malha cujo espaçamento seja de, no máximo 1.5cm (um centímetro e meio), a fim de evitar a retenção de bengalas, muletas e andadores. O material mais utilizado é o ferro, que apresenta as características de durabilidade e facilidade de limpeza e reposição.

- As juntas de dilatação:

São espaços ou articulações entre dois pisos contíguos, elas são imprescindíveis para que o piso não quebre em consequência da dilatação dos materiais empregados. As juntas não podem ser de madeira ou outros materiais que alterem a continuidade do piso, ou se degradem rapidamente pela ação de agentes externos, tais como, chuva, sol, fungos etc. Devem ser embutidas no piso e ter, no máximo 1.5cm (um centímetro e meio) de espessura, para evitar a retenção de bengalas, muletas e andadores. Também devem ser colocadas perpendicularmente ao movimento das calçadas.

- Os marcos:

São elementos físicos, localizados ao longo do meio-fio, sobre a zona de serviços, com a finalidade de impedir o acesso de veículos às calçadas. Sua colocação inadequada pode prejudicar o caminhar e, principalmente, machucar as pessoas com deficiência sensorial visual. Para colocar marcos que impeçam a subida de veículos nas calçadas, é necessário que o proprietário do imóvel se dirija ao órgão competente da Prefeitura para obter a autorização.

Sendo autorizados, os marcos devem ser circulares, com 40cm (quarenta centímetros) de altura e 30cm (trinta centímetros) de diâmetro, de forma a serem facilmente perceptíveis por meio das bengalas dos deficientes visuais; a distância entre eles deve ser de no máximo 1.70m (um metro e setenta centímetros) de eixo a eixo.

- O meio-fio:

É uma fiada de pedra ou concreto marginal ao logradouro, destinado a servir de separação entre a calçada e a faixa de rolamento. A delimitação e a execução do meio-fio são de responsabilidade exclusiva da Prefeitura e a sua existência é que determina a necessidade de construção das calçadas.

- O mobiliário urbano:

É o conjunto de objetos que, localizados no espaço público, oferecem comodidade e conforto às pessoas que nele se locomovem, a exemplo de lixeiras, telefones públicos, postes, caixas de correio, abrigos de ônibus etc. O mobiliário urbano deve estar bem localizado na zona denominada de serviços. Na impossibilidade da existência da zona destinada a serviços, o mobiliário deve ser sinalizado com piso tátil de alerta (especificado na NBR 9050/2004).

- O piso:

É a camada superior da calçada que está diretamente em contato com o transeunte. Ele é determinante para a qualidade das calçadas, pois, a depender do seu estado e do material empregado, ele garante ou não, a acessibilidade, o conforto, a segurança etc. Por outro lado, os pisos desnivelados e a falta de continuidade deles, no que se refere ao material, comprometem os deslocamentos sem riscos. Todavia, a escolha certa do material, não é tudo para garantir a boa qualidade da calçada. É preciso ter atenção ao assentamento do piso, pois eles devem ser antiderrapantes, nivelados, de superfície regular, sem ondulações e com resistência adequada a grandes fluxos<sup>5</sup>.

Analisando então as exemplificações apresentadas pela autora, pode-se questionar: será que tais especificidades são exclusividade apenas das cidades consideradas de grande porte, e em muitos casos, das cidades capitais? Diretamente, é possível responder que não.

---

<sup>5</sup> Todo o material citado, encontra-se disponível no manual de orientações para intervenções em calçadas da Prefeitura do Recife/Pernambuco, intitulado, 'As calçadas que a gente tem, as calçadas que a gente quer', organizado pela arquiteta e urbanista Lúcia Leitão.

Porque, percebendo os exemplos mencionados, observa-se claramente que se resumem, em poucas palavras, a alguns dos possíveis elementos conflitantes encontrados no espaço das calçadas de cidades não-metropolitanas e em especial as calçadas investigadas durante a execução da pesquisa de campo, as calçadas da Avenida Estácio Coimbra e da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, na área urbana de Carpina. Uma vez que, com o desenvolvimento dessa pesquisa, observando e detectando inúmeros pontos pertinentes à observação, quando se pensa em estudar a dinâmica de disposição do espaço urbano, bem como todos os elementos constituintes existentes nesse espaço e que se encontram disponíveis para a população utilizar, há controvérsias e também há combinações, feitas por ‘alguns’ agentes sociais, em todas as esferas que compreendem esta e outras cidades não-metropolitanas.

Poderia, através da explanação desses elementos, complementando com os exemplos antes mencionados, da cidade de São Paulo/SP e da cidade de Pelotas/RS, entender e identificar realidades específicas encontradas na área urbana de Carpina, mais precisamente nas avenidas investigadas. Mas, cabe salientar que essas heterogeneidades não são próprias somente de Carpina, elas existem, e são reais, e acontecem em outras cidades não-metropolitanas. Ou seja, disfuncionalidades que vão de encontro à realidade até aqui exposta e que talvez fosse viável uma reestruturação dos espaços que são utilizados por esses pedestres, inclusive para os que têm necessidades especiais ou encontram-se limitados, momentaneamente, por algumas situações. No entanto, em mais um momento, observa-se que o indivíduo é colocado como a peça fundamental nas atitudes e na prática de todas as ações benéficas necessárias a ele mesmo e às cidades contemporâneas.

Entretanto, o processo de disposição na reorganização e readaptação do espaço urbano, e, dentro desse espaço urbano, do espaço das calçadas, depende igualmente da forma de organização político-administrativa de cada cidade e do contexto regional, político e administrativo em que ela se insere. E a organização administrativa de cada cidade, de cada estado, de cada região e até de cada país, é bastante diversificada, e possui várias estratégias de desenvolvimento urbano. Sendo assim, além das diferenças quanto às dimensões físicas e populacionais das cidades contemporâneas, existem características diferentes no exercício do poder público, e das práticas relativas a esse poder, no dia a dia dos indivíduos cidadãos, principalmente quando os indivíduos residem em cidades interioranas, onde fica contundente que os acordos firmados por interesses pessoais se sobrepõem às leis e acabam criando novas formas de gerenciamento das cidades.

De acordo com Carlos (2007), a cidade é o lugar dos conflitos permanentes e sempre renovados, lugar do silêncio e dos gritos, expressão da vida e da morte, da emergência dos desejos e das coações, onde o sujeito se encontra porque se reconhece nas fachadas, nos tijolos ou, simplesmente, porque se perde nas formas sempre tão fluídas e móveis. Ou seja, a cidade e tudo o que existe dentro dela, além de serem interligados e conectados, só encontram seu real significado porque existem os indivíduos sociais que a formam e que nela se dispõem a colocarem em prática todo o exercício real da democracia.

E observando essa realidade, entende-se que, nesse processo, não há uma predileção apenas por uma camada social, ou por um tipo específico de indivíduos, que se encaixem em alguns critérios também específicos. Muito pelo contrário, os indivíduos cidadãos vão sendo envolvidos na reestruturação do espaço urbano, ainda que esse processo ultrapasse as leis contratuais e sejam movidos por acordos informais. Então, nessa dinâmica, nada acontece de forma isolada, mas faz parte de um contexto consecutivo em que os indivíduos que o constitui, transformam constantemente o lugar onde sobrevivem.

## **4 O ESPAÇO DAS CALÇADAS: UM ESPAÇO DE CONFLITOS OU DE HARMONIA?**

### **4.1 Conhecendo o Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina**

De um modo geral, o espaço das calçadas na área urbana de Carpina apresenta-se de forma diversificada, pois, por haver uma grande predominância de residências unifamiliares nos bairros e nas ruas que compõem a cidade, os proprietários adaptam esse espaço de acordo com suas necessidades. É bem verdade, como tem sido abordado na dissertação, que existem leis e normativas pertinentes ao desenvolvimento das cidades não-metropolitanas médias e pequenas e em Carpina não é diferente. Embora existam, na teoria, leis e normas referentes ao planejamento e apropriações do espaço urbano, por ser uma cidade interiorana, entretanto complexa e disposta de inúmeros elementos norteadores nesse espaço, acontecem de uma forma intensa diferentes acordos informais originados através da força da amizade e da troca de favores por conta da sociedade local.

Esse processo de acordos informais, a que Gomes, P. (2002) designa de *genoespaço*, ocorre principalmente no espaço das calçadas de algumas residências unifamiliares e dos estabelecimentos disponíveis nas áreas do centro comercial. Observa-se que tais calçadas são utilizadas de acordo com a necessidade do indivíduo social ou do grupo que este participa. Ou seja, de alguma forma o indivíduo elege uma área no espaço na calçada e esse espaço elegido é denominado de território, uma vez que como Gomes aponta, há nesse lugar o estabelecimento de um poder por parte de alguém. E nesse território elegido, o indivíduo impõe as regras de acesso, normatiza as formas dos usos e de ocupação, escolhendo inclusive quem pode e quem não pode frequentar esse espaço – território.

De diversas formas os indivíduos utilizam o espaço das calçadas em Carpina; nos bairros mais afastados do centro comercial, as ruas são compostas por residências unifamiliares e, de certa maneira, alguns moradores cuidam e conservam sua calçada. Ainda que elas apresentem deficiências, eles tentam contornar tais problemáticas reestruturando-as, de acordo com suas necessidades e de sua família. Quanto ao espaço das calçadas na área comercial de Carpina,

este se encontra sendo utilizado de diferentes formas, desde a disposição do mobiliário urbano até o comerciante que utiliza a calçada como uma extensão de seu comércio, espalhando mercadorias neste espaço. E são justamente esses arranjos informais, provocados pelos indivíduos citadinos, que ultrapassam as leis e normativas impostas pelo poder público e acabam sendo adaptadas de acordo com as prioridades de quem se utiliza do espaço.

Observando de maneira peculiar a dinâmica do espaço das calçadas na Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José e na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro, avenidas elegidas para a execução da pesquisa de campo, é possível notar que dentre tantas informações essenciais para os indivíduos citadinos há a presença constante de uma variedade de elementos próprios do mobiliário urbano nessas calçadas. Analisando especificamente o espaço das calçadas dessas avenidas, foi possível encontrar alguns elementos, dentre eles: arborização em algumas residências unifamiliares, floreiras em frente aos estabelecimentos comerciais, improvisação de lixeiras em alguns estabelecimentos, pontos de ônibus, porém, muito distantes do centro comercial, diversas placas informativas em vários locais na extensão das calçadas e alguns telefones públicos<sup>6</sup>.

É compreensível que todos os elementos acima especificados encontram-se disponíveis para os usos e apropriação dos pedestres, e por que não dizer, dos indivíduos, que são os agentes sociais que compõem a cidade. Deste modo, pensar que a arborização utilizada como forma de amenizar o calor, os assentos de madeira distribuídos pelo espaço das calçadas, as floreiras e as lixeiras adaptadas, as placas informativas, os pontos de ônibus e os telefones públicos, são elementos importantes na dinâmica do espaço das calçadas, é refletir e analisar, com mais consistência, os indivíduos que são e serão beneficiados por esses subsídios cotidianamente. E, embora a acomodação de alguns elementos causem conflitos aos pedestres, por sua localização, conflitos esses que Yázigi (2000) aponta, e, Gomes, P. (2002) sublinha também que o espaço das calçadas pode ser observado como um espaço de conflitos, porém, que necessita ser cotidianamente reestruturado e readaptado a todos os seus usuários.

Para conhecer melhor a dinâmica do espaço das calçadas investigadas, foi necessário analisar, primeiramente, se este espaço oferece segurança e conforto aos seus usuários, já que eles utilizam-no todos os dias e de inúmeras formas.

---

<sup>6</sup> Os elementos especificados serão analisados e exemplificados no decorrer do subcapítulo através de ilustrações, depoimentos dos entrevistados e do pensamento de alguns autores contemporâneos.

Assim sendo, o quadro 02 apresenta uma abreviada explanação de algumas características de acessibilidade existentes, ou não, no espaço das calçadas da Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José, e, da Avenida Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro.

Quadro 02: Características de Acessibilidade no Espaço das Calçadas em Carpina

AVENIDA	BAIRRO	REBAIXAMENTO DE CALÇADAS	PISO PODOTÁTIL	CICLOVIA
<b>Avenida Estácio Coimbra</b>	São José	Apenas na entrada de alguns estabelecimentos comerciais fizeram uma rampa – (junto às portas).	Somente em alguns estabelecimentos comerciais que tem a rampa de acesso.	Não há
<b>Avenida Doutor Joaquim Nabuco</b>	Centro	Apenas na entrada de alguns estabelecimentos comerciais fizeram uma rampa – (junto às portas).	Somente em alguns estabelecimentos comerciais que tem a rampa de acesso.	Não há

É perceptível, de acordo com o quadro 02, construído após algumas observações empíricas, que na composição do espaço das calçadas das avenidas selecionadas para a execução da pesquisa, no Bairro Centro e no Bairro São José, não há um rebaixamento dessas calçadas nem tampouco um piso podotátil apropriado para os pedestres, para os idosos e deficientes físicos circularem livremente com segurança e comodidade. Porém, em alguns estabelecimentos, há principalmente, o investimento e a manutenção dessas calçadas por parte dos proprietários dos lotes lindeiros. Entretanto, quando há o intuito de atrair indivíduos com necessidades especiais, ou mesmo idosos, ao interior dos estabelecimentos comerciais, alguns proprietários constroem rampas de acesso na entrada dos estabelecimentos, adaptadas, com pisos podotáteis, ou não, conforme apresenta a figura 10.

\*\* As entrevistas semiestruturadas, que serão apresentadas no decorrer deste capítulo, aconteceram entre os dias 21 de setembro e 22 de outubro de 2015, após a aprovação do projeto de pesquisa pelo Comitê de Ética em Pesquisa envolvendo seres humanos da Universidade Federal de Pernambuco, pois, na submissão do projeto foi sugerido esse período. Assim, os nomes e as funções que os entrevistados ocupam em toda a extensão do município de Carpina, seja no setor público, comercial (formal e informal), ou mesmo residentes e pedestres, serão preservados para manter a liberdade de expressão dos entrevistados e a privacidade da pesquisa. Uma cópia do parecer aprovado encontra-se no anexo da dissertação.

\*\*\* Quanto às tabelas utilizadas para enriquecer a análise empírica da pesquisa, estas foram adaptadas a partir do texto ‘Formas e usos das calçadas nas ruas centrais de municípios da região metropolitana de Curitiba’, cujos autores são: Alessandro Filla Rosaneli; Nisiane Madalozzo; Caroline Sampaio de Oliveira; Pâmela Cristina Bettega; Márcia Maíra Machado; Gabriela Ruales Orbes; Denilza Queiroz.

Figura 10: Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.  
(Rampas de acesso na entrada dos estabelecimentos comerciais).

Todavia, diante da observação da figura apresentada, surge então um questionamento: Como, por exemplo, um cidadão cadeirante, pode chegar ao interior de um estabelecimento comercial sem antes precisar circular pelo espaço da calçada? De acordo com um pedestre, essa falta de acessibilidade no espaço das calçadas sempre existiu em Carpina, não somente na área comercial, ou seja, nas avenidas que estão sendo investigadas, mas nas outras ruas também. Disse ele:

Você percebe que em algumas calçadas aqui do centro tem uma rampa para os carros subirem na garagem, mas não há para os cadeirantes. Às vezes, eles param o carro, aqui perto do ponto de táxi, no meio da rua e quando os taxistas veem que é algum cadeirante, eles ajudam. [...] Agora, toda vida essas calçadas aqui do centro foram assim, o dono do comércio investe nela, bota cerâmica, mas nem todos se lembram das pessoas com necessidades especiais. De vez em quando um idoso cai, uma criança cai ou prende o pé em algum buraco que tem na calçada e fica por isso mesmo. (Informação verbal).

Mas, e quando não há um espaço adaptado para os ciclistas transitarem, também com segurança e comodidade? Por não haver a adaptação de ciclovias nas vias que dão acesso ao

centro comercial, no Bairro Centro e no Bairro São José, os ciclistas acabam por competirem com os pedestres no espaço das calçadas (figura 11), alegando que “as vias coletoras, ocupadas com os veículos automotores e ciclomotores, acabam não oferecendo segurança”, conforme enfatizou um ciclista que circulava no espaço da calçada com sua bicicleta. E completou:

Na verdade, aqui em Carpina não há ciclovias, mas tem algumas ruas, com pouco movimento de carros que dá para andar na bicicleta com segurança. Tem pessoas que usa ela para ir trabalhar, porque às vezes mora longe do trabalho e não tem condução que pegue a pessoa em casa e deixe no serviço. Assim, cada um vai se virando como pode! E também, com a crise que tá aí, nem todo mundo quer usar o seu carro para ir trabalhar. (Informação verbal).

Figura 11: Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Ciclista pedalando e conduzindo as bicicletas pela extensão da calçada).

Observando a figura 11 e refletindo que pensar a cidade de um modo geral – sem exemplificar nenhuma cidade nesse momento – direcionando todos os olhares para os agentes sociais que a formam, tem sido nos últimos anos, uma provocação indispensável, não somente para os gestores públicos, mas instigante também, para todos os planejadores, que pensam a cidade sob a ótica do progresso, do desenvolvimento e da valorização do capital financeiro. Contudo,

essas circunstâncias não vêm sendo priorizadas por parte de toda equipe heterogênea que colabora nesse processo de reconstruí-la em prol da população. Porém, como em todas as regras sempre há as exceções, existem realmente cidades e capitais que tem planejado seus empreendimentos pensando no bem estar e no conforto da população usufruidora desse patrimônio.

- **Os Pontos de Ônibus**

Durante as visitas realizadas nas áreas selecionadas da pesquisa, não foram diagnosticadas paradas de ônibus bem estruturadas próximas ao centro comercial. Em alguns momentos, os indivíduos esperam os ônibus em pontos específicos na extensão do espaço das calçadas ao longo das avenidas investigadas. Contudo, por transitarem nas vias coletoras, competindo com os automóveis e motocicletas, os motoristas de ônibus também encontram dificuldades em estacionarem nos canteiros dessas calçadas. Um pedestre sublinhou:

Em algumas situações, quando o sinal de trânsito está no vermelho, o motorista aproveita esse momento e se o passageiro necessita descer do ônibus, este abre a porta rapidamente antes que o sinal de trânsito abra novamente. E isso acontece com frequência nessa avenida, pois como o trânsito aqui é intenso, não há pontos de ônibus nessa área central; e como às vezes a pessoa vem exclusivamente para o centro comercial, tem que descer, senão tem que fazer uma grande caminhada para chegar onde deseja. (Informação verbal de um pedestre entrevistado na Avenida Estácio Coimbra, no Bairro São José).

Como as praças centrais da cidade de Carpina foram revitalizadas em meados de 2014, na Praça Doutor Joaquim Nabuco dispõe de uma parada de ônibus mais estruturada, porém, como o pedestre argumentou, essa praça para alguns usuários torna-se distante de quem tem situações para resolver nos bancos, na prefeitura, na câmara de vereadores, na Igreja Matriz de São José, por exemplo, que ficam instalados nas imediações da Avenida Estácio Coimbra, no Bairro São José, principalmente para os idosos, gestantes, mães com crianças de colo e os indivíduos com necessidades especiais. Também não são todos os ônibus que estacionam nesse ponto na Praça Doutor Joaquim Nabuco e os ônibus intermunicipais não chegam a circular nesta Avenida, circulam quase sempre pela Avenida Congresso Eucarístico, em outra área do Bairro São José, porém mais distante da área central da cidade. Então,

várias vezes as pessoas optam por chegarem ao centro de Carpina nos carros de lotação (alguns taxistas deixam o indivíduo no lugar onde a pessoa deseja) ou no próprio transporte. Mas, nesse momento aparece um problema

na hora de estacionar esses transportes, pois em algumas áreas da Avenida Estácio Coimbra, no Bairro São José, há estacionamentos, mas quando estes se encontram lotados, outros estacionamentos vão sendo adaptados nos canteiros das calçadas e em outras ruas e avenidas. (Informação verbal de um pedestre entrevistado na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro e exemplificado na figura 12).

Figura 12: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Automóveis e motocicletas estacionados nos canteiros do espaço das calçadas).

- **A Arborização**

Como as espécies arbóreas cultivadas no espaço das calçadas não obedecem a uma padronização nem tampouco tem recebido o “cuidado esperado – com manutenção e podas frequentes”, conforme ressaltaram alguns residentes e comerciantes; “existem comerciantes que optam por cortarem as árvores e inserirem algumas floreiras para embelezar a entrada de seu estabelecimento comercial”, sublinhou uma residente da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, no Bairro Centro. Ela apontou ainda que “alguns comerciantes cortam totalmente a árvore e ladrilham a calçada, por vezes até inserindo cerâmicas inadequadas (escorregadias) para esse tipo de ambiente, ou, simplesmente, cortam a árvore e deixam o buraco da raiz na calçada.” Mas, essa realidade também ocorre com frequência nas residências, alguns

proprietários preferem “a calçada ladrilhada, pois não corre o risco delas ficarem sujas por conta das folhas das árvores” como articulou a residente. (Informação verbal).

Uma situação conflitante, porém que foi observada quanto aos usos e gestão do espaço das calçadas acontece também com a arborização, porque, tanto os proprietários das residências como os proprietários dos estabelecimentos comerciais salientaram que “os galhos das árvores servem de esconderijo para os assaltantes, proporcionando um clima de insegurança em frente às suas propriedades.” (Informação verbal). Assim, optam por retirá-las do espaço das calçadas e reorganizar essas calçadas conforme lhes agrada e lhes parecer mais segura.

Esse processo que envolve a insegurança da população – não somente na área urbana de Carpina, mas que é possível destacar em outras cidades e regiões brasileiras, tanto de pequeno, de médio e de grande porte, têm impedido que os indivíduos se ausentem com mais frequência de suas casas para realizar as pequenas tarefas diárias ou para conviver nos espaços livres públicos oferecidos nas cidades. Mesmo sabendo que é um serviço que necessita absoluto discernimento e esforço da gestão pública, a falta de segurança tem interferido, e com uma força intensa, nos usos e na gestão do espaço das calçadas.

- **A Adaptação de Lixeiras e Floreiras**

Gomes, P. (2002) cita um exemplo simples, porém bastante evocativo sobre as crônicas da vida carioca, mas que servem também de reflexão sobre o comportamento dos indivíduos no dia a dia das cidades contemporâneas. Ele diz que:

Certo dia, [...] em um domingo de sol e de grande afluência de banhistas podia se observar que a superfície da areia estava completamente tomada por detritos e embalagens de produtos que são vendidos no local. As duas porções da areia poupadas da sujeira eram exatamente duas áreas destinadas à coleta do lixo. [...] A recusa em colocar os detritos dentro destas áreas não pode ser interpretada como falta de educação. Trata-se de uma prática que precisa ser interpretada como um comportamento que possui significação social. [...] No Brasil, costuma-se relacionar o lixeiro, dentro da escala de hierarquia social, como o elemento situado na base dessa pirâmide. Jogar lixo no chão significa, portanto, a demonstração de certo privilégio social, por menor que ele seja. (GOMES, P., 2002, p. 189-190).

O autor articula que as pessoas não sujam o espaço público simplesmente por falta de informação, pois ninguém tem o mesmo comportamento em suas próprias casas. Suja-se o chão como uma demonstração de prestígio social, pois isso quer dizer que alguém, menos

importante socialmente, deverá recolher a sujeira produzida. É como se este tipo de comportamento fosse instigado a partir da obediência a uma cultura e tradição brasileira, e porque não dizer de ordem mundial, como uma prova de inferioridade social.

Nas avenidas analisadas e fotografadas durante a execução da pesquisa, foi observado que há lixeiras adaptadas pelos comerciantes, além dessas calçadas também serem utilizadas como uma extensão dos estabelecimentos comerciais, o que foi percebido com grande constância em frente a outros estabelecimentos comerciais (figura 13); na frente de pouquíssimos estabelecimentos comerciais encontrou-se uma lixeira, mas observam-se floreiras (figura 14); em outras calçadas não foram observadas lixeiras em frente aos estabelecimentos comerciais nos dias em que essas ruas foram fotografadas (figura 15). Porém, nas calçadas de algumas residências foram observadas algumas lixeiras, assim como elas também são perceptíveis na praça central da cidade, na Praça Doutor Joaquim Nabuco (figura 16).

Figura 13: Calçada da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Lixeira adaptada em frente ao estabelecimento comercial; a calçada utilizada como extensão dos estabelecimentos comerciais).

Figura 14: Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Disposição da lixeira e entulho de lixo mais atrás; floreiras na entrada dos estabelecimentos).

Figura 15: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Calçadas de estabelecimentos comerciais sem lixeiras).

Figura 16: Praça Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.  
(Disposição das lixeiras na Praça Doutor Joaquim Nabuco).

Relacionando as figuras apresentadas, é possível observar que há principalmente a escassez da arborização no espaço das calçadas, o que se observa diferentemente na figura 16 – Praça Doutor Joaquim Nabuco – em que se tem a ideia de que as espécies presentes na praça foram selecionadas e implantadas na mesma. Ainda na figura 14, nota-se que em frente a alguns estabelecimentos comerciais há a presença de floreiras, onde, possivelmente, os proprietários dos estabelecimentos comerciais optaram por colocaram-nas, com o objetivo de embelezar a entrada de seu comércio.

Pelo que foi analisado durante as visitas e na captura de fotografias, há o costume dos comerciantes e residentes depositarem sacos com o lixo no espaço das calçadas, com a finalidade de que os colaboradores da coleta seletiva recolham no caminhão ao final do dia (figura 17). Mas, e as embalagens descartadas pela população quando consomem algo nas ruas ou no espaço das calçadas, quando estão fora de suas casas? Alguns indivíduos, automaticamente, consomem esses alimentos ou bebidas e, inconscientemente ou propositalmente, jogam as embalagens descartáveis nas ruas ou mesmo saem andando e jogando no espaço das calçadas; como se fosse algo normal (figura 18)!

Figura 17: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Sacos com lixo no espaço da calçada aguardando o recolhimento realizado pelos colaboradores da coleta seletiva).

Figura 18: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Embalagens plásticas descartadas no espaço das calçadas e nas ruas; vendedores ambulantes utilizando o espaço da rua para venderem seus produtos).

Estando os lixeiros instalados nas praças públicas ou, mesmo adaptados, em frente aos estabelecimentos comerciais, como foi observado durante as visitas, há ainda alguns indivíduos que jogam o lixo no chão, além de se perceber que alguns vendedores ambulantes utilizam o espaço da rua para venderem seus produtos. Realidade talvez percebida em diversas cidades interioranas consideradas de pequeno porte onde é possível encontrar no espaço da rua que dá acesso ao centro comercial dessas cidades, a presença constante dos vendedores ambulantes juntamente com a exposição de seus produtos. Porém, vale lembrar, que nessa pesquisa o foco não é a gestão da limpeza urbana de Carpina, nem tampouco as diversas formas de utilização do espaço da rua, contudo, não é possível esquecer que nas diversas formas de uso e gestão do espaço das calçadas, a falta de manutenção dessas calçadas por parte dos usuários, bem como os espaços que dão acesso a essas calçadas, funciona como um elemento de grande proporção na gestão das mesmas.

- **Os Telefones Públicos e as Placas Informativas**

Outro elemento constante na disposição do espaço das calçadas na área urbana de Carpina, porém não somente presente nos bairros pesquisados, mas pode ser observado em toda extensão da cidade, são os telefones públicos e as placas informativas (figura 19). Todavia, não se pode negar, que ambos, estando alojados nessas calçadas, sendo instalados ora pelos gestores públicos, ora pelos donos dos estabelecimentos comerciais, encontram-se, por vezes, em situações conflitantes com outros elementos já existentes nas calçadas.

Figura 19: Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Disposição do telefone público e das placas informativas em frente aos estabelecimentos comerciais no espaço da calçada).

Entretanto, analisando a dinâmica de organização do espaço das calçadas da Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José e da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro, percebe-se que há com assiduidade, a presença de toda uma infraestrutura, ‘pensada ou não’, disponibilizada pela gestão pública para a população carpinense; tanto a rede elétrica de energia como os telefones públicos, os pontos de ônibus, ainda que precários, e as placas informativas, que se tornam elementos indispensáveis para os indivíduos que formam o município como um todo.

Por vezes, existem tantos elementos presentes nesse espaço que acaba, algumas vezes, causando uma possível poluição visual com relação à paisagem urbana. Nesse momento os comerciantes e ambulantes têm grande parcela de investimento e de atitudes, pois, ao introduzirem placas informativas, móveis, comércio improvisado – no caso dos ambulantes que se instalam no espaço das calçadas (figura 20) – impedem, de certa forma, a utilização primordial do mesmo (espaço das calçadas) como um espaço de circulação dos pedestres.

Figura 20: Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Disposição dos telefones públicos, de placas informativas e dos ambulantes vendendo lanches e picolés).

Contudo, observa-se, que a disposição do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas vai criando lacunas e quem determina o que deve ou não acontecer em certo (espaço) território, são os grupos sociais (comerciantes formais e informais) que se assemelham nas labutas cotidianas; ou seja, os acordos realizados entre esses grupos, ou, os acordos internos promovidos pelo capital financeiro entre comerciantes e gestores públicos influenciam com

mais constância na gestão do espaço das calçadas; “e estes (gestores públicos), por sua vez, dependendo dos investimentos dos comerciantes para financiarem suas campanhas eleitorais e se elegerem, acabam cedendo às preferências e exigências desses comerciantes”, como disseram alguns técnicos da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Carpina.

Ou seja, a ideia do *genoespaço*, apresentada por Gomes, P. (2002) prevalece sobre a ideia do *nomoespaço*, apresentada também pelo mesmo autor, em que, os acordos informais se sobressaem acima de qualquer normativa. E, nesse processo de reestruturação do espaço urbano, os indivíduos sociais acabam por irem se adaptando conforme suas necessidades diárias, mas também, procuram se adaptar de acordo com as semelhanças entre os mesmos objetivos que possuem, produzindo e reproduzindo múltiplas formas de usos e apropriação de acordo com suas necessidades, “transformando da natureza aquilo que se tornará útil para seu convívio.” (SILVA, E., 2014, p. 123).

Desse modo, entender a formação e a reestruturação do espaço urbano, mais precisamente nos usos e na gestão do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, e em especial a área urbana de Carpina, induz o pesquisador a tê-la como um exemplo a ser observado, diante das disfuncionalidades que os acordos, outrora firmados e sancionados, sejam pelas leis contratuais, ao que Gomes, P. (2002) chama de “*nomoespaço*”, seja pelas combinações firmadas através das parcerias dos grupos sociais, ao que o autor nomeia de “*genoespaço*”, proporcionam. Porque, pensar a cidade sem olhar os indivíduos que habitam nela, torna-se uma situação complicada, uma vez que a forma como os sujeitos atuam no ambiente urbano interfere com intensidade na constituição do mesmo.

#### **4.2 O Uso e a Ocupação do Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina**

Com o desenvolvimento do espaço urbano nas cidades brasileiras durante o século XX, houve a necessidade de proporcionar serviços de infraestrutura pertinentes que beneficiassem à sociedade nas pequenas situações cotidianas. Desde a concessão de redes de energia elétrica até o oferecimento de água encanada, telefones públicos, lixeiras e pontos de ônibus

intermunicipais, onde a população pudesse se locomover com facilidade dentro da própria cidade – situação que acontece frequentemente nas cidades não-metropolitanas. É perceptível que esses subsídios mencionados, de conveniência para a população citadina, encontram-se instalados tanto de formas permanentes como temporárias no espaço das calçadas.

Através das ilustrações já apresentadas, é compreensível que há uma multiplicidade de usuários no espaço das calçadas de Carpina, desde crianças acompanhadas de suas famílias até os idosos que, de certa maneira, têm necessidades pessoais para serem resolvidas na área comercial e central do município. A forma de usos do espaço das calçadas em Carpina, especialmente nas avenidas investigadas também acontece de maneira variada, porém, é notável que esse espaço livre público tem sido ocupado por comerciantes ambulantes, juntamente com a exposição de seus produtos, produtos que são vendidos nos estabelecimentos comerciais, ao que a calçada funciona como uma extensão do próprio comércio; é ocupado ainda por todo o mobiliário urbano, que em alguns momentos são favoráveis para a população e é ocupado com mais assiduidade pela circulação dos pedestres.

De certa forma, analisando a reflexão de Yázigi (2000) acerca dos inúmeros conflitos que acontecem no espaço das calçadas, observa-se que a circulação dos pedestres, juntamente com os produtos expostos e com os vendedores ambulantes, além da calçada que é utilizada como uma extensão do comércio e como um bicicletário, acontece sim, uma situação conflituosa constante, pois em determinados momentos alguém termina por ser prejudicado no instante em que vai usar esse espaço. Os pedestres, por sua vez, não têm como competir com os automóveis, como já foi abordado, também não existe outro lugar em que possam transitar com segurança e guardar a bicicleta, além das calçadas; os comerciantes, apesar de convidarem os clientes para adquirirem os produtos, sentem a necessidade de expô-los nas calçadas; os vendedores ambulantes se utilizam desse serviço improvisado como uma saída para não faltarem com os compromissos financeiros mensais de suas famílias.

Apesar de ser um espaço importante, com uma rica dinâmica urbana, algumas calçadas encontram-se desgastadas pelo tempo, não oferecendo segurança e conforto para os pedestres caminharem, além disso, os donos de alguns estabelecimentos comerciais os vendedores expõem os produtos com o intuito de chamar a atenção do cliente (figura 21); outras são ocupadas por vendedores ambulantes (figura 22). Em outras calçadas há a uma mistura de elementos conflituosos, dentre eles a presença de placas informativas, de árvores, de meios de transportes, de vendedores ambulantes (figura 23); ou seja, inúmeros elementos fixos

permanentes e temporários podendo ser observados no mesmo espaço da calçada, além de se deparar com os pedestres, circulando, ou tentando circular por elas.

Figura 21: Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Produtos expostos no espaço da calçada; calçadas desgastadas, esburacadas; saco com lixo próximo a árvore).

Figura 22: Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Vendedor ambulante instalado no meio do espaço da calçada).

Figura 23: Calçada do escritório da concessionária de energia elétrica na Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Espaço da calçada ocupado por vendedores ambulantes; saco de lixo; árvores; poste de energia elétrica; placas informativas, bicicleta, usuários).

Continuando as observações e análises referentes ao uso e ocupação do espaço das calçadas das avenidas investigadas e exibidas nas figuras, subentende-se que, sendo um espaço livre público, pode-se notar que esses espaços não têm recebido os mesmos cuidados necessários que tem se observado nas vias coletoras, como já foi abordado. Sabe-se, contudo, que não é possível caminhar e competir com os veículos automotores que trafegam nas vias coletoras, por inúmeros motivos, principalmente para não colocar em risco à vida humana e sofrer algum acidente de trânsito desnecessário. Dessa forma, observa-se, que as vias coletoras têm sido, de alguma forma, mais organizadas e adaptadas tanto para os veículos trafegarem como para estacionarem.

Nestes termos, vale mencionar que as contradições entre as teorias solicitadas pelas leis contratuais – nomoespaço, segundo Gomes, P. (2002) – e as realidades territoriais e temporais – genoespço – encontradas especificamente na área urbana de Carpina, não são e nem devem ser vistas como uma exclusividade apenas desta cidade, mas é perceptível que se encontre, em outras cidades brasileiras, diversos conflitos e inter-relações quanto ao uso e nas formas de ocupação desse espaço. Dificuldades talvez na atuação da gestão pública no primeiro esclarecimento de quem deve responder pela administração do espaço das calçadas, já que os

gestores é que respondem pelas cidades e deveriam ser os primeiros responsáveis a proporcionar ambientes adaptados, dentro do espaço urbano, para os cidadãos e suas limitações físicas. Dificuldades que são identificadas também na maneira como os usuários (residentes, pedestres, comerciantes e ambulantes) utilizam e se inter-relacionam com essas calçadas, visto que são agentes sociais influentes na dinâmica de formação desse espaço.

Deste modo, abordando o pensamento de que o espaço das calçadas, nas pequenas e médias cidades brasileiras encontra-se de certa forma restringidos e por vezes deteriorados, Cunha e Helvécio (2013) defendem a ideia de que a calçada é o primeiro degrau da cidadania urbana. E continuam destacando que,

o desrespeito por ela, que se traduz no desrespeito ao elementar direito de ir e vir fere de morte o respeito aos demais cidadãos. Sem podermos trafegar por calçadas seguras, desobstruídas e regulares (em suma, livres) estamos impedidos (ou não podemos fazê-lo dignamente) de chegar ao trabalho, à residência, às compras, ao transporte público, à clínica, à escola, ao cinema, ao parque etc. Ou seja, ficamos isolados, obstaculizados, ou gravemente restringidos por carros invasores, barracas, lixo, esgotos estourados, árvores sem cuidado, pisos destruídos e inadequados, materiais de construção, mesas e cadeiras, mercadorias, tráfego de veículos, rampas, degraus, buracos e inúmeros outros abusos que atormentam a vida do cidadão pedestre. (CUNHA; HELVÉCIO, 2013, p. 10).

Confrontando nessa reflexão o pensamento dos autores supramencionados, e fazendo um aporte com o quadro (03) apresentado abaixo, observando os tipos de uso e os tipos de ocupações existentes no espaço das calçadas, do Bairro São José e do Bairro Centro na área urbana de Carpina, é possível obter uma ideia sintetizada dos elementos concretos disponíveis nesse espaço e que tem sido discutido no decorrer da pesquisa.

Quadro 03: Tipos de Usos e Tipos de Ocupações no Espaço das Calçadas em Carpina

	USO PÚBLICO	USO PRIVADO
<b>OCUPAÇÃO PERMANENTE</b>	Arborização; Infraestrutura: redes de energia elétrica; Lixeiras, Placas sinalizadoras; Tampas de tubulações; Telefones públicos.	Pavimentação da calçada.
<b>OCUPAÇÃO TEMPORÁRIA</b>	Fluxo de Pessoas circulando.	Arborização; Bicicletário; Comércio Ambulante; Detritos; Flores; Lixeiras; Materiais de Construção; Meios de Transporte (bicicletas, motocicletas); Placas sinalizadoras e de estabelecimentos comerciais.

A descrição do mobiliário urbano, tanto de uso público como de uso privado, exposto no quadro da página anterior, existente no espaço das calçadas das avenidas e analisadas durante a pesquisa, apresentaram diversos estados de conservação, no entanto é perceptível que alguns estão tão desgastados quanto à própria calçada. Enquanto que os elementos de ocupação temporária estando espalhados pelo espaço das calçadas também têm sua parcela de contribuição na dinâmica do mesmo. Como não há requisitos pré-estabelecidos na padronização do pavimento nesse espaço, cada proprietário de lote segue suas especificidades na estruturação e reestruturação delas (calçadas); quanto às espécies arbóreas, como já foi abordado, as que são adotadas pelos cidadãos também não seguem uma padronização pré-estabelecida, sendo, portanto, perceptíveis com grande predominância, desde palmeiras à *ficus benjamina* (figuras 24).

Figura 24: Calçadas da Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2014.  
(Diversidade de espécies arbóreas).

Entretanto, quando o proprietário do lote percebe que determinada espécie arbórea tem “atrapalhado”, por qualquer motivo aparente, seu estabelecimento comercial ou sua residência, o mesmo resolve cortá-la, ainda que, em determinados momentos, resolva inserir uma floreira na entrada de seu imóvel. Assim, o proprietário do lote procura a Secretaria de Meio Ambiente do Município de Carpina demonstrando seu desejo e pedindo a autorização para realizar o corte da árvore. Porém, como nem sempre a legislação urbana quanto ao

processo de cortes de árvores tem sido cumprida como deveria, há as exceções firmadas pelos acordos de interesses entre os gestores públicos e os proprietários dos lotes lindeiros.

Acerca desse paradoxo existente entre as leis e normativas ‘legais’ do município e os acordos informais firmados pela força da amizade ou por interesse pessoais, uma das técnicas da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Carpina, comentou:

De vez em quando nós somos abordados por donos de imóveis chegando, solicitando o corte da árvore presente em sua calçada, daí os técnicos da secretaria vão, fazem a vistoria e avaliam que não há a necessidade para realizar o corte da árvore, bastando somente podá-la e mantê-la. Porém, quando chega o horário noturno e a madrugada, este solicitante contrata alguém e corta a árvore clandestinamente – e isso tem acontecido frequentemente nos finais de semana. Daí, quando chega à segunda-feira, alguém informa o ocorrido à Secretaria do Meio Ambiente e nós conversamos com o prefeito perguntando o que fazer nessa situação, já que os técnicos fizeram a vistoria, avaliaram e constataram que não precisaria cortar a espécie, mas que o proprietário executou o serviço por conta própria sem o consentimento da secretaria, e o prefeito nos diz: ‘deixem isso pra lá, pois o dono já fez o serviço e já limpou a rua. Não vamos mexer com isso’. (Informação verbal).

Durante a entrevista a técnica ainda questionou:

E quem é que tem coragem de mexer com o comerciante ou com quem tem dinheiro? Muitas vezes, num dia, aquele imóvel é uma casa, no outro dia, transforma-se em comércio e o dono mesmo é quem chega e diz: eu vou colocar um comércio na Rua X, mas quero que cortem aquela árvore, pois vai atrapalhar meu estabelecimento. E, na maioria das vezes, são esses comerciantes que financiam as campanhas eleitorais dos candidatos. Então, de certa forma, é uma troca de favores, por isso, em alguns momentos, fica por isso mesmo e pronto. E você sabe que quem tem dinheiro é quem manda. (Informação verbal).

Aproveitando a fala da técnica, outro técnico também grifou:

E você acha que com tantos problemas mais sérios para se resolver na cidade, os gestores vão se preocupar com essas coisas pequenas? Olhe, tem vereador que não sabe nem assinar o nome e nem se preocupa com isso, quanto mais em orientar a população nos usos e na conservação das calçadas. Se fosse uma cidade grande, como o Recife, em que a gente sabe que existe a fiscalização (que também não resolve muito, porque depois tá tudo do mesmo jeito), talvez até eles prestassem mais atenção; mas aqui, que é uma cidade pequena? Entra prefeito e sai prefeito, entra vereador e sai vereador, e cada um já tem suas equipes de trabalho, que no meio dessas equipes tem muitos comerciantes, aí eles vão bater de frente com quem financia a campanha deles? Claro que não! (Informação verbal).

Concomitantemente a esses depoimentos, vale entender que leis e normas são de fundamental importância para a população, porém, cada indivíduo citadino as interpretará de uma maneira diferente, priorizando alguns pontos que lhes são pertinentes e abdicando de outros que lhe são secundários, como na maioria das vezes acontece em cidades pequenas, em que, apesar de existirem normativas referentes a diversos contextos pertinentes ao desenvolvimento da cidade, a sociedade local acaba por adaptar essas normativas conforme o surgimento das prioridades cotidianas dos indivíduos citadinos. Entretanto, é preciso entender que o próprio espaço urbano no qual essas leis estão sendo discriminadas é uma estrutura complexa, assim como o são as disposições formais que o regem e controlam sua dinâmica.

Para Gomes, E. (2013):

O desenvolvimento socioeconômico de diferentes partes ou bairros de uma cidade, representa condicionalmente indispensável, quando se busca levantar a percepção e representação dos usuários de espaços na cidade, tendo em vista a latente comparação e a hierarquia que o indivíduo inevitavelmente estabelece, tomando como referência os espaços de seus usos mais frequentes e o atendimento às suas necessidades. (GOMES, E., 2013, p. 06).

Sendo assim, todas as informações sobre a dinâmica do espaço urbano, especialmente a percepção da população quanto ao entorno de sua propriedade, apresenta-se como elemento fundamental no auxílio à tomada de decisões para o planejamento urbano, e, conseqüentemente, para a reestruturação de elementos que precisem ser revisados e ampliados, ou mesmo extintos, tendo em vista o desenvolvimento urbano e o bem estar da sociedade, já que o espaço urbano é um reflexo dela (sociedade), como tão bem aborda Corrêa (1989).

Mas, isso não quer dizer que os indivíduos podem e devem utilizar não somente o espaço das calçadas, mas qualquer espaço, seja ele público, seja ele privado, sem a concordância e a análise de todas as relações possíveis e cabíveis perante determinado local. É claro que nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, localizadas nos interiores das capitais brasileiras, correm o risco, e talvez até possa se afirmar, que prevalece, em determinados momentos, o famoso ‘jeitinho brasileiro’ ou os ‘acordos de interesses’, onde se terminará por satisfazer as necessidades de uma determinada classe social, como os técnicos da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Carpina colocaram, e deixar, na maioria das vezes, a desejar para o restante da população.

Um elemento que já foi abordado no decorrer da pesquisa são os diferentes tipos de pisos encontrados no espaço das calçadas e, os cabeamentos de telefonia e energia elétrica que também têm sua estrutura firmada nesse espaço. O quadro 04, abaixo apresentado, esclarece, resumidamente, o tipo de cabeamento utilizado especificamente na Avenida Estácio Coimbra localizada no Bairro São José e na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro, bem como os locais onde esses cabeamentos encontram-se instalados e os tipos de revestimentos encontrados na extensão das calçadas investigadas. É interessante também, analisar esses elementos, porque na infraestrutura do mobiliário urbano eles exercem, e com grande intensidade, influência nas inúmeras formas de uso, ocupação e disposição do espaço das calçadas.

Quadro 04: Características da Infraestrutura no Espaço das Calçadas na Área Urbana de Carpina

RUA	BAIRRO	TIPO DE CABEAMENTO	LOCAL ONDE FICA	TIPO DE PISO DA CALÇADA
Av. Estácio Coimbra	São José	Aéreo	Espaço da Calçada	Cerâmica, concreto e granito – não são padronizados.
Av. Dr. Joaquim Nabuco	Centro	Aéreo	Espaço da Calçada	Cerâmica, concreto e granito – não são padronizados.

Esses conflitos entre os cabeamentos aéreos de energia elétrica, telefonia, internet, representam, na área urbana de Carpina, mais precisamente nas avenidas selecionadas para a pesquisa de campo, uma dificuldade de grande porte. Observando o quadro 04, compreende-se que os primeiros conflitos existentes nessa situação se dão justamente pela disposição dos postes, dos fios, além de haver o confronto direto entre a arborização nessas calçadas e até mesmo na instalação das placas informativas, enfim, vários elementos presentes e pertinentes num mesmo ambiente, no espaço das calçadas.

E acerca dos conflitos causados entre a arborização e o cabeamento aéreo de energia, um dos colaboradores responsáveis pela manutenção da vegetação na cidade comentou:

Se os galhos das árvores estão interferindo nos fios de energia elétrica e causando a queda da energia naquela rua ou na avenida, os colaboradores da concessionária de energia elétrica na cidade podam as árvores de todo jeito, improvisam um buraco entre os galhos, somente livrando a fiação e vão embora. (Informação verbal).

Por vezes, observar esse discurso implica pensar e analisar que têm acontecido situações semelhantes em várias cidades não-metropolitanas contemporâneas. Há, na realidade, uma disputa perene entre diversos elementos essenciais para os indivíduos presentes num mesmo espaço livre público. É perceptível que esse conflito entre as placas dos estabelecimentos comerciais, a arborização, o sistema de cabeamento de energia e telefonia, os pedestres e o espaço da calçada (figura 25), apresenta-se, mais uma vez, como um desafio diário e próprio de cidades pequenas, em que as mesmas vão se adaptando conforme as necessidades diárias dos agentes sociais.

Figura 25: Calçadas de estabelecimentos comerciais na Avenida Estácio Coimbra, Bairro São José, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Cabeamento aéreo de energia elétrica, telefonia, internet, árvore e placa da loja).

Observando essa constante disputa entre vários elementos e a vegetação, num mesmo espaço, Gomes, E.; Campos; Albuquerque (2005, p. 06) evidenciam que há uma “necessidade de reflexão na forma de gestão dessas redes em suas interfaces com os elementos também da vegetação.” Isso porque, a vegetação urbana é tão importante a ser pensada e planejada, quanto o processo de reorganização do espaço urbano, porque, em todos os sentidos, é o indivíduo social quem fundamenta cotidianamente esse espaço.

Nas avenidas elegidas para a execução da pesquisa, e, nas observações da dinâmica de usos e ocupação no espaço das calçadas, observa-se ainda que os pisos mais comuns, utilizados pelos

proprietários dos lotes nesse espaço, são as pedras portuguesas, e, em alguns momentos, as cerâmicas específicas para a área externa (figura 26). Porém, alguns pisos não oferecem segurança, nem tampouco um conforto aos seus usuários, apresentando, falta de manutenção – buracos nas calçadas – e, por vezes, um pavimento produzido a partir do cimento, que, necessita de manutenção periódica (figura 27). E como não há uma padronização no tipo de pavimento no espaço das calçadas, percebe-se que é a intenção do proprietário do lote que prevalece, o que nem sempre essa prioridade envolve a diversidade dos pedestres que circulam por elas, inclusive os que têm necessidades especiais.



Figura 26: Disposição dos pisos do espaço das calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.

Foto: Jaciara Lopes, 2015.

Figura 27: Disposição do piso no espaço das calçadas residenciais na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.

Foto: Jaciara Lopes, 2015.



O fluxo contínuo de indivíduos circulando pelo espaço das calçadas é constante, principalmente no horário comercial, nos turnos matutino e vespertino, de segunda-feira a sábado, estendendo também no horário noturno, quando os estabelecimentos comerciais fecham suas portas, permanecendo abertos os bares, as lanchonetes e sorveterias, promovendo atividades que movimentam as noites carpinenses. As farmácias também funcionam durante a noite, até às 22h, sobretudo aos domingos. Durante a semana (segunda-feira à quinta-feira), no horário noturno, esse fluxo de usuários se alterna, diminuindo consideravelmente, porém não deixa de existir movimento de pessoas nas avenidas investigadas. Esse movimento tem acontecido com frequência, após a revitalização da Praça Doutor Joaquim Nabuco, em que, além de ter sua iluminação renovada e ampliada, a praça conta com várias opções para indivíduos de todas as faixas etárias utilizarem.

É interessante observar que as lanchonetes, em alguns momentos, ultrapassam o espaço das calçadas, chegando a ocupar também uma parte da rua ou mesmo da avenida, em todos os horários, tanto diurno quanto noturno (figuras 28 e 29). Na Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro, há inclusive, outras lanchonetes na extensão da via. De acordo com um vendedor ambulante de caldo de cana, o mesmo trabalha como vigia à noite, mas consegue pagar a escola do filho, graças à venda de caldo de cana, água mineral e salgados, durante o horário comercial, na Avenida Dr. Joaquim Nabuco, principalmente nos dias de feiras livres, que geralmente acontecem nas quartas-feiras e aos sábados no horário matutino.

Figura 28: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.



Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Lanchonetes - na extensão da avenida - e farmácias funcionando no horário noturno).

Figura 29: Calçadas da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, Bairro Centro, Carpina/Pernambuco.

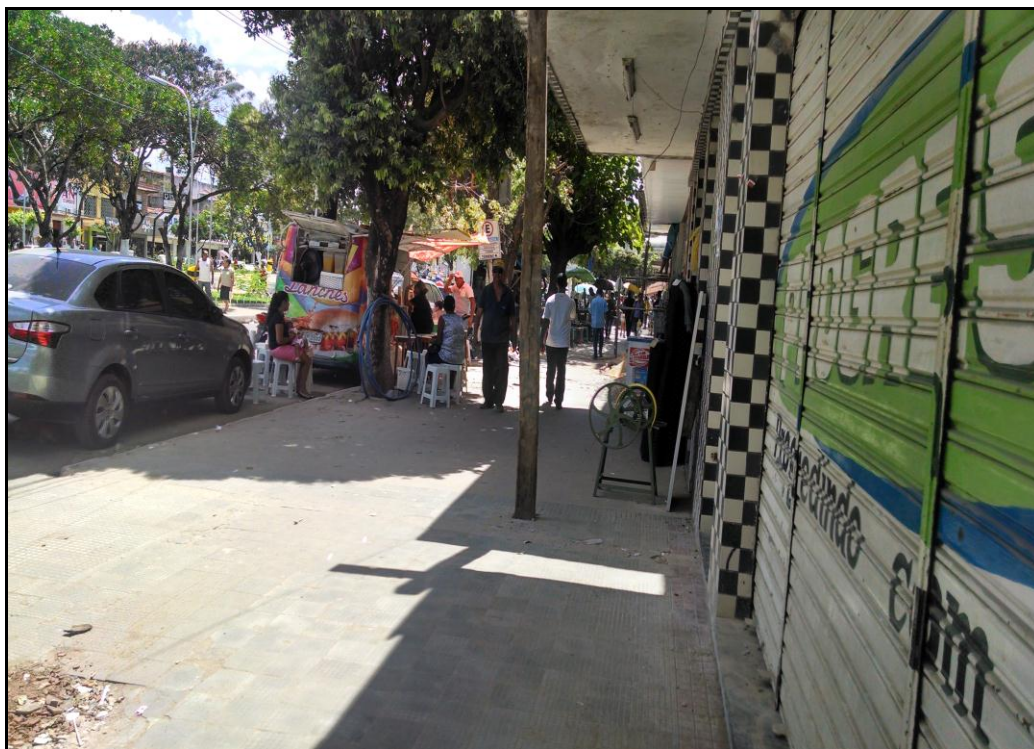


Foto: Jaciara Lopes, 2015.

(Lanchonete funcionando na frente da calçada, na extensão da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, no horário matutino; mais atrás, um veículo estacionado; na direita, estabelecimento comercial temporariamente fechado por conta de reforma interna).

Na entrevista realizada com o vendedor ambulante, ele destacou acerca de seu comércio localizar-se na extensão da Avenida Doutor Joaquim Nabuco, próximo ao espaço da calçada:

Eu sei que posso até está errado em colocar minha carrocinha aqui, perto da calçada (na rua mesmo), às vezes até atrapalhando para o povo passar, mas eu também preciso complementar minha renda, porque na minha casa só quem trabalha sou eu e como vigia eu faço um bico trabalhando somente à noite. Antigamente meu filho estudava na escola pública, lá era bom, mas eu tinha muita vontade de colocar ele numa escola particular, para investir mais em sua educação, coisa que meus pais nunca puderam fazer comigo, e hoje eu recebo muitos elogios dos professores dele a respeito de suas notas, de seu desempenho e de seu comportamento. E só por isso eu já fico muito feliz e sei que tem valido a pena todo esforço. Antes eu comprava a cana que vendo aqui a um amigo agricultor, depois comecei a plantá-la no quintal da minha casa, pois eu não uso agrotóxicos, e aos poucos tenho conseguido organizar e ampliar meu comércio. E o dinheiro que eu gastava comprando a cana eu já utilizo para investir em outros projetos. (Informação verbal).

Assim, diante das exemplificações outrora apresentadas, dos quadros, das figuras e dos depoimentos que se encontram no decorrer da pesquisa, é notável que todos os elementos

encontrados na extensão do espaço das calçadas, servem de alguma forma, e em certo momento, aos indivíduos citadinos. Deste modo, além de perceber os inúmeros desafios a serem revistos e reanalisados, quanto ao uso e ocupação existente no espaço das calçadas, é imprescindível lembrar que, todo e qualquer processo de reestruturação, independente da cidade e/ou do município, passa primeiramente pelo bem estar e pela segurança da sociedade local, pois, todos os indivíduos, fazendo parte da cidade, e, sentindo-se seguros, poderão se comprometer de forma ativa no bom desenvolvimento da mesma.

#### **4.3 As Inter-Relações e os Conflitos quanto às formas de Uso e Gestão do Espaço das Calçadas do Bairro Centro e do Bairro São José na Área Urbana de Carpina**

Desde o início do processo de urbanização na sociedade contemporânea, o próprio espaço urbano tem sido sujeito às transformações e readaptações que variam de momento em momento, de acordo com os indivíduos sociais presentes em determinada época neste mesmo espaço. E de acordo com Santos, M. (2006), esse espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Para o autor, no começo, era a natureza selvagem, formada por objetos naturais que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial funcione como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico.

Em outra ocasião, o mesmo autor salienta ainda que o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes. Os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações; os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos, ou seja, sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas

de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, 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 e a linguagem tem um papel fundamental na vida do homem, pois por ser a forma pela qual este se identifica reconhece através dela a objetividade das situações em seu entorno e, aos poucos, vai identificando novas formas de vivenciar esta dinâmica socioespacial.

Contudo, esse processo de reestruturação do espaço urbano, bem como de transformações cotidianas, não é desigual nas cidades brasileiras, pode até diferenciar em algumas particularidades, mas é constante em cada uma delas. Assim, compreende-se que a dinâmica do espaço das calçadas abrange vários elementos disponíveis na área urbana das cidades. Cidades essas que, quando se trata de observar o indivíduo como um sujeito social que interfere no desenvolvimento da mesma, não se diferenciam se são consideradas de pequeno, de médio ou de grande porte, pois quando se trata de promover espaços agradáveis e proporcionais àqueles que usufruem desses ambientes, há um grande desafio de reestruturar determinados espaços. Quando se analisa o espaço das calçadas de cidades não-metropolitanas médias e pequenas, especificamente a área urbana de Carpina, nas avenidas investigadas, percebe-se que há controvérsias nas inter-relações e também nos conflitos.

Começando primeiramente pelo significado dessas expressões, inter-relação e conflito, segundo o dicionário Aurélio on line de português e o dicionário on line informal<sup>7</sup>, a palavra ‘inter-relação’ significa a relação mútua que se estabelece entre dois ou mais elementos, entre uma coisa e outra; uma relação mútua, um precisa do outro para se auto afirmar, ou seja, um não existe na ausência do outro, ambos dependem entre si para existir; manter relações com outras pessoas ou objetos; enfim, se inter-relacionar com alguém, interagir. E, no mesmo dicionário (on line informal) o significado da palavra ‘conflito’ quer dizer um termo que pode designar diversos contextos, como luta, divergência, batalha, discussão, confusão ou discórdia; ou mesmo, oposição de interesses, sentimentos, ideias; disputa, desentendimento; briga, confusão, tumulto, desordem; desentendimento entre países.

<sup>7</sup> Significado da palavra *inter-relação*, disponíveis em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/inter-relação/>>. <<http://dicionariodoaurelio.com/busca.php?cx=partner-pub-5564131873509647:3753165150&cof=FORID:10&ie=UTF-8&q=interrela%C3%83%C2%A7%C3%83%C2%A3o&sa=Search%21&siteurl=dicionariodoaurelio.com%2Fbusca.php.>>>. Acesso em: 16 outubro 2015. Significado da palavra *conflitos*, disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/conflitos/>>. Acesso em: 16 outubro 2015.

Indo um pouco mais além no significado de algumas palavras, de acordo com o dicionário informal online, procurando a definição para a expressão ‘usos’<sup>8</sup>, o mesmo sublinha que é quando a pessoa utiliza, consume; ação de usar; utilizar algo com certa finalidade, emprego; aplicação; utilização de algo; na moda, estilo, maneira; aproveitamento de características específicas, ingestão. Para a palavra ‘gestão’, o dicionário a define como uma palavra latina, gerentia, de gerere, fazer; ato de gerir derivado da administração; palavra do português europeu, diferente de administrar, pois quem planeja, coordena, controla e organiza é o administrador. O ato de gerir é um ato de execução de ações pré-determinadas por um administrador, ou seja, ações exercidas por um gerente, enfim, a palavra gerir pode ser definida também por gerente.

Num segundo momento, é preciso analisar em que caminhos essas inter-relações e esses conflitos se cruzam e se encontram na dinâmica de disposição dos usos e da gestão do espaço livre das calçadas. Porque só há uma inter-relação entre algo ou entre alguém se existir esse alguém e, nesse caso, os indivíduos que interagem entre si e ao mesmo tempo se relacionam com os inúmeros objetos disponíveis em determinado espaço. Espaço esse que, dentre tantos exemplos é, nessa pesquisa, identificado como o espaço das calçadas (foco da dissertação), mas que, embora havendo indivíduos que interajam entre si e com o ambiente em que habitam, há que se entender que esse ambiente é regido, de alguma maneira, por leis contratuais, ao que Gomes, P. (2002) atribui de nomoespaço. Ou até por acordos, também importantes, regidos apenas pela força da palavra, pela força da amizade, pelas semelhanças nos mesmos critérios de desenvolvimento dos projetos pessoais, ao que o mesmo autor atribui de genoespço.

E são justamente essas características que diferem uma cidade da outra, uma realidade da outra, até um estado do outro, pois embora ambas se assemelhem na disposição do espaço e até em todo o processo de desenvolvimento urbano, existem especificidades próprias de cada lugar, como tão bem sublinha Carlos ao afirmar que independente do espaço onde o indivíduo social habita e se relaciona entre si e com os elementos concretos que estão à sua disposição, o lugar é o produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede...

---

<sup>8</sup> Significado da palavra *usos*, disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/usos/>>. Acesso em: 16 outubro 2015. Significado da palavra *gestão*, disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=gest%E3o>. Acesso em: 16 outubro 2015.

... de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora, produzindo a identidade, posto que seja aí que o homem se reconhece, porque é o lugar da vida. “O sujeito pertence ao lugar como este a ele, pois a produção do lugar liga-se indissociavelmente a produção da vida.” (CARLOS, 2007, p. 22).

E é nesse momento que se esclarecem algumas metáforas abordadas no decorrer da dissertação e, ao mesmo tempo, há os questionamentos que se tornam pertinentes na busca de possíveis respostas para responder às indagações e chegar a apresentar algumas contribuições para as futuras pesquisas referentes ao espaço das calçadas das cidades não-metropolitanas médias e pequenas. Entretanto, pode-se refletir: há realmente conflitos no espaço das calçadas? E esses conflitos interferem no relacionamento interpessoal dos indivíduos citadinos que formam e que vivem cotidianamente nesses espaços? Como um indivíduo citadino tem a noção de que ele está causando um conflito num espaço livre público onde está tentando ganhar o seu pão de cada dia? E aqueles indivíduos que querem consumir os elementos oferecidos por esse (s) comerciante (s) – que por ora encontra-se instalado no espaço das calçadas ou nos estabelecimentos comerciais afixados nessas calçadas – como esses indivíduos, principalmente os que são limitados, farão para chegarem até os estabelecimentos comerciais?

São várias indagações que se convertem e se colocam como ponto de partida ou de chegada e se coincidem ao início de toda a discussão desse trabalho, quando se relaciona com o processo de formação e de reestruturação do espaço; na verdade, o espaço urbano é constantemente modificado, poderia se dizer aqui, de segundo a segundo, quando não muda aqui muda em outro lugar, e assim sucessivamente. É um espaço em mutação, mas e quem é que promove toda essa alteração no espaço? Os indivíduos sociais, que são considerados os pivôs dessa mudança, são quem proporcionam tudo isso; ainda que de forma inconsciente, ou consciente, ou proposital, ou priorizando seus projetos, ou buscando o bem comum, estes sujeitos alteram a dinâmica do espaço urbano, seja no caminhar, no sentar, no dormir, trabalhar, enfim, nas inúmeras atividades diárias.

E assim acontece também no espaço livre, se este espaço é livre e é público, ele é destinado ao público, aos sujeitos sociais que o frequentam, ou pelo menos que o querem frequentar. Mesmo havendo a apropriação privada desse espaço livre público, ele não deixa de ser destinado aos sujeitos sociais. Quem se apropria dele, ainda que equivocadamente, de uma forma privada, é um indivíduo social, ativo e influente no espaço onde habita. Por vezes, os

indivíduos sociais delimitam suas áreas de atuação, de mais valia, e essa delimitação, essa predileção por um espaço e não por outro, é justamente o que acontece com o território, discutido por autores contemporâneos como, Gomes, P. (2002), Correia (1995) e Santos, M. (1996); ou seja, é um espaço que tem relação direta com o poder, mas que é adaptado conforme o andamento da própria História e principalmente com a atuação humana que atribui determinado valor a esse território.

Algumas vezes, determinado espaço é conhecido numa cidade como um espaço livre público, por exemplo, o espaço das calçadas e que é destinado à circulação dos pedestres ou aos ciclistas que não estão montados em suas bicicletas, mas alguém se ocupa desse espaço livre público, resolvendo investir nele de diversas maneiras e procura combinar, por meio de acordos informais, ou por amizades, ou pela força da palavra, com os responsáveis por esse espaço na cidade. Ou seja, a lei existe, e esta lei determina que aquele espaço seja um espaço livre público, democrático e destinado ao público, mas as práticas socioespaciais acontecem de forma diferente, principalmente em cidades consideradas de pequeno porte, em que a força da amizade é mais ativa do que a própria lei.

E essa realidade, presenciada em Carpina, durante as visitas de campo, confirmaram que as práticas socioespaciais acontecem, na maioria das vezes, pelas combinações realizadas através das amizades e até das trocas de favores. Tanto comerciantes como ambulantes, dividem o mesmo espaço, ou melhor, a mesma calçada e, em certos momentos, há acordos realizados entre eles, mas também há desacordos, quando, nesse caso, os vendedores ambulantes, por exemplo, ‘atrapalham’ a entrada dos clientes nos estabelecimentos comerciais. E como o comércio de vendedores ambulantes tem crescido em Carpina, esses acordos informais entre donos de estabelecimentos comerciais ou residentes e os próprios ambulantes têm se tornado frequente; “mas há também aqueles que chegam e se apropriam do espaço e também não comunicam, não pedem e acaba ficando por isso mesmo”, sublinhou o dono de um estabelecimento comercial.

Complementando, disse:

Esse tipo de procedimento, por parte dos ambulantes, acaba ficando chato, porque eu mesmo não me importo deles botarem os produtos para vender, que eles estão certos, isso é a forma que encontraram de ganhar o pão, até mesmo por conta dessa crise toda aí, mas deveria pelo menos pedir permissão, pelo menos seria uma consideração da parte dele, né?! Até a gestão municipal, por conta de que esses dias tem tido muitos ambulantes nas calçadas do centro, estão cadastrando eles para os colocarem em outros

pontos, como alguns já foram transferidos para lá; mas não tem jeito, eles voltam e só basta os técnicos da prefeitura darem as costas, lá estão os ambulantes no mesmo lugar novamente. Também, onde a prefeitura quer colocar eles é longe de tudo e de todos, e eu é que não queria ficar com meu ponto lá, pois quem é que vai sair daqui do centro para ir até lá comprar alguma coisa sabendo que aqui no centro tem tudo perto? Então eu vejo que a prefeitura às vezes vai empurrando, às vezes fecha um olho, às vezes cobra mais, depois esquece, ou finge que esquece e assim vai. (Informação verbal).

Um dos técnicos da Secretaria de Meio Ambiente do Município, responsável atualmente pela fiscalização e cadastramento dos comerciantes ambulantes, confirmou que realmente tem feito o trabalho de cadastramento dos ambulantes, e, incentivando-os a se alojarem no local onde a prefeitura disponibilizou para eles,

mas realmente tem sido muito difícil, ou melhor, um grande desafio diário, pois tem deles que mesmo cadastrados, vão e depois voltam para o mesmo lugar, para as calçadas do centro. E como o centro de Carpina está crescendo muito atualmente, a gestão municipal quer deixar as calçadas mais livres para os pedestres, porém, como somos poucos fazendo esse trabalho de fiscalização, não conseguimos vencer e fazer com que esse espaço fique totalmente livre, pois, por exemplo, hoje a gente vai lá, cadastra alguns ambulantes, ajuda-os a se mudarem para esse local onde a prefeitura disponibilizou, e até aí tudo bem... Passam uns dias e depois eles vão voltando, aos poucos, para o mesmo lugar. E o pior, que alguns chegam até a pedir ao prefeito ou aos vereadores para ficarem nas calçadas, e, como o prefeito e os vereadores precisam do voto deles, acabam deixando, e fica tudo por isso mesmo. (Informação verbal).

Um comerciante ambulante sublinhou que tem sua profissão oficial de pedreiro, mas, “ultimamente estou fazendo um bico que é vender brinquedos. Tenho que ganhar dinheiro, pois a família depende de mim, mas nem os brinquedos o povo tá comprando mais. Minha esperança é que com as festas de final de ano eu consiga vender mais alguma coisa.” (Informação verbal).

Questionado sobre o local onde a prefeitura quer instalar os comerciantes ambulantes, o mesmo disse:

O lugar que a prefeitura quer colocar a gente não passa nem uma mosca, inclusive alguns já foram instalados por lá, mas a maioria voltou para as calçadas do centro, pois quem é que vai sair daqui do centro e ir lá para o final da avenida, onde nem casa direito tem, para comprar alguma coisa? Nós estamos aqui todos arribados, pois a qualquer momento eles podem chegar aqui e carregar tudo o que a gente tá vendendo. (Informação verbal).

Como não existe uma padronização de serviços e objetos oferecidos pelos comerciantes ambulantes, eles oferecem diferentes produtos, dentre os quais podem se destacar: brinquedos importados, vestimentas, calçados, lanches, sorvetes e picolés, guloseimas, bancas para marcação de jogos etc. Contudo, essa dinamicidade de situações e de elementos acontece no espaço das calçadas, ou seja, no mesmo espaço onde acontece a circulação dos pedestres, no mesmo espaço onde estão disponíveis alguns bicicletários, no mesmo espaço onde está instalada toda a infraestrutura necessária à população citadina, além da exposição de utensílios domésticos, ocasionada pelos proprietários dos estabelecimentos comerciais, com o objetivo de chamar a atenção dos clientes.

Entretanto, até a chegada dos clientes nos estabelecimentos comerciais, bem como o desejo do mesmo cliente de usufruir algum elemento disposto na extensão do espaço das calçadas, há, de antemão, uma seleção ou mesmo uma escolha, ainda que forçada, desse cliente. Uma vez que o espaço das calçadas não se encontra adaptado para todo tipo de pedestre existente no município e/ou municípios circunvizinhos, conseqüentemente alguns usuários com necessidades especiais (como já foi abordado no decorrer da dissertação) não terão acesso a esses ambientes (principalmente nos estabelecimentos comerciais). E ainda que o espaço das calçadas, das avenidas investigadas sejam bem dimensionados na sua extensão, percebe-se que não há uma adaptação desse espaço para a população como um todo.

E não excluindo também essa realidade de análise, entende-se que há controvérsias pertinentes envolvendo as investigações, presentes e futuras, referentes ao espaço livre das calçadas. É claro que o olhar observador dependerá, exclusivamente, do conteúdo pelo qual as indagações serão encaminhadas, pois, cada pesquisador, como tem sido aqui abordado, terá sua prioridade ao eleger uma temática tão diversificada e, ao mesmo tempo, tão específica. E tendo em vista a importância do espaço da calçada como uma categoria de análise, Yázigi (2000) enfatiza que ela se caracteriza como uma rica categoria analítica, porque tem sua dinâmica própria, sendo por isso suscetível de ser organizada em diversos aspectos. Para ele, “a cidade é de todos”, mas o exemplo de conservar os diferentes espaços na cidade tem de vir de cima, iniciando-se “pelas obrigatoriedades que se impõem às concessionárias ou à própria gestão municipal.” (YÁZIGI, 2000, p. 487-488).

As observações empíricas realizadas no primeiro momento da pesquisa mostraram que, em algumas calçadas, os proprietários optaram por adaptá-las de acordo com suas necessidades pessoais ou de acordo com as necessidades pessoais de seus projetos futuros. Em outras

calçadas, houve um desgaste ocasionado pelo tempo (anos), e, como não aconteceram tantos investimentos nos imóveis pertencentes a essas calçadas, as mesmas também foram um pouco esquecidas. Uma senhora, residente há muitos anos na Avenida Estácio Coimbra, no Bairro São José ressaltou que,

por não haver uma busca ou um incentivo para investimento de tais calçadas, por parte dos proprietários dos lotes ou da própria gestão municipal, elas se tornaram um elemento irrelevante no desenvolvimento da cidade. E hoje, com uma população totalmente diferente dos primeiros moradores, vê-se a necessidade de encontrar meios que busquem fundamentar e reorganizar, além de outros ambientes, o espaço das calçadas da área central do município, já que tantas pessoas circulam por essa área diariamente. (Informação verbal).

A partir dos depoimentos apresentados no decorrer da dissertação, compreende-se que todo esse processo não é tão diferente nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas, principalmente quando se observa e analisa o espaço, pois, como já foi apontado, esses espaços, presentes e ativos nas cidades contemporâneas, assumem diferentes formas e tamanhos. Ou seja, o espaço das calçadas, as ruas, as praças, os parques etc, que compõem o tecido urbano, são espaços públicos considerados abertos e acessíveis a todas as pessoas. E esses espaços são projetados para o uso cotidiano a fim de organizarem a malha urbana, e garantir a circulação dos indivíduos, além de promover, em certas circunstâncias, a permanência e o lazer da população. Para Gomes, P. (2002), “os espaços públicos são, por excelência, aqueles que se configuram como esses espaços de comunicação entre diferentes. Lugar de confronto e negociação, esses espaços são cotidianamente atravessados por estratégias de ocupação entre os diferentes grupos.” (GOMES, P., 2002, p. 229).

Como Carpina apresenta um grande fluxo de pedestres na extensão do espaço livre das calçadas, contudo, também apresenta, por diversos motivos e fatores, algumas apropriações privadas nesses espaços livres, seja por parte dos comerciantes informais (ambulantes), seja por parte dos donos dos estabelecimentos comerciais, seja por parte dos gestores públicos. Então se observa que, embora havendo as leis contratuais na organização e na dimensão de tal espaço, há também a predominância dos acordos informais promovidos pelos indivíduos sociais, como tem sido aqui discutido. E acontece nessas calçadas o que Ana Fani Carlos sublinha, ao dizer que “as novas condições de existência se realizam desigualmente através da criação de uma rotina organizada (no espaço e no tempo) da vida cotidiana, transformando

radicalmente a sociabilidade, uma vez que produz transformações nos usos do espaço.” (CARLOS, 2007, p. 26).

No entanto, os autores refletem ainda que o homem vive atualmente a abertura de um novo espaço de comunicação com inúmeras possibilidades, sendo uma tarefa da própria sociedade, explorar as potencialidades positivas deste espaço de comunicação, nos planos econômicos, político, cultural e humano. Com a crescente e contínua dispersão do espaço urbano, interligando pensamentos, vontades, necessidades, prioridades e distribuindo novos padrões de comunicação e de sociabilidade, surgem novas maneiras de olhar a cidade, tanto por parte de pesquisadores, como por parte dos planejadores urbanos e principalmente dos indivíduos que a modificam dia após dia. Assim, há uma multiplicidade de territórios dentro de um único centro urbano, seja ele efetivado em nível de bairro, de rua, de comunidade rural, de cidade, de município; sendo que, cada território, tendo os grupos sociais como peças fundamentais, busca, dia após dia, recriar esses territórios e adaptá-los de acordo com suas necessidades.

Para Saquet (2015), os indivíduos sociais produzem historicamente ‘os territórios’ conforme seus objetivos, suas metas, seus recursos financeiros, suas técnicas, suas tecnologias, ideologias, apropriações etc. Esse mesmo território influencia diretamente na processualidade social, natural e espiritual, assumindo, dessa maneira, a centralidade das discussões e construções dos projetos de desenvolvimento. Por isso, “não é possível negligenciar as características plurais, naturais e sociais, históricas e relacionais de cada território” quando se tem “um compromisso político com a qualidade de vida do povo e com a recuperação e preservação ambiental.” (SAQUET, 2015, p. 129). A cidade, independente da dimensão que possui, apresenta formas repletas de usos, de estabilidade e também de instabilidade e, neste sentido, apresenta relativamente uma grande capacidade de refuncionalização em todos os seus domínios.

Todavia, sabe-se que a própria dinâmica de formação e de reestruturação do espaço urbano, de seus espaços públicos e espaços livres públicos, não são mais vivenciados da mesma maneira. O próprio comportamento do usuário desses espaços mudou, os interesses pessoais desse usuário e os interesses coletivos também mudaram, até a forma de praticar e perceber a cidade não é mais a mesma por parte dos mesmos indivíduos/usuários. Então, tendo em vista tais mudanças cotidianas, entende-se que a cidade, enquanto espaço da vida cotidiana (CARLOS, 2007), é também o reflexo de uma época, o lugar onde essas mudanças ocorrem e os indivíduos sociais se expressam de acordo com as formas sociais vigentes em cada

momento. Assim, novos conceitos são criados e recriados, e, a cada dia, é mais fácil perceber a influência dessas novas transformações, decorrentes dos novos processos de reorganização do espaço urbano, que interferem no comportamento do indivíduo.

E esse processo tem atualmente reforçado o papel das cidades não-metropolitanas médias e pequenas, enquanto espaços de consumo tanto locais como regionais, reforçando também a intermediação e a centralidade destas cidades. (SPOSITO, M., 2009). Como tão bem aponta Carlos (2007), quando diz que é por isso que se pode afirmar que o espaço urbano “contempla simultaneamente as possibilidades concretas de realização da sociedade e as suas virtualidades.” E é nesta perspectiva, que, mesmo estando em constante desenvolvimento, formação e reestruturação, independente da atribuição que lhe é dada – grande, médio ou pequeno porte – a cidade aparece como “o lugar do possível, em um momento de constituição da sociedade urbana a partir da generalização do processo de urbanização do mundo.” (CARLOS, 2007, p. 22).

Em uma de suas obras, Milton Santos sublinha que quanto menor é um lugar a ser examinado, tanto maior será o número de determinações que incidem sobre este lugar, por isso há tanta complexidade no estudo mais acentuado de um espaço menor. E observando a realidade apresentada na área urbana de Carpina, mais precisamente no espaço das calçadas das avenidas investigadas, coloca-se em prática o que Endlich apud Sposito, E. e Jurado da Silva (2013) sublinha, a respeito das investigações referentes às pequenas cidades, ao dizer que estudá-las ajuda a entender não apenas elas em si mesmas, mas promove um olhar diferente sobre todo o território, a partir de suas perspectivas políticas, econômicas e sociais, contribuindo para a interpretação da própria realidade em que elas se encontram, a partir das atuações cotidianas dos indivíduos.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta investigação foi conduzida com o objetivo de analisar as inter-relações e os conflitos existentes, entre os usos e a gestão do espaço das calçadas de cidades não-metropolitanas médias e pequenas, a partir das intervenções cotidianas dos indivíduos, adotando como estudo de caso, a área urbana do município de Carpina/Pernambuco, especificamente a Avenida Estácio Coimbra, localizada no Bairro São José e a Avenida Doutor Joaquim Nabuco, localizada no Bairro Centro. Tendo como objeto de estudo da pesquisa o espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas, questionou-se acerca dessa problemática: Em que dimensões, os indivíduos, influenciam, nos usos, na gestão, nos conflitos e nas inter-relações no espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas médias e pequenas? Há territórios no espaço das calçadas? E se há, como eles se configuram?

Em primeiro lugar, procurou-se compreender como acontece a dinâmica da disposição do espaço urbano, dos espaços livres públicos e privados e do espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas médias e pequenas. Num segundo momento, buscou-se discutir como a legislação e as normativas referentes a esse espaço favorecem o indivíduo; ao mesmo tempo, almejou-se apontar quem são os gestores e os usuários do espaço das calçadas e como são formados os possíveis territórios interpostos nas calçadas por esses agentes sociais. Em seguida, procurou-se realizar um diagnóstico a partir das análises referentes à dinâmica do espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas, nas peculiaridades, semelhanças e diferenças do espaço das calçadas das metrópoles, principalmente quanto aos usos, à gestão, aos conflitos e às inter-relações existentes nesse espaço.

Por ser o espaço das calçadas um relevante elemento urbano e universal, que se expressa de maneira distinta nas cidades contemporâneas, composto por uma rica e complexa dinâmica, a pesquisa procurou apontar como estudo de caso a área urbana de Carpina, uma das cidades não-metropolitanas, localizada na Zona da Mata Norte do estado de Pernambuco e dotada de particularidades quanto às formas de usos e de apropriação no espaço das calçadas. Dessa forma, buscou-se apresentá-la, durante a investigação, como um dos possíveis exemplos em que as normas de conduta e os acordos de amizade, promovidos pelos usuários citadinos, formalizam e fundamentam esse espaço, observando, sobretudo, a heterogeneidade de elementos e de comportamentos socioespaciais encontrados nele.

O desenvolver da pesquisa e as observações empíricas na área investigada, permitiu compreender que, a dinâmica de disposição do espaço urbano nas cidades não-metropolitanas independente de sua escala socioeconômica, ‘não’ segue um ritual uniforme que se encaixe em todas as cidades. Sabe-se que cada cidade apresenta peculiaridades que são provenientes dos indivíduos que a povoam, que a movimentam e de como percebem e vivem a/cidade. Estes, por sua vez, dependendo de suas necessidades pessoais, procuram adaptar os diferentes espaços da cidade, especialmente os espaços livres públicos, já que estes são livres e, por vezes, são reconhecidos como espaços ‘sem dono’; contudo, em alguns momentos, nessa adaptação, esses indivíduos decidem seguir as normas de conduta estabelecidas pela gestão municipal (nomoespaço) e, em outras ocasiões, buscam atender às expectativas ou aos arranjos cordiais de suas prioridades ou do grupo social a que pertencem (genoespaço).

Então, observando especificamente o espaço das calçadas nas cidades não-metropolitanas, objeto de estudo que norteou este trabalho, entende-se, num primeiro âmbito que estes lugares são espaços favoráveis para a convivência e para as relações sociais cotidianas, ou seja, sendo um ambiente primordial que caracteriza a paisagem urbana, refletindo a cultura local e proporcionando o exercício da cidadania. Depois, é possível perceber que tão importante quanto o espaço da calçada propriamente dito e observado de modo concreto, é o comportamento dos indivíduos sociais nesse espaço. Ou seja, as regras formais e informais de convivência entre esses indivíduos e entre eles e o espaço das calçadas é que determinam as formas de usos e de apropriação do mesmo, uma vez que, embora existam leis e normativas que o administre, o usuário cidadão, de alguma maneira, direta ou indireta, elege sobre ele o seu território e estabelece nele novas formas de usos e de apropriação.

Ainda durante a discussão, foram apresentados alguns elementos fixos e fluxos disponíveis no espaço das calçadas, que, de certa maneira, dificultam a circulação do indivíduo nesse espaço. Entretanto, as leis e normativas no âmbito federal, estadual e/ou municipal que regulam o uso da propriedade urbana procuram beneficiá-los, já que são esses indivíduos os gestores e os usuários ativos da cidade e, em especial, do espaço das calçadas. Mas, os códigos de conduta, por vezes, perdem a força diante da realidade inerente de cada cidade, visto que cada uma possui suas habilidades e carências. Até mesmo com relação às territorialidades e temporalidades encontradas no espaço das calçadas, essas são ocasionadas a partir das atuações diretas dos indivíduos e são apontadas como consequências internas das atitudes pessoais deles, pois as práticas socioespaciais construídas e redefinidas ao longo do tempo continuam sendo experimentadas cotidianamente.

Deste modo, compreende-se que as práticas socioespaciais poderiam ser consideradas mais importantes do que o próprio espaço urbano, pois mesmo que existisse o espaço e não existissem os indivíduos para o movimentarem, para darem vida a esse espaço, não teria sentido o mesmo, nem tampouco as transformações ocorridas ao longo dos anos, a partir dele, nas diversas esferas urbanas. Da mesma maneira acontecem com os indivíduos sociais, esses é que dão sentido ao espaço, tanto às transformações ocorridas nesse espaço como às readaptações que são redirecionadas nos mais diversos lugares habitados por eles. Nesses termos, poderia se dizer que acontece um emaranhado de atitudes e porque não dizer, como que uma *teia de aranha*, onde houve um início, mas que devido a tantas ramificações derivadas de tantas estratégias proporcionadas pelas necessidades cotidianas, tanto do espaço como do sujeito social, esse emaranhado encontra-se cada vez mais interligado e mais interconectado, chegando ao ponto de, em alguns momentos, provocarem verdadeiros conflitos nas inter-relações desses sujeitos e desses com o espaço.

Então, relacionando tudo o que foi discutido ao longo da pesquisa com a área investigada, é perceptível que, mesmo Carpina, a partir de algumas características, ser observada como uma cidade não-metropolitana considerada de médio porte, e analisando-se outros aspectos, ser observada como uma cidade não-metropolitana de pequeno porte, apresenta assim peculiaridades em sua dinâmica urbanística. Peculiaridades que são originadas a partir das atuações diretas dos indivíduos sociais que formam sua área urbana; peculiaridades que, algumas vezes, ultrapassam as leis contratuais, permanecendo os acordos informais provenientes das combinações entre os sujeitos sociais (gestores, comerciantes formais e informais, residentes e pedestres). Peculiaridades que geram combinações e que também não agradam nem beneficiam a todos os cidadãos, mas que tem ultrapassado os anos e vem se materializando como uma ‘nova’ forma, arranjada, de administração e de apropriação do espaço urbano, especificamente do espaço das calçadas.

Nestes termos, pode-se afirmar que não existe um modelo específico para uma calçada ideal, visto que o espaço da calçada é apenas uma parte do espaço público existente nas cidades contemporâneas, adaptado de acordo com as práticas socioespaciais existentes nele. Práticas que são originadas a partir das atuações diárias dos indivíduos sociais que se utilizam desse espaço. Em alguns momentos, como foi abordado durante a redação da dissertação, o indivíduo adapta a calçada de acordo com suas necessidades, e, essa acomodação, por vezes, geram barreiras concretas nas formas de usos e de apropriações da mesma, seja na forma de acoplar os elementos concretos, seja na forma de utilizá-la e de se apropriar dela. Entretanto,

o que vai apontar se determinada calçada apresenta ou não um ordenamento harmonioso para seus usuários é justamente como estes se utilizam desse espaço público e paulatinamente democrático.

Apesar da discussão aqui apresentada, referenciando o espaço das calçadas na área urbana de Carpina, ser muito semelhante às especificidades encontradas no espaço das calçadas de cidades metropolitanas, ou de cidades capitais consideradas de grande porte, por exemplo, a cidade do Recife/Pernambuco, há de se perceber que ambas apresentam características intrínsecas diferentes. Pois, a relação nomoespaço e genoespaço, em sua prática, é totalmente diversificada; na cidade metropolitana, as normatizações são muito mais presentes, especialmente porque os ‘olhares’ e as ‘cobranças’ são maiores e mais evidentes nesses lugares, o que se observa desigualmente numa cidade não-metropolitana, onde os acordos cordiais informais passam a conduzir com mais intensidade os diversos espaços da cidade, por vezes em troca de favores ou visando, dentre tantos fatores, uma ‘boa amizade’.

E embora haja inter-relações, conflitos, acordos formais, regidos por leis contratuais e acordos informais conduzidos pela força da palavra e/ou pelas amizades, há um grande diferencial existente nas cidades não-metropolitanas, em que os sujeitos se reconhecem e são reconhecidos por simples atitudes habituais e esse reconhecer acaba por atribuir, diante de determinadas decisões, em prol de prioridades e necessidades pessoais, certas vantagens sobre outrem. Além de haver por traz desses acordos informais, as relações de vizinhança, as relações interpessoais, os códigos resultantes da história daquele espaço, os acordos entre o formal e o informal, entre o legal e o ilegal, o que acaba gerando um movimento dialético constante, porque há fluxos e há questões que se integram e interagem e isso não é possível exemplificar apenas pelo tamanho de uma cidade. Sendo assim, pode-se afirmar que quando são importados os códigos de uma cidade para outra, independente de ser metropolitana ou não, tais diretrizes acabam sendo assimiladas de alguma forma e em algumas questões.

Logo, percebe-se que, planejar cidades exige uma sensibilidade maior em relação à dinâmica urbana já existente nelas, pois além de se perceber que em muitos episódios há uma tentativa de aplicação de modelos de planejamento criados para as metrópoles, estes acabam não condizendo com a realidade de outras cidades em outra escala. Desta forma, compreende-se que, muito mais do que estabelecer conceitos e formas prontas, aplicando-as em qualquer cidade, numa tentativa de submetê-las às experiências específicas de outras realidades, tem-se a necessidade de compreender especificamente as características de cada uma, bem como, as

atuações cotidianas dos indivíduos sociais que a movimentam. No entanto, essa pesquisa reforça a tese de que o Brasil precisa ser visto muito além das especificidades de uma análise metropolitana, pois como foi abordado, há realidades desafiadoras em municípios não-metropolitanos que necessitam serem investigadas e elucidadas com o objetivo de enriquecer o campo acadêmico científico.

Contudo, as discussões referentes ao espaço das calçadas em cidades não-metropolitanas não se esgotam com o término da dissertação, muito pelo contrário, tem-se o desejo e o desafio de aprofundá-las, analisando também as percepções dos indivíduos sociais enquanto usuários ativos capazes de modificar o espaço urbano em que convivem e habitam. Até porque, o entendimento da inter-relação entre o indivíduo social e o espaço livre público existente na cidade é um exercício constante; primeiro, porque, busca compreender de que forma se concretiza diariamente essa interação, depois procurar entender como os efeitos dessa interação e as novas possibilidades de reestruturação do espaço habitado, podem transformar a maneira como este indivíduo percebe e atribui novos significados ao lugar onde vive; além de ser uma temática atual, aberta para novas pesquisas, capaz de cooperar para que, profissionais de diversas áreas, compreendam melhor como as intervenções, diretas e indiretas dos sujeitos sociais, influenciam no planejamento e desenvolvimento das cidades contemporâneas.

Por conseguinte, a pesquisa apontou que a realidade de cada cidade independe da outra, uma vez que existem inúmeras informações norteando e interagindo num mesmo espaço e com o indivíduo existente nesse espaço. Entretanto, a formação de grupos sociais, sobretudo nas cidades consideradas de pequeno porte, e até algumas consideradas de médio porte, é inevitável; porém, não são impossíveis de serem direcionados em busca do bem comum de todos os cidadãos. Pois, se uma cidade em pleno desenvolvimento, na pessoa dos gestores públicos ou dos grandes, médios e pequenos empresários formais e informais, ou, na pessoa dos moradores habituais e até dos transeuntes rotativos, procura, acima de tudo, direcionar os investimentos e o olhar promissor, principalmente para o ‘bem estar’ da sua população, com certeza essa cidade tem a capacidade de crescer e de se desenvolver muito mais e em diversos aspectos. Assim, o planejamento urbano e, porque não dizer, o planejamento urbano participativo, torna-se um elemento primordial na hora de pensar a cidade, mais importante até do que a própria gestão, pois se a cidade for projetada ou até readaptada à luz dos indivíduos que a usa, os códigos de conduta serão apenas consequências de um planejamento democrático.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana: memórias, rugosidades e metamorfoses**. Recife, 2006. Dissertação de Mestrado em Geografia.

\_\_\_\_\_; GOMES, Edvania Tôres Aguiar. **Consumo do espaço e o espaço do consumo em eixos de circulação interurbanos na região metropolitana do Recife**. In: Revista Scripta Nova. Disponível em: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(043\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(043).htm). Acesso em 27 /agosto /2015.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IPESPE, 1995.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004. 97 p.

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro. **Código de Trânsito Brasileiro - Instituído pela Lei no 9.503, de 23/09/1997**. Brasília: DENATRAN, 2008.

BRASIL, Estatuto da cidade (2001) **Estatuto da cidade: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, e legislação correlata**. – 2. ed. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

\_\_\_\_\_. **O turismo e a produção do não-lugar**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **Dinâmicas urbanas na metrópole de São Paulo**. En publicación: América Latina: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006. ISBN 978-987-1183-64-7. Disponible en la World Wide Web: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/04alessand.pdf>.

\_\_\_\_\_. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2006.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: FFLCH, 2007.

\_\_\_\_\_. SOUZA, Marcelo Lopes. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (orgs.): **A produção do espaço urbano, agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2011.

\_\_\_\_\_. **Análise espacial.** São Paulo: Contexto, 2013.

CARPINA: OITENTA E CINCO ANOS DE HISTÓRIA. **Histórico do município de Carpina/Pernambuco.** Disponível em: <http://pernambucoempauta.blogspot.com.br/2013/09/historia-de-carpina-85-anos-de.html>  
Acesso em: 01 junho 2015.

CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo Cesar da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato. (organizadores). **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 2ª Edição.

CERTEAU. Michel de. **A invenção do cotidiano. 1 – Artes de fazer.** Petrópolis: Vozes 1994. 16ª Edição.

CONTE. Cláudia Heloiza. **Cidades Médias: Discutindo o Tema.** Revista Sociedade e Território, Natal, v. 25, nº 1, p. 45 – 61, jan. / jun. 2013.

CÓRDULA FILHO, Raul. **Caminhos de pedra: calçadas do Bairro do Recife.** Recife: Tanahlot, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. **Região e organização espacial.** São Paulo: Ática, 2000. 7ª Edição.

COSTA. Eduarda Marques da. **Cidades médias: contributos para a sua definição.** Finisterra, XXXVII, 74, 2002, pp. 101-128.

CUNHA, Francisco. HELVÉCIO, Luiz. **Calçada, o primeiro degrau da cidadania urbana.** Recife: INTG, 2013.

ENDLICH, Ângela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná.** Presidente Prudente: 2006. 505 p. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.

GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. **A dimensão socioambiental na gestão dos espaços liminares – o trivial embate entre conteúdo e processo.** In Dilemas Urbanos – novas abordagens sobre a cidade. Orgs: Carlos, Ana Fani Alessandri. Lemos, Amalia Inês de. São Paulo: Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_. CAMPOS, Heleniza Ávila. ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **As árvores e as redes de energia e comunicação nas calçadas – uma pesquisa no centro expandido do Recife – Pernambuco/Brasil.** Publicado em 27/maio/2005. Disponível em: < <http://elistas.egrupos.net/lista/humboldt/archivo/indice/5515/msg/5748/>>. Acesso em: 20 setembro 2014.

\_\_\_\_\_. **Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica.** Recife: Massangana, 2006. Série Revista de Pesquisa Histórica, N. 26-2, 2013.

\_\_\_\_\_. ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **A via mangue no processo de produção do espaço da cidade do recife.** X Encontro nacional de associação nacional de pós-graduação e pesquisa em geografia. Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. 07 a 10 de outubro de 2013.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. **Aula sobre métodos.** Recife: Universidade Federal de Pernambuco. Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Desenvolvimento Urbano. Mestrado em Desenvolvimento Urbano. 2014. 12 Slides. Coloridos. Acompanha textos.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana. Ensaio de geopolítica da cidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOUVEIA, Miguel. **Calçada portuguesa e artística: um olhar sobre uma arte milenar.** Disponível em <<http://www.publico.pt/local/noticia/o-chao-de-pedras-pretas-e-brancas-nasceu-ha-172-anos-1627009>> Acesso em: 12 agosto 2015.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l' espace. 4ª Éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início de fevereiro/2006.

LEITÃO, Lúcia. (org.). **As calçadas que a gente tem, as calçadas que a gente quer. Manual de orientações para intervenção em calçadas**. RECIFE, Prefeitura, Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. Recife: A secretaria, 2002. Prefeitura do Recife.

LIRA, Bruno Carneiro. **O passo a passo do trabalho científico**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

MAIA, Doralice Sátyro. **Cidades médias e pequenas do nordeste: conferência de abertura**. LOPES, Diva Maria Ferlin. HENRIQUE, Wendel. (Orgs.). Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo - Rio de Janeiro: Hucitec - Abrasco, 1998.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 29ª. Ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

PAULO, Prefeitura de São. Coordenação de subprefeituras. **Conheça as regras para arrumar sua calçada**. 1º Seminário Paulistano de Calçadas - São Paulo 2004 e Fórum Paulistano de Passeio Público. São Paulo, 2005.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita; MESQUITA, Liana. **Espaços Livres do Recife**. Recife: Editora Universitária, 2000.

SALDANHA, Nelson. **O jardim e a Praça. O privado e o público na vida social e histórica**. São Paulo: Edusp, 1993.

SANTOS, Luzia Maria de Vasconcelos dos. **Carpina, uma caminhada histórica**. Carpina: Grafneto, 2003. 1ª Edição.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1985.

\_\_\_\_\_. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987. 3ª edição: 1996.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: USP, 2006. 4 Ed.

SAQUET, Marcos Aurelio. **As diferentes abordagens do território e a apreensão do movimento e da (i) materialidade**. Geosul, Florianópolis, v. 22, n. 43, p 55-76, jan./jun. 2007.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SILVA. Andresa Lourenço da. **Breve discussão sobre o conceito de cidade média**. Geoingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia de Maringá, v. 5, n. 1, p. 58-76, 2013. ISSN 2175-862X (on-line).

SILVA. Eduardo Gaspar Chaves Cavalcanti da. **A dinâmica na produção do espaço urbano na região metropolitana do Recife em função da copa do mundo 2014: o caso do loteamento São Francisco**. ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. MACHADO, Maria Rita Ivo de Melo. (Orgs.). O rural e o urbano na região metropolitana do Recife. Garanhuns: Editora Universitária da UFRPE, 2014.

SILVA, Rooseman de Oliveira. **Formas de uso e apropriação do espaço urbano coletivo, o caso do bairro jardins em Aracajú – SE**. Recife, 2003. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano.

SOKOLOWSKI, Robert. **Introdução à fenomenologia**. Tradução: Alfredo Gomes. São Paulo: Loyola, 2004.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 3 Edição.

SPOSITO, M. E. B. **Novos conteúdos nas periferias urbanas nas cidades médias do estado de São Paulo, Brasil.** Revista Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM, Cidade do México, n.54, 2004, p. 114-139.

\_\_\_\_\_. **Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil.** In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SORBAZO, O. (Orgs.). Cidades médias: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

\_\_\_\_\_. Et al. **O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica.** In SPOSITO, M.E.B (Org.). Cidades Médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

\_\_\_\_\_. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras.** Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009.

\_\_\_\_\_. **Desafios para o estudo das cidades médias.** In: Seminário Internacional de la Red Iberoamericana De Investigadores sobre Globalización y Territorio, 11, 2010, Mendoza. Anais... Mendoza: UNCUIYO - Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

\_\_\_\_\_. **As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos.** In: SPOSITO, M. E. B. (org.) Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP, 2011. p. 609-642.

\_\_\_\_\_. SPOSITO, Eliseu Savério. **Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias.** Universidade Estadual Paulista (UNESP): Campus de Presidente Prudente, 2013.

SPOSITO, Eliseu Savério. JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas perspectivas teóricas e transformações socioespaciais.** Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

TESSARINE, José Benedito. **O mobiliário urbano e a calçada.** Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu. São Paulo, 2008.

URBANA, Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade. **Cartilha Calçadas Pelotas.** Prefeitura de Pelotas, Rio Grande do Sul. Maio, 2014.

VACCARI, Lorreine Santos. FANINI, Valter. **Mobilidade Urbana: Série de cadernos técnicos da agenda parlamentar**. Estado do Paraná, 2013.

YÁZIGI, Eduardo. **A perversão do espaço público na atualidade: caminhos do re-desenho**. V Seminário de História da cidade e do Urbanismo – Cidades, temporalidades em confronto: uma perspectiva comparada da história da cidade, do projeto urbanístico e da forma urbana. Campinas: FAU-PUC, 1998.

\_\_\_\_\_. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas / FFLCH6 / USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ZATTAR, Neuza. Calçadas: **Espaços públicos ou privados?** Revista Línguas e Instrumentos Linguísticos 23/24. Campinas: RG 2009, 2011.

#### **Sites Consultados:**

- <http://cidades.ibge.gov.br>
- <http://www.condepefidem.pe.gov.br>
- <http://www.dicionariodoaurelio.com>
- <http://www.dicionarioinformal.com.br>
- <http://www.michaelis.uol.com.br>

## APÊNDICE A



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA – PARTE I

Identificação do Entrevistado

Nome:

Endereço:

Faixa Etária:

Sexo:

Profissão:

### Perguntas específicas para os residentes:

1 - Há quanto tempo você mora em Carpina?

2 - Descreva como era sua rua e, conseqüentemente, as calçadas, nos primeiros dias quando começou a residir nela.

3 - Você acha sua calçada adequada para qualquer cidadão transitar? Por quê?

---

\*\*\*\* As perguntas apresentadas, nos roteiros das entrevistas semiestruturadas, foram intercaladas, com outros questionamentos pertinentes, para o desenvolvimento e concretização do objeto empírico da pesquisa, no momento em que os indivíduos entrevistados demonstravam interesse em respondê-las. Ressalta-se ainda que tais questionamentos, não citados nos roteiros, surgiam a partir das respostas desses indivíduos; todavia, algumas respostas foram citadas no decorrer da dissertação.

## APÊNDICE B



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA – PARTE II

Identificação do Entrevistado

Nome:

Endereço:

Faixa Etária:

Sexo:

Profissão:

### Perguntas específicas para os técnicos da Secretaria de Meio Ambiente:

- 1 - Como acontece a gestão dos espaços das calçadas da área urbana de Carpina?
- 2 - Como acontece a gestão do espaço das calçadas especificamente no Bairro Centro e no Bairro São José, já que nessa área destaca-se o setor comercial?
- 3 - Quais atividades de conhecimento e capacitação são promovidas pela prefeitura para conscientizar a população acerca dos usos e gestão do espaço das calçadas?

## APÊNDICE C



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA – PARTE III

Identificação do Entrevistado

Nome:

Endereço:

Faixa Etária:

Sexo:

Profissão:

### Perguntas específicas para os comerciantes e vendedores ambulantes:

1 - Há quanto tempo seu comércio existe na cidade de Carpina?

2 - Descreva como era essa rua e, conseqüentemente, as calçadas, nos primeiros dias quando seu comércio se iniciou nela.

3 - Você acha essa calçada (onde existe o seu comércio) adequada para qualquer pedestre transitar? Por quê?

## APÊNDICE D



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

### ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA – PARTE IV

Identificação do Entrevistado

Nome:

Endereço:

Faixa Etária:


Sexo:

Profissão:

### Perguntas específicas para os pedestres:

- 1 - Há quanto tempo você frequenta o espaço das calçadas em Carpina? Por quais motivos?
- 2 - Consegue transitar com segurança no espaço das calçadas da cidade? Por quê?
- 3 - Você acha o espaço das calçadas adequado para qualquer pedestre transitar? Por quê?

## ANEXO

Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Serres Humanos	UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE / UFPE-	
--	--	---

## PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

## DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** O Espaço das Calçadas em Cidades Não-Metropolitanas: o caso de Carpina - Pernambuco

**Pesquisador:** JACIARA DA CONCEIÇÃO ANDRADE LOPES

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 47009715.4.0000.5208

**Instituição Proponente:** Centro de Artes e Comunicação

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

## DADOS DA NOTIFICAÇÃO

**Tipo de Notificação:** Envio de Relatório Final

**Detalhe:**

**Justificativa:** Envio de Relatório Final

**Data do Envio:** 25/04/2016

**Situação da Notificação:** Parecer Consubstanciado Emitido



## DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 1.517.017

## Apresentação da Notificação:

A notificação foi apresentada para avaliação do relatório final da pesquisa.

Endereço:	Av. de Engenharia s/nº - 1º andar, sala 4, Prédio do CCS
Bairro:	Cidade Universitária CEP: 50.740-800
UF:	PE Município: RECIFE
Telefone:	(81)2128-8588 E-mail: cepcos@ufpe.br

Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Serres Humanos	 UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE / UFPE-	
--	--	---

Continuação do Parecer: 1.517.017

**Objetivo da Notificação:**

O pesquisador solicita a aprovação do relatório final da pesquisa.

**Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

O TCLE foi apresentado no projeto inicial com Riscos e Benefícios e devidamente utilizados pelo pesquisador.

**Comentários e Considerações sobre a Notificação:**

A notificação foi apresentada com o relatório e a mesma está adequada, sendo que o(s) membro(s) da pesquisa ter(em) participado(s) e foram indicados resultados e conclusão.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Os termos foram considerados adequados.

**Recomendações:**

Sirecomendação.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Aprovado.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Relatório final aprovado.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Envio de Relatório Final	Relatorio_Final.pdf	25/04/2016 15:23:47	JACIARA DA CONCEIÇÃO ANDRADE LOPES	Acelto

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

Endereço: Av. de Engenharia s/nº - 1º andar, sala 4, Prédio do CCS  
 Bairro: Cidade Universitária CEP: 50.740-800  
 UF: PE Município: RECIFE  
 Telefone: (81)2128-8588 E-mail: cepcos@ufpe.br

Comitê de Ética  
em Pesquisa  
Envolvendo  
Serres Humanos



UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
PERNAMBUCO CENTRO DE  
CIÊNCIAS DA SAÚDE / UFPE-



Continuação do Parecer: 1.517.017

RECIFE, 27 de Abril de 2016

---

Assinado por:  
Gisele Cristina Sena da Silva Pinho  
(Coordenador)

Endereço: Av. da Engenharia s/nº - 1º andar, sala 4, Prédio do CCS  
Bairro: Cidade Universitária CEP: 50.745-800  
UF: PE Município: RECIFE  
Telefone: (81)2126-5588 E-mail: cepoc@ufpe.br