

**Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós Graduação em Administração - PROPAD
Curso de Mestrado em Administração**

Eduardo Cardoso Gonçalves

**Caminhar pelo Recife Antigo
A Calçada como Espaço de Vivência**

Recife, 2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

CLASSIFICAÇÃO DE ACESSO A TESES E DISSERTAÇÕES

Considerando a natureza das informações e compromissos assumidos com suas fontes, o acesso a monografias do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco é definido em três graus:

- "Grau 1": livre (sem prejuízo das referências ordinárias em citações diretas e indiretas);
- "Grau 2": com vedação a cópias, no todo ou em parte, sendo, em consequência, restrita a consulta em ambientes de biblioteca com saída controlada;
- "Grau 3": apenas com autorização expressa do autor, por escrito, devendo, por isso, o texto, se confiado a bibliotecas que assegurem a restrição, ser mantido em local sob chave ou custódia;

A classificação desta dissertação se encontra, abaixo, definida por seu autor.

Solicita-se aos depositários e usuários sua fiel observância, a fim de que se preservem as condições éticas e operacionais da pesquisa científica na área da administração.

Título da Monografia: Caminhar pelo Recife Antigo: A calçada como espaço de vivência

Nome do Autor: Eduardo Cardoso Gonçalves

Data da aprovação: 13 / 02 / 2015

Classificação, conforme especificação acima:

Grau 1

Grau 2

Grau 3

Recife, 13 de Fevereiro de 2015

Assinatura do autor

Eduardo Cardoso Gonçalves

**Caminhar pelo Recife Antigo
A Calçada como Espaço de Vivência**

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello

Dissertação apresentada como requisito complementar para obtenção do grau de Mestre em Administração do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco.

Recife, 2015

Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós-Graduação em Administração – PROPAD

Caminhar pelo Recife Antigo A Calçada como Espaço de Vivência

Eduardo Cardoso Gonçalves

Dissertação submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco e aprovada em 13/02/2015.

Banca Examinadora:

Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello, UFPE (Orientador)

Dra. Maria Iraê de Souza Corrêa, UFRPE (Examinadora Externa)

Dr. André Luiz Maranhão de Souza Leão, UFPE (Examinador Interno)

Aos meus pais, Gilberto Gonçalves de Albuquerque Silva (*in memoriam*) e Maria do Carmo Cardoso Gonçalves, que ao longo de minha vida souberam me conduzir pelas estradas do conhecimento e da retidão. À minha esposa, Ana Cláudia Britto Lyra Figueiredo, que sempre esteve ao meu lado, com perseverança, dedicação, empenho e apoio nos momentos mais árduos dessa caminhada. Aos meus filhos Igor Figueiredo Gonçalves e Maria Eduarda Figueiredo Gonçalves, que cresceram na aspereza das dificuldades que o mundo nos impõe, mas souberam com resiliência e dedicação se tornar exemplos de estudantes e profissionais, nos quais muito me espelhei. Em especial a Deus, que permitiu a cada integrante da família o atingimento de suas metas, pois, sem Ele ao nosso lado, nenhuma das conquistas seria possível.

Agradecimentos

Ao ler os agradecimentos em documentos acadêmicos, tenho me deparado com padrões de escrita interessantes. Uns seguem a ordem natural de relevância; outros, afinidades; outros, ainda, o tipo de atuação do homenageado junto ao autor. Com o único objetivo de sair da lógica vigente, resolvi escrever os meus agradecimentos seguindo uma ordem cronológica dos acontecimentos que me levaram a sair do efervescente mundo executivo e mergulhar no contagiante mundo acadêmico, em busca de um conhecimento sempiterno.

Por que não começar por aquele final de tarde em que o meu amigo Prof. Dr. Odilon Saturnino, então meu coordenador da graduação em administração, me mostra um cartaz do Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco e me diz que devo tentar o processo seletivo do mestrado? Momento ímpar amigo Odilon, obrigado. Dali desenrolaram-se todos os demais momentos.

Ainda perdido no *modus operandi*, procurei o amigo e ex-colega de colégio, Prof. Dr. Hermano Perrelli de Moura, que me encaminhou ao Prof. Dr. Fernando Gomes de Paiva Jr, com o qual obtive informações preciosas sobre o programa, linhas de pesquisa e funcionamento geral do programa. A vocês Hermano e Paiva, meus também sinceros agradecimentos.

Agradecimento mais que merecido à banca do processo seletivo, Prof. Dr. André Luiz Maranhão de Souza Leão, Prof. Fernando Paiva (já citado), e, em especial, ao meu orientador Prof. Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello, que acreditou no meu potencial, me selecionou para ter o privilégio de ser por ele orientado, e me acompanhou sempre com palavras de apoio e incentivo, sabendo me conduzir com destreza nos caminhos do aprender.

Aos meus ilustres professores de todas as disciplinas – evito nomes para não cometer a injustiça de não citar alguns. Aprendizados únicos. Da primeira cadeira de Metodologia até a última de Análise do Discurso Foucaultiano, um oceano de informações e um longo caminhar de aprendizado. Obrigado meus ilustres professores.

Meus agradecimentos a todos os colegas da linha de pesquisa. Devo meus agradecimentos por sugestões, dicas, modelos de documentos e, principalmente, apoio nos momentos de fraqueza. Um registro muito especial aos amigos Dra. Maria Christianni C. Marçal e Hérrisson Fábio de Oliveira Dutra, os quais, nessa reta final, apesar da enormidade de compromissos e tarefas, se dispuseram a trocarmos ideias e souberam dar a mão nos momentos de queda livre. Valeu Chris e Hérrisson.

Finalizo agradecendo ao CNPq, por ter possibilitado e financiado esta pesquisa.

“As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática aberta” (Jan Gehl).

“O balé da calçada é executado dia e noite, sem nunca se repetir, e torna-se, em grande parte, responsável pela segurança da rua. Aparentemente despreziosos e aleatórios, os contatos na rua também são decisivos para o florescimento da vida pública, pois forçam o aparecimento da diferença e acabam estimulando a tolerância e a convivência pacífica entre estranhos” (Jane Jacobs).

“[...] cuidar das calçadas é devolver a cidade ao cidadão, é dar o passo inicial para mobilizar a consciência de uma cidadania responsável e as atitudes daí consequentes, é reestabelecer os demais respeito desconsiderados pelo impedimento da circulação do pedestre” (Francisco Cunha e Luiz Helvécio).

Resumo

Entender a cidade, os seus processos de ordenação e os impactos dessa ordenação no cotidiano das pessoas, tem sido pauta de relevantes estudos. Alinhada a esse pensamento, esta pesquisa visa o entendimento acerca da possibilidade das calçadas do Bairro do Recife Antigo voltarem a ser espaços de vivência. Para tal, analisa esse equipamento não apenas sob a questão estética e urbanística, mas também de como os sujeitos o significam, e, principalmente, como as calçadas são entendidas como espaços públicos. Analisa o processo de segregação causado pela valorização dos espaços públicos no *locus* da pesquisa; a territorialização, no sentido de organização e reorganização social em termos de relações com o espaço; as práticas discursivas; e as políticas públicas no que tange ao objeto pesquisado. A preocupação com essa temática se justifica pela atual realidade das calçadas, ruas e demais espaços públicos, espaços difusos sem um sentido social bem definido. Sem adequados usos e apropriações desses espaços, vemos a formação de um cenário artificial, fiscalizado, controlado e direcionado para uma produção de espaços urbanos com objetivos específicos. A abordagem dessa pesquisa desenvolveu-se na perspectiva de pedestrianização, mobilidade e no estudo da dimensão humana das cidades de Jan Gehl. O desenvolvimento da análise se dá através do modelo de análise do discurso de Rosalind Gill. Neste quadro de análise, a presente pesquisa pretende contribuir com o debate atual sobre as formas de vivências nas calçadas e em outros espaços públicos urbanos.

Palavras-chave: Calçadas. Vivências. pedestrianização.

Abstract

Understanding the city, its ordering processes and the impacts of this sort in daily life, has been the agenda of relevant studies. In line with this thinking, this research aims at understanding the possibility of Recife Antigo District's sidewalks becoming living spaces again. For this, examine this equipment not only from the esthetic and urban issue, but also as subjects mean them, and especially and especially as the sidewalks are understood as public spaces. Analyzes the process of segregation caused by the appreciation of the public spaces in the site of the research; territorialisation, in the sense of organization and social reorganization in terms of relations with the space; discursive practices; and public policies with respect to the researched object. The concern with this theme is justified by the current reality of the sidewalks, streets and other public spaces, fuzzy spaces without a well-defined social sense. Without proper uses and appropriations of these spaces, we see the formation of an artificial setting, supervised, controlled and oriented for a production of urban spaces with specific objectives. The approach of this research was developed from the perspective of pedestrianization, mobility and the study of the human dimension of the cities of Jan Gehl. The development of the analysis is given by the discourse analysis model by Rosalind Gill . In this analytical framework, this research aims to contribute to the current debate on experiences on sidewalks and in other urban areas

Key-words: Sidewalks. Experiences. Walkability.

Lista de Figuras

FIGURA 01(2) – CALÇADAS NA ROMA ANTIGA SÉCULO I D.C.	26
FIGURA 02(2) – CALÇADAS EM POMPÉIA RECUPERADAS EM 79 D.C.	26
FIGURA 03(2) – CAIS DA RUA DO TRAPICHE – O RECIFE DE 1817.	27
FIGURA 04(2) – LARGO DA ALFÂNDEGA – RECIFE DO SÉCULO XIX.	27
FIGURA 05(6) – RELAÇÃO DOS NÍVEIS DAS CATEGORIAS E SUB-CATEGORIAS	73
FIGURA 06(7) – CONTRAPONTO NO RECIFE ANTIGO	90

Lista de abreviaturas e siglas

A.D.	Análise do Discurso
CREA-PR	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - Paraná
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
HCM	<i>Highway Capacity Manual</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
URBEM	Instituto de Urbanismo e Estudos para a Metrópole

Sumário

1. APRESENTAÇÃO	11
2. INTRODUÇÃO	18
2.1. DA PROBLEMÁTICA AO PROBLEMA DE PESQUISA	18
2.2. O NASCER DA CIDADE E AS PRIMEIRAS CALÇADAS	24
2.3. AS ATUAIS CONDIÇÕES DAS CALÇADAS	28
2.4. OS DOMICÍLIOS SEM CALÇADAS	31
2.5. O ESPAÇO “CALÇADA” COMO ÁREA ADOTADA	32
2.6. OBJETIVOS	33
2.7. JUSTIFICATIVA	34
3. USOS E SIGNIFICAÇÃO DAS CALÇADAS	36
3.1. O PLANEJAMENTO FÍSICO RELACIONADO AO USO DAS CALÇADAS	36
3.2. O PEDESTRE COMO ELEMENTO NO SISTEMA DE TRANSPORTE	38
3.3. AS CALÇADAS NO CONTEXTO DE TRANSPORTES	39
3.4. O USO DAS CALÇADAS PELO POVO	41
3.5. O RETORNO ÀS CALÇADAS	44
4. WALKABILITY: REDESCOBRINDO O CAMINHAR	46
4.1. O BINÔMIO CALÇADA-RUA COMO ESPAÇO PÚBLICO DE VIVÊNCIA	46
4.2. PEDESTRIANIZAÇÃO: CONCEITO E CONTRIBUIÇÃO PARA A VIDA URBANA	49
4.3. ENTENDENDO AS RELAÇÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E POLÍTICAS DAS CALÇADAS	52
4.4. ASPECTOS QUALITATIVOS E QUANTITATIVOS DAS CALÇADAS	54
4.5. O TRAFFIC CALMING	59
4.6. ORDENAÇÃO ESPACIAL INTRAURBANA	62
5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	67
5.1. SELEÇÃO DO MÉTODO ANALÍTICO	68
5.2. O PROCEDIMENTO ANALÍTICO ADOTADO	69
5.3. CONSTRUÇÃO DO CORPUS	71
6. VIVÊNCIAS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DO RECIFE ANTIGO	73
6.1. O BAIRRO DO RECIFE ANTIGO É PARA TODOS?	74
6.2. POR ONDE ANDAM AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O RECIFE ANTIGO?	78
6.3. CRIANDO ESPAÇOS DE VIVÊNCIA	83
6.4. VAMOS AOS NEGÓCIOS?	85
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	88
REFERÊNCIAS	91
APÊNDICES	97

1 Apresentação

Várias pesquisas foram realizadas sobre a urbe¹ e seus equipamentos. Os estudos sobre as estruturas urbanas, as questões do tráfego e, em especial, as pesquisas sobre o adequado modelo físico de calçadas, vêm se sobrepondo às questões que tratam do tecido social que as compõem, ou seja, do urbano. Estudar o urbano é buscar uma compreensão do tecido social quando sobreposto ao contexto da cidade. Para efeito desse estudo, as questões envolvendo aspectos físicos da cidade serão tratadas como “da cidade”, e aquelas pertinentes ao tecido social que habita a cidade, “do urbano”. Também, “calçada” e “rua” serão abordados como espaços públicos.

A calçada está inserida no contexto da cidade e do urbano envolvendo o entendimento de um complexo sistema que abrange não apenas a adequação do espaço urbano ao pedestre (aquele que caminha e se utiliza dos espaços públicos; o veículo metabólico, base dos sistemas de mobilidade), mas também todo um conjunto de significados atribuídos a essas calçadas. Nesse conjunto de significados, destacam-se as atividades socioculturais, os níveis de segurança, as questões ambientais e de saúde; todos relacionados às práticas nas calçadas. Desprezar essas práticas sobre a cidade é adotar uma posição reducionista da abordagem desejada e vislumbrar as calçadas numa ótica reducionista de um equipamento de deslocamento e não como um espaço público. Entender “a cidade e o urbano” e o que neles ocorre, permitirá ao leitor um alinhamento com a ideia norteadora dessa pesquisa.

¹ URBE [do latim urbe.] S. f. cidade. FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira (1986, p.1741).

O olhar sobre a cidade é o fruto do real, sua forma material. São as políticas relacionadas ao ir e vir, às quantidades, aos acessos, ao controle e ao ordenamento da cidade. Esses aspectos estão representados pela Lei nº 10.257 – Estatuto da Cidade - em seu artigo 182, que cita: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Compõem, ainda, o quadro desse olhar, os projetos urbanísticos, as deliberações sobre a mobilidade urbana, as leis de uso e ocupação do solo e outras questões de ordem legal e política.

Já o olhar sobre o urbano reflete o que Barbosa Filho (2012) chama de entendimento da constituição, formulação e circulação dos sentidos. Os sujeitos e os objetos não são o foco da abordagem. O que prevalece é a relação desses sujeitos com esses objetos, fortalecendo o entendimento dessa relação como as vivências nos espaços públicos. Podemos atribuir ao olhar sobre o urbano o que é dito sobre e no urbano, e as práticas nele realizadas. No estudo em lide, a representação do urbano na calçada é uma estrutura simbólica da memória de uma coletividade com identidade e significação própria. Seus elementos tornam-se relações simbólicas relevantes, cujos atributos são percebidos pela comunidade. (CHALHUB JÚNIOR, 2010).

Em seu estudo sobre uma antropologia urbana, Magnani (2005) levanta a ideia de não apenas considerar nos estudos os sujeitos e suas especificidades (determinações estruturais, símbolos, sinais de pertencimento, escolhas, valores etc.), como também o espaço com o qual esses sujeitos interagem (calçadas, ruas, espaços públicos em geral), isto é, também sugere entender o tecido social em um espaço específico.

Destarte, é importante o entendimento de que as articulações também são configuradas a partir das questões relacionadas à cidade e àquelas relacionadas ao urbano. Esse olhar sobre a cidade e o urbano busca compreender como as atuais práticas da cidade sobre as calçadas

tenta restringir, blindar ou desconstruir o urbano. São as políticas públicas definindo estratégias de controle urbanístico, articulando práticas de racionalização de espaços, segurança e facilidades de locomoção e especulações imobiliárias. Essa produção de espaços urbanos a partir da consonância da urbanização com o político requer um mecanismo de regulação alinhado às forças vigentes.

Leite e La Rocca (2010) citam o surgimento de novas formas de construir a cidade através de práticas de representação dos lugares, das dinâmicas sócio espaciais, e de uma nova arquitetura que considera o simbólico na sua concepção. É a partir dessas formas de construir a cidade, pela experiência subjetiva e pela apropriação coletiva, que se pode atribuir à calçada a ideia de lugar particular citada por Augé (2010), na qual ocorrem os descompassos no espaço urbano em relação às fissuras do tecido social e às disfunções da cidade. São as encruzilhadas onde alguma coisa da aventura humana acontece. Os espaços sensíveis e relacionais que circulam emoções, afetos e símbolos coletivos (LEITE E LA ROCCA, 2010).

É baseado na observação do urbano sobre a cidade enfatizando o processo de significação por meio das práticas adotadas, que essa pesquisa abordará o tema calçadas como espaços públicos. Visando maior fluidez da leitura e uma melhor compreensão das abordagens, essa pesquisa está dividida em sete capítulos, sendo o primeiro capítulo essa apresentação. No segundo capítulo, denominado introdução, será debatida a problemática do caminhar pela cidade e a possibilidade das calçadas do Recife serem espaços de vivência. Consistirá em entender os processos de mudanças no urbano e na cidade, os pontos de ruptura dos paradigmas e dos processos de significação. O autor pretende abordar essas mudanças, sem esquecer essencialmente que não importa entender os sujeitos e os objetos, mas a relação existente entre eles. Segundo Augé (2010), relevantes são a mudança da intensidade da atividade humana e o local onde essas atividades ocorrem. Para o autor, é a observação dos descompassos no espaço urbano, das fissuras do tecido social e das disfunções da cidade.

A introdução focará, também, nas calçadas do Recife. Entender essas calçadas demanda o entendimento do processo de crescimento da localidade. Serão estudados o surgimento da cidade, cujo nome está fortemente vinculado ao tema dessa pesquisa; o seu nascimento, associado ao porto de mesmo nome onde eram negociados escravos e dinamizada a economia açucareira; o processo de urbanização da Vila do Recife, que começou com os holandeses e se fortalece (em formas) com o advento da urbanização feita pelos portugueses; e o surgimento dos espaços destinados à circulação de pedestres, o “espaço seguro”.

Ainda, será abordada a calçada no contexto do *design* urbano, em que serão tratadas as questões relacionadas à integração dessas calçadas à infraestrutura viária da cidade, com ênfase em seu papel de palco das permanentes disputas e na função de deslocamento de pedestres. Toda essa abordagem fundamentada na legislação e na normatização correlatas. Mas como analisar os aspectos relacionados à mobilidade sobre as calçadas do Recife? Em resposta a esse questionamento, o presente capítulo irá apresentar o perfil das calçadas no que tange às questões de mobilidade urbana. Analisará, ainda, o acesso das pessoas a estas, apresentando os padrões funcionais e a legislação própria para a concepção, utilização e manutenção das calçadas sem, contudo, excluir a sua função estrutural e social. É *mister* o entendimento da calçada como artefatos de deslocamento e como espaços públicos para que sejam analisadas as condições de possibilidade das mesmas serem espaços de vivências. Finalizando o capítulo, esse trabalho pretende, ainda, abordar as casas sem calçadas, e a prática de adoção das calçadas como proposta de solução para o abandono e descaso para com as mesmas. Finalizando esse capítulo, serão apresentadas a questão de pesquisa, as hipóteses e a relevância científica desse trabalho.

Estudar o uso e o processo de significação das calçadas no contexto dessas como espaços públicos é a pauta do terceiro capítulo da pesquisa. Inicialmente, serão abordados os aspectos relacionados ao seu planejamento físico, em que analisar as cidades da atualidade requer um debruçar-se sobre “todos os equipamentos que as religam e as prendem a rede mundial de

comunicação e de circulação” (AUGÉ, 2010, p.38). Consoante o entendimento do autor, urbanizar na atualidade é pensar a cidade e o urbano nas suas ligações com o exterior (filamentos como elementos de conexão a outros lugares). Também, é relevante que sejam estudados o pedestre e a calçada sob a lente do sistema de transporte das cidades.

Mesmo entendendo como as calçadas são e devem ser planejadas, é preciso também identificar os seus processos de significação: como as calçadas são utilizadas pelo povo? Como uma cultura é expressa no local calçada? Que elementos influenciam no processo de significação das mesmas? Para tal, é mister que seja feito um resgate histórico das calçadas como espaço público de vivência (como eram antigamente significadas), um olhar que debata a apropriação das calçadas pelos sujeitos, o sentimento de pertença por eles atribuído e como esses espaços públicos de sociabilização foram apropriados pelas atividades culturais, econômicas e de lazer a partir de um recorte temporal. Questiona-se, todavia, como as calçadas se tornaram um espaço difuso². Para um melhor entendimento e fechamento do tópico, a pesquisa abordará as condições de possibilidade para a volta às calçadas como espaço público de vivência adequado às demandas da contemporaneidade.

Com o título *Walkability*: redescobrimo o caminhar, o quarto capítulo se propõe a subsidiar a presente pesquisa quanto aos fundamentos teóricos relacionados à pedestrianização; à relação entre essa pedestrianização e as demandas referentes à habitabilidade; e, ao entendimento das calçadas no contexto do urbano.

Inicialmente as calçadas são discutidas como um dos elementos do conjunto intitulado de espaços públicos, dando ênfase à estreita relação entre as calçadas e as ruas (aqui entendidas tanto as ruas concebidas para o trânsito dos automóveis como as ruas pedonais), relacionando esse binômio rua-calçada como item relevante para ofertar condições de possibilidade

² Um espaço onde a distribuição dos equipamentos é feita de forma irregular e, também, um espaço indescritível no que tange à sua significação.

necessárias à vivência nesses espaços públicos. Desenvolve esse tópico desde os conceitos envolvidos até a função econômica e a importância social das calçadas e das ruas.

O segundo tópico tratado nesse capítulo apresenta o conceito de pedestrianização, destacando os principais benefícios para os cidadãos e a própria cidade, se a considerarmos sob a ótica do urbano, a partir da criação de ruas e calçadas tranquilas. É uma retomada ao estudo geral do tema, sem enfatizar o *locus* específico da cidade do Recife. No tópico seguinte ainda no capítulo quarto é apresentado o entendimento das relações sociais, econômicas e políticas das calçadas. Daí serem abordados o papel das calçadas no espaço público urbano; os seus diversos processos de significação; o contributo das mesmas para melhoria dos comportamentos das pessoas; e, o entendimento da dicotomia existente entre os termos público e privado.

A continuidade do estudo do capítulo se dá com o estudo de como as calçadas podem ser otimizadas para que haja uma adequada circulação de pedestres. Nesse estudo são apresentadas as inúmeras variáveis que influenciam a utilização das ruas pelos pedestres. Dentre essas: a tecnologia; a disponibilização de ambientes seguros; condições relacionadas ao; distâncias a percorrer; e, disponibilidade de serviços; dentre outros. O quarto capítulo se encerra com a apresentação da gestão de tráfego, conhecida como *traffic calming*, um conceito que busca um equilíbrio de poder dos veículos motorizados em favor do pedestre e do ciclista.

Os procedimentos metodológicos, estão descritos minuciosamente no quinto capítulo, que se inicia com a descrição do alinhamento do objetivo dessa pesquisa com o desenvolvimento do modelo metodológico. Também são definidos o tipo de abordagem escolhida, a seleção do método analítico, acompanhada de um tópico descritivo sobre as principais características do método adotado. Posteriormente faz-se uma explanação e aprofundamento sobre o procedimento analítico. Finalizando o capítulo têm-se os procedimentos selecionados para a construção do *corpus*, sendo especificadas as fontes de

dados, a quantificação dessas fontes e o padrão de codificação estabelecido. Também há esclarecimentos adicionais sobre uma das fontes derivadas das redes sociais em função do seu perfil específico e, toda a fundamentação teórica no que tange às escolhas realizadas.

O capítulo de análise, intitulado Vivências nas calçadas do Recife Antigo, apresenta um *locus* de pesquisa rico em disputas e mudanças nos espaços públicos, onde os processos de significação analisados permitem o entendimento de posições contrárias dos diversos sujeitos e, apresenta não apenas uma análise dos fatos ditos mas, também, quais os objetivos dessas posições face a um contexto maior.

Para finalizar o presente trabalho, o pesquisador apresenta as suas considerações e conclusões acerca dos assuntos abordados e abre uma perspectiva acerca do contributo do estudo para pesquisas futuras.

2 Introdução

2.1. Da problemática ao problema de pesquisa

As calçadas podem ser objeto de estudo das mais diversas áreas de conhecimento. Sob um olhar urbanístico, são parte integrante do espaço urbano, concebidas e construídas de acordo com os padrões estéticos e de mobilidade adotados na localidade. Como elementos do urbano, permitem ao pesquisador buscar o entendimento dos processos de significação produzidos a partir da relação dos sujeitos com essas calçadas, entendidas como espaços públicos. Sob o olhar do paradigma da mobilidade, são os lugares por onde todos transitam. Essa diversidade de olhares permitirá que a presente pesquisa aborde a problemática e o problema de pesquisa como foco no urbanismo, nas práticas de significação e no paradigma da mobilidade.

Iniciando a problemática sob o olhar urbanístico, as calçadas são espaços onde as pessoas transitam e se encontram, e estão integradas à infraestrutura viária da cidade. É o modal que permite ao sujeito ter maior maleabilidade de circulação, considerando-se as demais formas de deslocamento na efervescência da cidade (pedestres, ciclistas, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos). Independentemente do modal utilizado, em algum momento o cidadão se torna pedestre. O caminhar é o início e o fim do deslocamento urbano. Talvez seja em virtude dessa maleabilidade existente no ato de caminhar que haja menos atenção no que se refere a projetos e regulamentações para essa forma de deslocar-se.

Apesar da falta de atenção às questões relacionadas às calçadas, existem legislações próprias que regem a confecção, o uso e a manutenção das mesmas, e guias de orientação que norteiam os municípios em seus planos diretores de transporte e da mobilidade no que tange a esse artefato urbano, encontrando respaldo no próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

quanto à sua existência como infraestrutura viária. Sob essa ótica urbanística, uma calçada tem como proposta de concepção assegurar acessibilidade, largura adequada, fluidez, continuidade, segurança e espaço de socialização e, ainda, propiciar um desenho da paisagem, caracterizando-se, assim, com um espaço público. Para tal, há programas de projetos que orientam a confecção dessas calçadas com o intuito de atender aos requisitos supracitados.

No local onde antes existiam os espaços citadinos para os carros, surgem espaços de socialização oriundos de projetos que visam resgatar a cidade para as pessoas. Há propostas que tratam desde a supressão parcial ou total de faixas de rolamento para os veículos até a criação de espaços públicos para convivência e áreas verdes. Velibeyoğlu (1998) aborda essa mesma temática considerando aspectos como: políticas favoráveis aos projetos de ruas para pedestres, medidas que minimizem o efeito do tráfego de veículos automotores como métodos viáveis de revitalização das vias urbanas (*traffic calming*), e técnicas e políticas que viabilizem uma nova alternativa na reestruturação das ruas das cidades. Dentre os autores que abordam o tema da cidade pensada para as pessoas cita-se Jan Gehl em seu livro *Cidades para Pessoas*. Na obra, o autor discute uma cidade que seja concebida e ordenada, considerando-se a dimensão humana como relevante dentro do planejamento urbano e não “esquecida e tratada a esmo” (GEHL, 2013, p.3).

Considerando a existência de legislação específica, de órgãos reguladores, de projetos, guias e políticas próprias; e, a não viabilidade do caminhar pela cidade, é possível a adequação das calçadas do Recife dentro dessa perspectiva? As técnicas de redução de velocidade dos automóveis são suficientes para o resgate das calçadas como espaços de vivência? É possível discursamos sobre segurança, educação no trânsito e habitabilidade considerando as atuais condições das calçadas?

O que se vê nas calçadas do Recife e de muitas outras cidades - como a cidade de Natal, objeto de estudo de Silva (2013) - são caminhos repletos de obstáculos, esgotos a céu aberto,

ausência de manutenção, acúmulo de lixo, pequenas atividades comerciais e muitas outras atividades inadequadas para as calçadas. Não obstante, faltam rampas de acesso para portadores de necessidades especiais, iluminação e segurança. Com o intuito de adequar as calçadas aos padrões recomendados, foram realizadas pelo Estado campanhas para estimular reformas, a retirada do comércio informal, a proibição de estacionamento e passagem de veículos, e a construção de calçadões, os quais surgem como uma ideia para criar mais espaços públicos humanizados no Centro (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2013).

Nas calçadas também ocorrem, ou deveriam ocorrer, algumas interações sociais, já que também são espaços públicos de conversas, lazer e trabalho. Mas como é possível que essas calçadas possam ser assim significadas, uma vez que essas apropriações exigem como condição *sine qua non* a existência de segurança e conforto?

Um breve olhar sobre as calçadas da cidade do Recife é capaz de identificar vários processos de significação para esse mesmo artefato. Há um contraste entre o pedestre-saudável, elemento do processo que amanhece trilhando as calçadas e calçadões, seja correndo ou caminhando, em busca de melhor qualidade física; e o errante, que faz das calçadas o seu lar, seu ambiente de repouso, o seu quarto. Há, ainda, o trabalhador que a passos largos caminha ao seu local de trabalho. Todos se entrecruzam e talvez, por sorte, possam fazer o receber algum sinal de cumprimento. Não mais se vê a troca de palavras, o estabelecimento de relações próximas, conversas, atividades sociais coletivas. É apenas uma representação individualista das calçadas. E por que não dizer representação utilitarista?

Vê-se, também, nas famílias e na sociedade em geral, uma constante busca de conhecimento complementar para as crianças. As brincadeiras ao ar livre, tão comuns nas gerações mais antigas, perderam espaço para os cursos de línguas, artes plásticas, música e jogos em locais fechados e seguros. E, quando da necessidade de jogar, por que trocar as brincadeiras nas calçadas, com suas múltiplas paisagens e dificuldades, por um simples jogo de

videogame? Esses brinquedos eletrônicos, muito embora sejam entendidos como símbolos de status e qualidade de vida, não permitem a interação física, a qual é indispensável ao desenvolvimento da criança e deve fazer parte do cotidiano dos envolvidos no processo.

Percebe-se que o sentimento generalizado de medo nas grandes cidades revela a tendência de desvalorização dos espaços públicos. Câmara e Cunha (2012), ao abordarem a estandardização do medo e a urgência da urbanidade, afirmam que essa desvalorização observada decorre, principalmente, do processo de segregação espacial causada pelos complexos equipamentos de vigilância eletrônica e os elevados muros que delimitam as propriedades privadas e os espaços públicos contíguos.

Diante do exposto, como é possível incentivar o acesso e o uso desses espaços públicos pelo cidadão? Sentimentos de segurança e conforto são elementos chave ao estímulo de retorno a esses espaços. Em se tratando do aspecto segurança, incentivos à vigilância social, permeabilidade visual entre as propriedades e as vias públicas, e práticas nos pavimentos térreos das edificações são determinantes, uma vez que a opção de acesso a determinado espaço público decorre da presença e/ou diversidade dos usuários presentes. Quanto ao conforto, há de se considerar questões espaciais - aspectos ergonômicos, e ambientais - e qualidade térmica (CÂMARA; CUNHA, 2012).

Ruas, praças e calçadas são espaços sociais públicos excluídos, onde não mais ocorrem interação e recreação. São apenas espaços de circulação, pois além de serem verdadeiras garagens a céu aberto (carros e motos delas se apropriam), alguns deles também se tornaram áreas de instalação de unidades comerciais como barracas, bancas de revistas, e até extensão das empresas instaladas em edificações às quais as calçadas estão em confluência. E ao tratar do automóvel, o que dizer do seu contributo para a transformação das calçadas em espaços difusos? Esse veículo que se apossou da cidade das pessoas, além da função de transporte para longas distâncias, também protege o seu usuário das inseguranças das calçadas, bem como

contribui para minimizar ou até mesmo eliminar as redes de relacionamento que ocorriam no artefato em estudo.

Destarte, será o automóvel o grande vilão que retira as pessoas das calçadas tornando-as espaços sem significado? O que dizer da televisão, a qual tem sido de fundamental importância nesse processo de não socialização ao ocupar as pessoas dentro de suas casas e impedir outras formas de reunião e diversão? É importante destacar que tanto o automóvel como a televisão e muitos outros artefatos tecnológicos da modernidade são essenciais à vida contemporânea. Contudo, cabe um questionamento acerca da forma e frequência de uso desses equipamentos: devemos considerar os facilitadores da modernidade nossos únicos meios de relacionamento?

Um outro aspecto a considerar no que tange às calçadas como espaços públicos de vivências é a segurança pública. Muito se discute acerca das questões estéticas e da despadronização das nossas calçadas sem, contudo, ser discutida a questão da segurança das mesmas. Essa segurança refere-se à integridade física de seus usuários (envolvendo diretamente estados de conservação), bem como à segurança das pessoas no que tange à assaltos e agressões por marginais. Assim, existe influência/descaso do Poder Público em relação ao estado no qual se encontram as atuais calçadas? Ainda é possível tornar as calçadas espaços públicos de vivência? Esses questionamentos decorrem da responsabilidade inescusável do Estado no tocante à segurança dos locais públicos. É uma recusa em relação à calçada, a sua falência como local de interação. É a perda do status de representação social como vivenciado nos séculos XIX e XX. Na atualidade, os locais de representação são os shopping centers, bares e shows.

Isso posto, é possível identificar o perfil de determinado aglomerado social a partir da observação das calçadas? Cabe afirmar que as calçadas podem apresentar o perfil do tecido social que habita uma determinada localidade, seja através da forma como são construídas ou mesmo mantidas (uma observação sobre a cidade) ou, ainda, a partir de como esses espaços são

apropriados. Silva (2013) reforça esse entendimento afirmando que através da observação das calçadas, na prática, pode-se perceber como os cidadãos demonstram seus relacionamentos com os demais moradores de um mesmo aglomerado urbano.

Atualmente, a calçada também caminha para perder outro fator relevante dentro dos estudos de sociabilização: a convivência com diferentes representações sociais. O brincar, a realização de reuniões ou quaisquer outras formas de relacionamento humano nas calçadas implica em uma convivência com a diversidade de classes sociais e raças entre outros aspectos. Contudo, o movimento percebido é que a nossa sociedade está agravando a segregação e gerando um processo de exclusão da calçada como local de socialização, provocando o distanciamento de diferentes grupos ou classes sociais, impedindo uma relação de identidade. São corpos diferentes que não se reconhecem e nem interagem. É, segundo Silva (2013), o pensar esse espaço urbano de conflitos como um retrato de nossa sociedade.

Sob o olhar da mobilidade, as calçadas são vistas como elementos contributivos da vida social e como espaços de deslocamento, pois através do caminhar, aumentam interações sociais, o conhecimento sobre o outro, e a flexibilização do roteiro e ser seguido. Mas, apesar dessas vantagens, o caminhar foi desconsiderado nos espaços urbanos que passaram a ser orientados para os carros (GHADIMKHANI,2011). É o empobrecimento da função social, cultural e física das calçadas que cederam espaço para esse meio de transporte.

Hoje, o foco das pesquisas sobre a mobilidade urbana está direcionado às dificuldades encontradas para o deslocamento das pessoas. Surgem novos problemas urbanos em decorrência do congestionamento do tráfego e, conseqüentemente, da perda de tempo nos trajetos a ser realizados. Mas, se o aumento dos carros causa esse impacto nas demandas de mobilidade urbana, por que não caminhar em substituição ao uso do automóvel? Ghadimkhani (2011) afirma que o desencorajamento de uso das calçadas como espaço para caminhar decorre da diminuição do conforto e da segurança nesses espaços públicos. E essas condições das

calçadas não ocorrem apenas nos centros urbanos mas, de forma mais angular, nos subúrbios onde os problemas se agravam.

Toda a concepção de mobilidade dos espaços urbanos passa a ser direcionada para os automóveis. Um dos exemplos mais representativos é o modelo desenvolvido para os shoppings centers, espaços anteriormente citados como substitutos das calçadas como espaços de interação social. Essas edificações são desenhadas de preferência junto a artérias urbanas (maior trânsito de veículos), tornando-as acessíveis a quem tem carro e com parques de estacionamento munidos de um grande volume de vagas. Também com a descentralização do varejo em relação aos centros urbanos tradicionais, as ruas e calçadas centrais perdem um pouco de sua habitabilidade (novamente aspectos sociais e de mobilidade).

O que se discute, em verdade, é a habitabilidade (*liveability*) das calçadas. A habitabilidade precisa ser entendida como fator determinante dos processos de planejamento urbano e como futuro instrumento de alavancagem da vivacidade e vitalidade da cidade. É uma abordagem interligada à sustentabilidade e ao desenvolvimento sustentável, focada na solução dos problemas sociais, econômicos, culturais e ambientais do espaço público calçada sem, contudo, esquecer o amplo uso da tecnologia voltada ao homem.

Assim, a pesquisa busca identificar as condições de possibilidade que permitam que as calçadas do Recife Antigo, e por extensão os demais espaços públicos do *locus*, sejam espaços de vivências respeitando-se os aspectos pertinentes à mobilidade, às expressões socioculturais, à segurança e à sustentabilidade.

2.2. O nascer da cidade e as primeiras calçadas

Entender as calçadas do Recife demanda entender a própria cidade e o seu surgimento que, de forma próxima, está atrelado ao modal escolhido na pesquisa: a calçada. Segundo José

Antônio Gonsalves de Mello, em “O Recife e os Arrecifes”, arrecifes (forma antiga do vocábulo recife) resulta do árabe, *ar-raçif*, que significa calçada, caminho pavimentado, linha de escolhos, dique, paredão, muralha, cais, molhe (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2014a).

A cidade do Recife nasceu, segundo Marcus Carvalho, na Ilha do recife, uma faixa de terra frontal ao movimento portuário (PERNAMBUCO.COM, 2013). Seu nascimento está associado ao porto de mesmo nome, cuja operação viabilizou o tráfico de escravos e a economia açucareira.

É a partir do entorno do porto que servia à Vila de Olinda que se forma o povoado habitado na sua maioria por marinheiros, carregadores e pescadores. Com uma consistente atividade comercial, o povoado se desenvolveu rapidamente. Há dúvidas sobre a data de fundação da cidade do Recife. Segundo Cavalcanti (1977), foi estabelecido em 1966 pela Prefeitura do Recife a data simbólica de 12 de março de 1537, conforme Lei Municipal nº 9691, de 21 de novembro de 1966. O estabelecimento dessa data gira em torno do “Foral” de Duarte Coelho, carta de doação feita em favor dos vereadores de Olinda.

Mas é no século XVII, com o desenvolvimento da colônia e da atividade açucareira, que o povoado toma a forma de cidade. Mas qual a relevância de se entender o nascer da cidade em relação ao tema dessa pesquisa?

O processo de urbanização da Vila do Recife (futuro Bairro do Recife Antigo, *locus* dessa pesquisa e doravante denominado apenas Recife Antigo) tem seu marco inicial com a ocupação dos holandeses (que invadiram Olinda em 1630). São colonos, soldados, habitantes de Olinda e imigrantes que se instalaram nas terras baixas da vila. Mas é a partir do Século XVIII que a cidade apoia o seu desenvolvimento no comércio externo e predomina a urbanização portuguesa sobre o antigo território holandês, moldando a cidade com ruas estreitas, que se abrem em pátios onde se destaca a construção religiosa (PREFEITURA DA

CIDADE DO RECIFE, 2014b). É nessas ruas, com forte influência arquitetônica portuguesa, que nascem as calçadas do Recife.

É certo que as calçadas surgiram no Recife quando do desenvolvimento da Vila e das primeiras ruas. Quando, contudo, surgiram esses espaços destinados em especial à circulação de pedestres? Há registros históricos de seu surgimento?

Não foram localizados dados que comprovem a criação das calçadas e tampouco a sua aplicação nos seus primórdios. Entretanto, há registros da existência das calçadas na antiga Roma, como pode ser observado nas figuras 01(2) e 02(2).



Figura 01(2) – Calçadas na Roma Antiga³ século I d.C.



Figura 02(2) – Calçadas em Pompéia⁴ recuperadas em 79 d.c.

Os registros históricos sobre as cidades e civilizações contêm informações sobre a história das calçadas. Serafim (2010) comenta o uso de mosaicos de pavimentos de seixos na civilização greco-romana entre os séculos VIII e III (a.C.). Em Portugal, há registros de obras dessa natureza numa carta régia de 20 de agosto de 1498.

A calçada surge como uma faixa empedrada de pequena largura, colada à parede externa da construção, com a finalidade de proteger as fundações das infiltrações de água. No início, não havia nenhuma distinção do espaço para circulação de pessoas ou animais. Contudo, com o avanço dos beirais para além das paredes externas das construções, tornaram-se espaços

³ Disponível em: <http://www.portugalromano.com/2011/12/calçada-e-ponte-romana-torrao-alcacer-do-sal/>. Acesso em: 22 jun. 2014

⁴ Disponível em: <http://interata.squarespace.com/jornal-de-viagens/2008/2/4/italia-pompeia-que-lugar.html>. Acesso em 22 jun. 2014.

seguros para passagem de pedestres (figuras 03(2) e 04(2)). É a partir dessa noção de espaço seguro que surgem as calçadas no Brasil, e, em especial, no Recife, como um espaço público que diferencie e proteja o pedestre (SERAFIM, 2010). É no decorrer do século XX que essa ideia de espaço seguro torna-se relevante com a disseminação do automóvel.



Figura 03(2) – Cais da Rua do Trapiche – O Recife de 1817⁵.



Figura 04(2) – Largo da Alfândega – Recife do Século XIX⁶.

⁵ Disponível em: http://www.brasil.gov.br/old/copy_of_imagens/linha-do-tempo/linha-do-tempo-historia/cais-da-rua-do-trapiche-1817/image_view_fullscreen. Acesso em 22 jul. 2014.

⁶ Disponível em: <http://vaporesnoceu.blogspot.com.br/2011/09/voltando-ao-seculo-xix.html>. Acesso em: 22 de jul. de 2014.

2.3. As atuais condições das calçadas

A cidade do Recife, como muitas outras do nosso país, apresenta um perfil abaixo do desejado em se tratando das questões de mobilidade urbana, e em especial do acesso das pessoas às calçadas. O ponto focal na observação da atual situação das calçadas reside não apenas nas questões de mobilidade, mas sobretudo no entendimento de como esse espaço público foi e é significado. A existência de padrões funcionais e legislação própria para a concepção, utilização e manutenção das calçadas não exclui que estas tenham a sua função estrutural e social transformadas.

Um olhar atual sobre essas calçadas revela a impossibilidade de um caminho contínuo e seguro, já que a presença de obstáculos impede o livre trânsito sobre elas. Surgem calçadas abandonadas, esgotos abertos, lixo acumulado, pequenos negócios apropriando-se dos passeios, profissionais do sexo, moradores de rua em situação de risco e uma infinidade de ocupações inadequadas ao espaço estudado. Em estudo sobre o estado das calçadas na cidade de Natal, Silva (2013) comunga de experiências similares ao citar que nas calçadas também são encontrados muros, paredes e degraus construídos arbitrariamente, invadindo esses espaços; veículos estacionados indevidamente; comerciantes; outros tipos de invasão; afora outros prejuízos causados por descuido e abandono.

Segundo o Portal Mobilize (2014), através de estudo realizado em 21 capitais brasileiras no ano de 2012, é raro que sejam encontradas nas ruas do Recife, exceto em Boa Viagem e na Avenida Caxangá, acessos para cadeirantes na faixa de pedestre. Também foram registrados postes, lixeiras, ambulantes, bancas e árvores obstruindo a passagem dos transeuntes e calçadas sem iluminação e com desníveis. Não obstante, ainda foram registrados casos de calçadas

destruídas por empreiteiras e substituídas por espaços com areia fofa, obrigando os pedestres e se deslocarem para as faixas de rolamento dos veículos.

Através de um estudo realizado no entorno da Avenida Dantas Barreto (centro histórico da cidade do Recife), Câmara e Cunha (2012) concedem valorosa colaboração a essa pesquisa, tratando aspectos relativos à mobilidade, vegetação e mobiliário urbano dessa região, esses que se repetem noutras localidades da cidade do Recife. Abordam que o maior problema desse Centro Histórico é o baixo nível de acessibilidade, o que dificulta a visita ao patrimônio histórico existente. O transporte coletivo se apresenta desordenado, seja no tocante à quantidade e localização das paradas, seja em relação à qualidade da informação para o usuário. O acesso turístico também fica comprometido pela impossibilidade de acesso dos automóveis particulares e, no caso dos pedestres, apesar da existência de ruas exclusivas para eles, estes se deparam com passeios mal conservados, mobiliário mal posicionado e um comércio informal desordenado, que dificultam uma circulação livre e contínua. Quanto à vegetação da localidade, as autoras identificaram que após as últimas reformas, surgiram largas calçadas, mas com uma vegetação rarefeita e desordenada.

A falta de ordenação, planejamento e coordenação no processo de implantação do mobiliário urbano é o principal entrave relacionado à mobilidade e à acessibilidade. Há equipamentos pertencentes a pelo menos sete instituições responsáveis, a saber: transporte público, limpeza urbana, sistema viário, iluminação pública, telefonia, comércio formal e comércio informal (CÂMARA; CUNHA, 2012).

Mudanças são necessárias e no Recife foram feitas algumas ações (dentre elas, campanhas) para estimular a reforma e a manutenção das calçadas, sem que tenham sido obtidos resultados representativos. Ainda há projetos executivos de retirada das barracas verdes de frutas e comércio popular de algumas ruas, de proibição de estacionamento, de passagem de veículos e de construção de calçadas. A ideia é criar mais espaços humanizados no Centro

(DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2013). O projeto prevê, ainda, o enquadramento técnico das calçadas e a arborização das ruas.

Nas calçadas também ocorrem, ou deveriam ocorrer, algumas interações sociais, já que também são espaços públicos de conversas, lazer e trabalho. Mas como é possível que essas calçadas possam ser assim significadas, uma vez que essas apropriações exigem como condição *sine qua non* a existência de segurança e conforto? Já que a cidade do Recife apresenta demandas alinhadas às outras cidades do país, as propostas abaixo podem ser estendidas à nossa cidade.

Através de um projeto de supressão total das faixas de estacionamento nas ruas para uso alternativo dos espaços das vagas, com calçadas alargadas (espaços públicos para convivência, circulação de pedestres, enterramento de fiação, mais áreas verdes) e ciclovias, o Instituto de Urbanismo e Estudos para a Metrópole (URBEM), desenvolveu um *do-tank*⁷ que busca promover projetos de desenvolvimento urbano de grande escala na metrópole de São Paulo, apresenta algumas propostas de adequação das calçadas.

Outra proposta existente é a disponibilização de mais espaços para as pessoas e menos para carros, através da transformação de ruas em espaços públicos de convivência com mais qualidade de vida para as pessoas. São ideias já implementadas em cidades como San Francisco, Portland, Madri, Seul, e na área portuária do Rio de Janeiro, em território brasileiro (PERNAMBUCO.COM, 2014a).

Interessante ressaltar que essas mudanças da cidade voltadas às pessoas fazem com que a falta dos veículos para pequenos trajetos não seja sentida, sendo os espaços contemplados com árvores, calçadões, ciclovias, praças ou cafés. No caso do Recife, o portal cita o exemplo

⁷ Expressão que significa fazer ao invés de falar. Buscar trazer o melhor das soluções ambientalmente sustentáveis para a realidade. (Conceito disponível em: <http://www.timjarvis.org/projects/do-tank/>. Acesso em 26 Jul. 2014).

da Rua Marquês de Olinda, no Bairro do Recife, onde ocorreu a proibição de circulação de veículos, permitindo práticas de lazer, esporte, arte e cultura.

2.4. Os domicílios sem calçadas

O Decreto N° 20.604 publicado no Diário Oficial da Prefeitura do Recife (2014) no dia 20 de Agosto de 2004, ao tratar da Política de Controle e Fiscalização na construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas, em seu Art. 1º, § 1º, cita: “Os passeios públicos ou calçadas são de construção obrigatória em toda(s) a(s) testada(s) do(s) terreno(s), edificado ou não, localizado(s) em logradouro(s) provido(s) de meio-fio e pavimentação, garantindo acessibilidade e segurança”.

Em assim sendo, como é possível haver domicílios sem calçadas? Cabe ressaltar, como visto anteriormente, que o CTB, o Plano de Mobilidade Urbana (Guia PLANMOB) e a própria Lei municipal 16.890/2003 já preveem as calçadas como parte integrada do sistema viário da cidade.

Mas a realidade da cidade do Recife, do Nordeste do país e, mesmo do Brasil, em toda a sua extensão territorial, é bem diferente. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2010), na totalidade do país, 31% dos domicílios não possuem calçadas. E esse dado mascara números de desigualdade já previstos por Augé (2010) ao citar o paradoxo onde o processo de urbanização das cidades as torna modelos de desigualdade. Na verdade, em se tratando de Brasil, aproximadamente 22% dos domicílios com rendimento mensal per capita maior que dois salários mínimos não possuem calçadas em seu entorno, enquanto 54% daqueles com até ¼ de salário mínimo por morador estão nas mesmas condições.

No Nordeste, nos municípios com mais de um milhão de habitantes, o índice de domicílios sem calçadas é de 17%, taxa inferior à encontrada na cidade do Recife, que é aproximadamente 25% (OBSERVATÓRIO DO RECIFE, 2014).

Como pode ser observado, apesar da calçada ser um modal previsto em lei e o pedestre considerado o sujeito com maior maleabilidade de circulação, não existe um foco maior no atendimento das demandas decorrentes dessa opção de mobilidade.

2.5. O espaço “calçada” como área adotada

No contexto dessa pesquisa foram abordados os aspectos das calçadas como modal do sistema viário, as suas condições atuais, a ausência ou existência da mesma de acordo com os domicílios estudados, e o papel relevante do pedestre como sujeito em movimento. Mas, o que dizer das calçadas inadequadas? A quem cabe a sua manutenção e adequação dentro da legislação no que tange à construção/adequação dessas calçadas, à acessibilidade e a todo o mobiliário urbano?

O projeto Cidade que Queremos (2014), projeto criado na cidade de de São Paulo, baseado no projeto canadense *Jane's Walk*⁸, busca integrar as pessoas ao seu ambiente urbano e à comunidade do entorno com o objetivo de preencher as lacunas sociais e geográficas criando espaços públicos para as cidades se descobrirem.

Esse projeto apresenta o modelo de adoção de calçadas instituído através de decretos da Prefeitura de São Paulo (Decretos 45.850/05 e 45.904/05 de 2005), os quais possibilitam que pessoas físicas e jurídicas adotem uma calçada em troca de publicidade. Ou seja, em troca da

⁸ Passeios a pé por bairros da cidade, gratuitos e guiados voluntariamente por moradores. Criado em 2007 por amigos de Jane Jacobs com o objetivo de encontrar um meio de celebrar suas ideias e seu legado.

construção ou reforma das calçadas, as empresas podem expor as suas marcas. Essa iniciativa é apoiada pela ONG Instituto Mobilidade Verde, que auxilia os interessados a desenvolverem os seus projetos dentro dos parâmetros vigentes, agregando projetos de *Traffic Calming*, como os adotados na cidade de Nova Iorque. O *Traffic Calming* (moderação de tráfego) é descrito por Júnior e De Angelis (2005) como uma combinação de medidas (físicas, legais, etc.) que visam reduzir os problemas do trânsito, tais como excesso de velocidades dos veículos, tráfego indesejado, desobediência à sinalização e, em especial, a falta de condições adequadas de segurança para pedestres e ciclistas. No município do Recife, um modelo de *Traffic Calming* é a implantação da Zona 30 no bairro de mesmo nome.

De acordo com matéria publicada no PERNAMBUCO.COM (2014b), já existem 120 praças adotadas. A Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano do Recife demonstra interesse em projetos relacionados à adoção de praças e calçadas, tendo inclusive, autorizado a adoção de algumas calçadas pela iniciativa privada.

De um lado calçadas danificadas, inexistentes e com sua utilidade modificada. Doutro, a falta de segurança e de políticas públicas relacionadas às calçadas, os serviços públicos de transporte de má qualidade e a falta de conscientização dos proprietários dos imóveis no que tange à conservação e manutenção das mesmas. E, como complemento ao quadro apresentado, projetos urbanos voltados aos carros e aos interesses especulativos imobiliários. Sendo assim, o problema que essa pesquisa pretende abordar é como é possível as calçadas do Bairro do Recife serem espaços de vivência?

2.6. Objetivos

Ao longo dos últimos anos, temos vivenciado o processo de transformação das calçadas em espaços difusos devido aos fatores citados anteriormente. As condições de possibilidade

que conduzam as calçadas a serem espaços públicos de vivência perpassam pelo estudo das questões relacionadas à mobilidade; à legislação; às políticas públicas; ao *traffic calming* (que será estudado adiante); à segurança; à educação; e aos processos de significação das mesmas como espaços públicos.

Todo esforço, no sentido do resgate da habitabilidade das áreas públicas, seria bem recebido. Caberiam ações que permitiriam a retomada das integrações sociais nos espaços públicos, respaldadas em mudanças nos paradigmas das cidades-mundo⁹ voltadas ao automóvel, nas práticas de privacidade doméstica e no segregacionismo social como *modus operandi*. Para tal, são necessários esforços no sentido de diagnosticar, analisar e prospectar soluções que caminhem na direção dessas propostas.

Este trabalho tem como objetivo contextualizar as calçadas do Bairro do Recife Antigo, a partir dos aspectos abordados, provocando uma discussão acerca da possibilidade de retorno das mesmas como espaços públicos de vivência. Para tal, se propõe a apresentar a atual situação das calçadas; sinalizar os principais sujeitos envolvidos no processo de mudanças das calçadas; a usabilidade das calçadas e dos espaços públicos; e, analisar os discursos praticados, identificando possíveis posições contraditórias.

2.7. Justificativa

Mobilidade, interação social, sustentabilidade e acessibilidade vêm ganhando espaço nas discussões atuais, tanto nos aspectos teóricos como empíricos, em decorrência da dimensão representativa adquirida nas últimas décadas abrangendo vários setores da sociedade. Estudar

⁹ É na cidade-mundo que “*re encontramos, ao mesmo tempo, toda a diversidade e todas as desigualdades do mundo*”. (AUGÉ, 2010, p.09).

o espaço calçadas como espaço público originou-se do interesse em abordar esse artefato sob alguns aspectos julgados relevantes e que complementam o entendimento do mesmo.

O primeiro aspecto a considerar é o entendimento da calçada como um modal dentro do paradigma da mobilidade. Sob um olhar crítico, essa pesquisa incita o questionamento acerca da realidade das calçadas atuais e sua funcionalidade como modal. Estudar esses aspectos pode contribuir com o poder público no sentido de alertar para a realidade dessas calçadas e balizar possíveis correções nas políticas públicas relacionadas ao tema.

Como um signo passível de diversos processos de significação, esse equipamento urbano se apresenta como alternativa de espaços comerciais, pedonais, de atividades sociais e culturais. O entendimento acerca da possibilidade de recuperação das calçadas como espaço público de vivência poderá contribuir com outros pesquisadores no que tange ao alargamento das pesquisas nessa área, bem como poderá ser de forte contribuição para o aprofundamento do conhecimento sobre o uso desses espaços públicos por parte da sociedade em geral.

A proposta parte da observação das calçadas fora dos padrões funcionais e satisfatórios de acessibilidade e mobilidade e significadas de forma inadequada, e visa esclarecer à sociedade os processos e sujeitos que as conduziram a essa realidade, apresentar modelos e práticas funcionais bem como reavivar as discussões sobre o tema, contribuindo para a melhoria da nossa cidade.

A presente pesquisa visa contribuir para o desenvolvimento da ciência ao apresentar os caminhos percorridos desde o momento da crise (pontos de ruptura) até o surgimento do novo paradigma, descrevendo o impacto sobre esse novo fenômeno e atraindo interesses em pesquisas sobre o tema proposto.

3 Usos e significação das Calçadas

3.1. O planejamento físico relacionado ao uso das calçadas

Em seu artigo 30, inciso VIII, a Constituição do Brasil (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2014) determina aos municípios “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”, sendo necessário o estabelecimento de políticas públicas que instrumentalizem o processo através de adequados planejamentos urbanos. Esse planejamento, de per si, deve tratar das questões como o uso e ocupação do solo, o saneamento, a determinação dos equipamentos públicos e comunitários e os aspectos de mobilidade urbana, dentre outras. O foco dessas ações está direcionado à obtenção de uma melhor distribuição dos espaços visando o atingimento de suas funções sociais em relação à cidade e ao urbano.

Quando são discutidas questões como assentamentos precários, ausência ou insuficiência de áreas verdes e de espaços de lazer, lixos em vias públicas, transporte público precário e muitas outras mazelas da cidade-mundo, é o momento de discutir as calçadas de má qualidade, vazias, difusas, sem acessibilidade e como espaços de violência. Prova de que as ruas não são devidamente apropriadas por seus moradores e correm o risco de se tornarem palcos de violência e medo, gerando insegurança. Nessa calçada repousa o direito ao lazer, à segurança e ao caminhar, componente relevante do sistema de infraestrutura urbana relacionada à mobilidade.

Percebe-se que há uma forte preocupação de pesquisadores e pessoas envolvidas com a área de transporte no que tange ao aumento da mobilidade do pedestre. Carvalho (2006) afirma que esse aumento de mobilidade só poderá ocorrer se as vias estiverem bem definidas, garantido o conforto e segurança durante os trajetos. O mesmo autor justifica a afirmação em função da

diversidade de características dos usuários das calçadas, no tocante a limitações físicas ou percepções. Sendo assim, as calçadas devem estar dimensionadas de forma a permitir o livre deslocamento desses usuários, a instalação do mobiliário urbano e, ainda, reservar espaço para o plantio de árvores. Essas dimensões devem estar, segundo Carvalho (2006, p. 15), “sugeridas nos manuais de urbanismo e de engenharia de tráfego”. Tecnicamente, uma calçada pode ser concebida assegurando acessibilidade, largura adequada, fluidez, continuidade, segurança e espaço de socialização, e propiciar um desenho da paisagem.

Não existe um padrão para as larguras mínimas recomendáveis. Cada manual de urbanismo e tráfego traz propostas distintas. A Prefeitura do Cidade de São Paulo (2014), por exemplo, através do Programa Passeio Livre (visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação), definiu um novo padrão que divide as calçadas em dois grupos: as que possuem faixas de até 2 metros de largura, que serão divididas em 02 faixas diferenciadas por textura ou cor, e as de mais de 2,00 metros, divididas em 03 faixas, também diferenciadas. No caso das calçadas com três faixas, a primeira faixa, chamada de faixa de serviço, seria destinada à colocação de árvores, rampas de acesso, postes de iluminação, e mobiliários urbanos. A segunda faixa, por sua vez, seria destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculos. Por último, a terceira faixa, situada próxima ao domicílio, funcionaria apoio à propriedade, e nela poderiam estar vegetações e outros artefatos, desde que não houvesse impedimento de acesso ao imóvel.

O que pode ser percebido é que o movimento das pessoas nas cidades é um grande desafio para os profissionais que atuam no planejamento de transporte urbano. Não será reduzindo apenas o número de carros que haverá maior interesse pelo caminhar. É necessária, também, uma qualificação e classificação das vias, tornando-as um ambiente que propicie o deslocamento nas calçadas existentes.

3.2. O pedestre como elemento no sistema de transporte

“Todos somos pedestres”. É com essa frase que a Organização Pan-Americana da Saúde (OPS) (2013) inicia o capítulo sobre os **princípios orientadores no trânsito**. Segundo essa instituição, o ato de caminhar pode ser entendido como o modo de transporte mais comum e elementar de todo o sistema de transporte e em todas as sociedades do mundo. O argumento fundamental desse entendimento é baseado no fato de que todas as viagens, independentemente do trajeto ou distâncias, começam e terminam no caminhar, lembrando ainda que esse é o modo mais antigo de se efetuar um deslocamento.

Essa modalidade, em muitos casos, pode ser a única alternativa de deslocamento. Também, há situações onde são utilizados outros modais, mas em algum momento, se fazem necessários trechos de caminhada, como no caso da ida ao trabalho de automóvel onde, em algum momento, o caminhar se faz presente. Portanto, não há sentido em estudar os sistemas de transporte sem considerar a participação do pedestre (CARVALHO, 2006).

É interessante notar a diferenciação entre o tratamento dado ao sistema de transporte motorizado e ao não motorizado pelos gestores públicos. Enquanto há um alarde geral em relação à falta de recursos para infraestrutura, obras como recapeamento viário são realizadas e novos semáforos e equipamentos de controles são adquiridos. Contudo, obras destinadas aos pedestres são esquecidas e o que se vê são verdadeiras caminhadas com obstáculos como postes, lixeiras e bancas de revistas dentre outros mobiliários urbanos mal dimensionados, planejados e instalados, obrigando as pessoas a disputarem novos espaços com outros meios de transportes.

Entretanto, em que esse foco no transporte motorizado impacta no estudo do pedestre no contexto do sistema de transportes? É notório que o acréscimo do número de veículos nos centros urbanos causa congestionamentos, poluição, acidentes e inibição das alternativas de

deslocamento baseadas no transporte não motorizado. Some-se aos aspectos físicos das atuais calçadas e se tem os fatores necessários à geração de conflitos entre veículos e pedestres nas áreas urbanas. Carvalho (2006) também considera a ausência de um fluxo canalizado e orientado dos transeuntes como um aspecto que gera a demanda por um maior espaço de circulação visando reduzir os conflitos.

Esse mesmo pedestre também pode ser visto sob a ótica da sua capacidade de construir representações sobre as calçadas e a cidade a partir de seus referenciais. De acordo com Certeau (1998), a diferenciação existente no espaço urbano faz com que o pedestre componha trajetórias fragmentadas construídas a partir das representações cotidianas dos espaços. O ato de caminhar, pois, é entendido como a apropriação do sistema viário pelo pedestre, que segmenta e fraciona o espaço percorrido. É nesse ato de ir e vir que cada elemento se apropria do espaço construindo o sentimento de pertença e identidades, bases para o estabelecimento de laços.

3.3. As calçadas no contexto de transportes

Entender as mudanças sofridas nas calçadas do Recife é transitar, a priori, pelo entendimento de que elas são elementos integrados à infraestrutura viária da cidade. São os espaços públicos nos quais o cidadão exerce o seu direito constitucional de ir e vir, um local onde as pessoas se encontram, um relacionamento humano a céu aberto. E, no entendimento desse ir e vir, o pedestre será considerado nesse trabalho como a pessoa que se utiliza do caminhar para vencer determinado trajeto em seu deslocamento.

Segundo De Fátima Figueirêdo e Maia (2014), é na efervescência da cidade que o sistema viário se torna palco das permanentes disputas entre os sujeitos que se apresentam, como pedestres, ciclistas, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos;

reforçando, também, o entendimento de que o pedestre é o sujeito com maior maleabilidade de circulação.

Antes ou depois do uso de outros modais, o cidadão se torna pedestre. É no trajeto ao carro, escritório, lojas, ou outras localidades que a caminhada se torna um movimento comum. O caminhar é o início e o fim do deslocamento urbano. Gondim, De Azevedo Filho e Júnior (2000) apontam o pedestre como o sujeito com maior maleabilidade na escolha de trajetos, contornando com facilidade os obstáculos impostos e que, talvez por isso, haja menos atenção no que tange ao desenvolvimento de projetos e regulamentações técnicas que venham a facilitar os deslocamentos a pé.

Conceitualmente, essa rede viária deve contemplar duas funções básicas: permitir o deslocamento de veículos e pedestres, e viabilizar o acesso à edificações e áreas de estacionamento (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA-PR), 2011). É na função de deslocamento de pedestres que a calçada é significada como elemento constitutivo da mesma.

Toda essa abordagem sobre as calçadas inseridas na infraestrutura viária da cidade está fundamentada no próprio CTB, instituído pela Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997 que em seu artigo 68 assegura “ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas”. Também o Ministério das Cidades (2007), através do Guia PLANMOB, guia de orientação dos municípios quanto aos planos diretores de transporte e da mobilidade, reconhece a relevância do deslocamento de pedestres como um modal de transporte para viagens curtas, e incorpora a calçada, de forma definitiva, como parte estrutural das vias públicas, atribuindo tratamento especial à mesma.

No Recife, a Lei Municipal 16.890/2003¹⁰ que consolida normas de construção, manutenção e recuperação dos passeios públicos ou calçadas, ratifica o entendimento das calçadas como integradas ao sistema viário ao citar, em seu artigo 220, que “Os passeios públicos ou calçadas integram o sistema viário ao longo das vias de rolamento, devendo ser reservados prioritariamente aos pedestres, ... [...]”.

3.4. O uso das calçadas pelo povo

É nas ruas que ocorre a profusão dos diversos sujeitos e sentidos. Nesse cotidiano, podem ser encontradas as diversas representações do sujeito: seja vendendo, passando, roubando, conversando, trabalhando ou no lazer (FEDATTO, 2007). São espaços públicos específicos de interpretação de sentidos na cidade, onde a busca e a compreensão dos sujeitos permitem ao pesquisador entender, de forma clara, a relação da cidade com o urbano, como esses sujeitos significam e são significados. É nesses espaços de relacionamentos entre a cidade e o urbano que se observa uma tendência à fragmentação do espaço urbano a partir de processos segregacionistas, citados por Pereira (2006) como articulação insuficiente entre as partes, e como a ocorrência de “ilhas” urbanas, impossibilitando o entendimento da cidade como unidade.

Fedatto (2007) direciona a sua abordagem a uma reflexão acerca das formas de sociabilidade, da relação do sujeito com a cidade e do real significado do sujeito na cidade (como ele a habita). É no espaço público urbano, em especial nas calçadas, que se materializam os sentidos possíveis para essa relação anteriormente citada. São os espaços que interpõem

¹⁰ Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/servicos/leis/lei16890.html>. Acesso em: 22 de jul. de 2014.

sujeitos e sentidos, que são os palcos das práticas sociais. É o lugar de todos, do sujeito comum. É importante ressaltar que entender essas práticas na cidade remetem às questões de materialidade, condicionantes para a produção dos discursos.

São esses discursos sobre a cidade que intervêm nos modos de como o urbano é significado (Fedatto, 2007). O entendimento de que não existem vazios nas cidades conduz o pesquisador a perceber que cada espaço público passa a ter um significado próprio em consonância com os seus sujeitos significantes. São as expressões e relações de poder que determinam o habitante e o modo no qual ele se relaciona com o espaço. Essas relações entre os sujeitos e os espaços passam a ser melhor compreendidas quando se trabalha as calçadas como significantes, espaços simbólicos.

Mas como essas calçadas eram significadas anteriormente e como o são na atualidade? Há, de fato, diferenças nas formas de uso das calçadas entre o antes e o agora, ou apenas a ausência do sujeito nas mesmas? Cavalcanti (1977) descreve os antigos acontecimentos nas calçadas e ruas na cidade do Recife: procissões de cinzas - voltadas para a questão da salvação e da expiação dos pecados e o cortejo dos condenados à morte na Rua do Imperador; as músicas aos domingos na ligação da Rua Martins de Barros com a Praça Dezessete; e os comícios e concentrações políticas na Avenida Dantas Barreto e no Pátio do Paraíso (onde estava situada a Igreja do Paraíso construída no encontro da Avenida Guararapes com a Avenida Dantas Barreto, local em que atualmente se localiza o Edifício Santo Albino). A Rua Diário de Pernambuco, antiga rua das cruzes, até a metade do século XVIII, era palco da via sacra externa da Ordem Velha. Nas proximidades da atual Avenida Nossa Senhora do Carmo, Ruas do Fogo e dos Queimados, havia a prática do lenocínio¹¹ com profissionais advindas da Holanda, para atender aos flamengos menos chegados ao erotismo. Essa abordagem focada nos bairros do

¹¹ Prática criminosa que consiste em explorar o comércio carnal alheio.

Recife, de Santo Antônio e de São José decorrem de serem esses locais os pontos de início da urbanização da cidade realizada de forma tentacular com uma ocupação suburbana rarefeita e um núcleo urbanizado.

Na contemporaneidade, muitas localidades, dentre as quais se inclui a cidade do Recife, possuem diversidade cultural e registram a coabitação de diferentes grupos sociais, fato relevante para o entendimento dos processos de significação das calçadas. Como exemplo dessas diversas significações tem-se os famosos “calçadões” das praias do Rio de Janeiro, que receberam QR codes entre as pedras do mosaico português, contendo informações turísticas sobre o local (aproximando o *gadget*, o usuário poderá receber informações sobre atividades turísticas, nome da localidade ou edificações históricas da proximidade); a "passarela" (Rua das Pedras), a qual reúne bares transados, restaurantes sofisticados, lojas de grife, pousadas, cafés, galerias de arte, sorveterias e boates, trazendo glamour à noite de Búzios.

Transitando pelas Américas, podem ser visitadas as amplas calçadas localizadas às margens do Rio da Prata, símbolos de Montevideu, com ciclovias e áreas para descanso; o South Street Seaport, no sudeste de Manhattan, porto histórico onde o calçadão com lojas, restaurantes e píeres, como o famoso Píer 17, que tem um antigo barco transformado em shopping; a Calçada da Fama em Hollywood, com estrelas em homenagem às figuras das indústrias do cinema, da televisão e da música; a passarela Boardwalk em Atlantic City, famosa por ser um calçadão em frente ao mar, situam-se dezenas de hotéis, lojas, restaurantes, e cassinos.

No velho continente, uma das calçadas mais famosos do mundo, “Las Ramblas”, em Barcelona, é parada obrigatória com suas várias lojas, cafés, restaurantes, performances de vários tipos (mímicas, atores, músicos etc), bancas de flores, souvenirs, inusitados museus e casas de ópera. Visando indicar a ligação entre os principais pontos da cidade, a Rote Faden, em Hannover, possui uma linha vermelha orientando os turistas, não podem ser deixados de fora dessa lista os famosos cafés parisienses.

A calçada de Tsim Sha Tsui, em Hong Kong, recebe anualmente dez milhões de visitantes. Nele, o visitante admira a Avenida das Estrelas, versão asiática da Calçada da Fama de Hollywood, e assiste ao famoso espetáculo de luzes que colore o céu da cidade diariamente. “The Walk”, o calçadão badalado de Dubai, apresenta as suas inúmeras lojas famosas, cafés, quiosques e restaurantes espalhados em toda a sua extensão.

No confronto dos processos de significação contemporâneos e os anteriores, é interessante notar que, das práticas sociais a céu aberto quanto ao uso das calçadas, a significação pessoal cedeu espaço para um processo de espetacularização desses locais. Diante desse quadro de mudanças na forma de significação, cabe questionar se é possível um retorno das calçadas ao seu significado de espaço público de vivência, pois é notório que todas essas significações precisam estar adequadas à contemporaneidade, mas também o entendimento de que as raízes do convívio social não podem ser desprezadas e tornadas como não relevantes para as práticas sociais.

3.5. O retorno às calçadas

Retornar às calçadas demanda não apenas a existência de estruturas físicas adequadas, mas principalmente mudanças de cultura em relação a direitos, deveres e respeito aos outros. Barros (2013), ao citar a cidade do Recife sob um olhar desenvolvido, afirma que devem haver calçadas acessíveis que protejam os pedestres e que sejam compartilhadas com ciclistas, patinadores, skatistas e outros tipos de transporte sob rodas não motorizado. O referido autor também enfatiza a necessidade de ser iniciado um processo de humanização dos bairros, com políticas de conscientização dos moradores e usuários, incentivando a manutenção desses espaços públicos e atuando com projetos parceiros de arborização, mantido sempre o entendimento de que o pedestre é o protagonista de todo o processo.

Para entender o pedestre como prioridade, é mister uma mudança cultural no entendimento do uso das calçadas e da cidade, prevalecendo a noção de que a harmonia e o respeito devem conviver nas mais diversas expressões de deslocamento e vivências existentes na cidade. Barros (2013) afirma, ainda, que a qualidade da circulação perpassa pela necessidade de pedestrianização de algumas ruas, resgatando a circulação por ele chamada de “circulação e forma qualitativa”. Em outras palavras, essas ruas humanizadas permitem a mudanças das relações sociais em que as pessoas celebram e compartilham emoções, diminuindo o individualismo.

Esse processo de humanização traduz-se em calçadas bem cuidadas e ruas arborizadas, onde os pedestres andem sem receios. É a troca de comércio popular, vendedores de frutas e ambulantes por áreas onde haja circulação e espaços para práticas recreativas, de lazer e de esportes. É uma proposta de trazer o espaço público de volta às pessoas, o resgate do direito de ir e vir, a transformação do espaço de passagem para o espaço público de vivência.

Por ser *res publica*¹², as calçadas têm em sua essência o perfil de local de encontros, de expressões populares e de trocas culturais. Retornar às calçadas é repensar a cidade, resgatar os espaços públicos para o cidadão e o cidadão. Implica em rever as políticas de uso e ocupação de solo, as práticas imobiliárias especulativas e a cidade voltada ao automóvel.

¹² Res pública – coisa pública. Disponível em <http://www.jurisite.com.br/dicionario_latim.html>. Acesso em 13/10/2014.

4 Walkability: redescobrimo o caminhar

4.1. O binômio calçada-rua como espaço público de vivência

Os estudos de Velibeyoğlu (1998) sobre as ruas nos leva ao entendimento de que não é possível estudar a vivência nas calçadas como se esse equipamento estivesse desconectado aos demais elementos do conjunto intitulado espaços públicos. Pires (2008, p.2) ratifica as calçadas como espaço público ao afirmar que “[...], apenas à guisa de reacender a memória, esse verso remete a muitas reflexões sobre as ruas, sobretudo suas calçadas, espaços de uso público, tão antigos quanto o próprio advento da urbe”. Ler sobre a rua é entender que, na verdade, existe um binômio rua-calçada onde se realizam as ações da cidade viva que, para Gehl, é aquela que oferece condições de possibilidades necessárias à realização de eventos sociais e culturais, bem como atrações onde “mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (GEHL, 2013, p.6).

Velibeyoğlu (1998) inicia a sua abordagem discutindo o sentido dado ao termo rua. Para esse autor, ora a rua é descrita como sendo uma estrada em uma cidade ou aldeia correndo entre duas linhas de casas, geralmente incluindo as calçadas, bem como outras vias de circulação (ênfase física dada ao termo); ora recebe um olhar relacionado ao urbano onde a rua é o movimento humano institucionalizado. Ou seja, as ruas, e, por conseguinte as calçadas, são uma instituição social e é a sua aceitação pela comunidade que lhes dá nome e função, sendo esses de muita relevância para as cidades como validado por Jacobs (2000, p. 29): “As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais”.

Cada rua-calçada tem uma função econômica e importância social. É preciso entender que o objetivo para a existência das ruas pode ser analisado através de três categorias: movimento, melhor entendido como os canais de tráfego; a troca de bens; e a comunicação. Ao apontar a rua (e em decorrência, as calçadas), Velibeyoğlu (1998) a caracteriza como um

elemento social com duas funções claras: a primeira, relacionada à mobilidade, é ser elo entre as edificações e os nós de atividades existentes, viabilizando o fluxo de pessoas (circulação de pedestres) e bens; a segunda, de cunho sociológico, serve como um *locus* de interação social diversificada, incluindo recreação, conservação e entretenimento, além de outros rituais das comunidades locais. (VELIBEYOĞLU, 1998).

Finalizando a abordagem das dimensões sociais da rua, Velibeyoğlu (1998) afirma que a função social da rua é expressiva, em vez de instrumental, principalmente nas cidades pré-industriais, onde era mais evidente. Nelas, a rua tradicional era o *locus* para atividades de recreação e lazer. Por esta razão, faz sentido pensar que tanto o interesse no ambiente público como a consciência popular em relação à valoração da rua como ambiente de vivência eram mais intensos nessas cidades. A revolução industrial nos países ocidentais trouxe novos conceitos, sistemas fabris, a família núcleo, e os modernos dispositivos de transporte tendo no automóvel seu mais forte representante. É o processo urbano atribuindo características únicas às ruas.

Dentre os pontos identificados como um resumo do processo evolutivo das ruas sob a ótica antropológica, registra-se a influência dos recursos tecnológicos (através da automação) na mudança da rua como um local para se tornar apenas um elo de ligação. É um sentido reducionista da função da rua.

Mas e quanto ao aspecto das ruas-calçadas serem lugares onde ocorre a comunicação entre as pessoas? É notório que a nossa estrutura econômica, social e ambiental depende das calçadas, ruas, estradas e rodovias, como meio de circulação, orientação e comunicação. Sabe-se, também, que a rua como canal de comunicação estabelece a noção de que as pessoas estão envolvidas pessoalmente em uma troca de ideias, bens ou emoções, e que a rua tem a capacidade de agir como um *locus* físico no espaço urbano para esta troca (VELIBEYOĞLU, 1998). Contudo, existem três fatores que demonstram claramente a transformação da rua-calçada, onde

a comunicação deixa de ser o seu marco: a substituição dessa rua-calçada como uma fonte de informação por novos recursos tecnológicos; o uso fundamental da rua para a circulação de veículos; e o projeto de ruas que dificultam o transitar do pedestre.

Sabemos que a vida nas ruas se tornou importante ao longo da história. A vida das pessoas está nas ruas: viagens, compras, socialização. São os centros de socialização das vilas e cidades como também, canais de transporte e acesso.

Com a ascensão do transporte de massa e o aumento da velocidade dos veículos, foram diferenciados os espaços para os pedestres e para os motoristas. Essa separação influenciou na configuração física das ruas e das calçadas. Os pedestres foram forçados a viver nos estreitos espaços dessas calçadas. Com as novas ruas, projetadas para o conforto dos motoristas em detrimento de pedestres e ciclistas, a conveniência e atratividade desses espaços urbanos declinaram. Nas últimas décadas, houve um resgate do interesse sobre o papel sócio cultural dos espaços públicos, ocasionando novas formas de pensar esses espaços como ruas pedonais, zonas de restrição de velocidade, ruas compartilhadas, dentre outras. Todas essas propostas visando retomar as atividades das ruas e retomar esses espaços como espaços de convívio. É importante ressaltar que os espaços públicos possuem diferentes significados para diferentes grupos de usuários e classes sociais (VELIBEYOĞLU, 1998).

É diante da observação desses diferentes significados que Velibeyoğlu (1998) afirma ser a diversidade cultural um dos fatores que influenciam o uso da rua. As normas sociais, regras e hábitos são os fatores determinísticos para a definição desses usos. Além disso, dependendo do grupo social ao qual o indivíduo pertença (adultos, crianças, senhoras, gestantes, etc), existe uma expectativa diferente para o uso dos espaços.

Se o uso das ruas está diretamente relacionado ao perfil das pessoas, como é possível aumentar o número de atividades nas ruas? O aumento das atividades nas ruas está diretamente relacionado ao aumento da densidade de pessoas que iniba o uso do automóvel e que seja

suficientemente alta para apoiar uma diversidade de instalações que fiquem a uma curta distância de alguma área de influência. Nas grandes cidades são observadas vias de circulação onde há predominância do automóvel, dificultando esse aumento da densidade humana nos espaços públicos. Essa situação que segundo Baggio (2015, p.168) “integra uma tendência mortificante da cidade e destrói progressivamente espaços públicos (como praças, calçadas e a própria rua)”. Se o uso da rua está de forma inerente vinculado à vida das pessoas, é impossível discorrer sobre humanização sem que haja um efetivo uso de um sistema de pedestres onde a calçada desempenha um papel fundamental, imprimindo vitalidade aos ambientes urbanos (BAGGIO, 2015).

As ruas também são os lugares para atividades recreativas. O problema consiste no limitado potencial recreativo das ruas. Como oportunidade para a melhoria dessas condições, pode-se pensar as ruas destinadas a pedestres e outros onde são estabelecidas as regras de *traffic calming*.

Por último, resta discutir a questão da segurança nos espaços públicos como um instrumento de manutenção das atividades culturais, de lazer e demais vivências. Crer que a paz nas calçadas e nas ruas pode ser mantida exclusivamente pela força policial é ignorar a rede de controle e comportamentos espontâneos existentes na comunidade local e por ela aplicados. Não é possível manter a civilidade apenas pelo uso de forças policiais. Não se resolve os problemas de insegurança “por meio da dispersão das pessoas” (JACOBS, 2000, p.32).

4.2. Pedestrianização: Conceito e contribuição para a vida urbana

Cumprir iniciar a abordagem sobre *walkability* (pedestrianização – a potencialidade de caminhar) tratando de diferenciar esse termo de *liveability* (potencialidade para habitar).

Liveability, segundo Ghadimkhani (2011), refere-se à qualidade ambiental e social de um determinado espaço. Inclui a segurança e saúde na localidade, as condições ambientais, a qualidade das interações sociais e a existência de recursos culturais e ambientais únicos. É a valorização da dimensão humana no planejamento urbano.

As cidades potencialmente seguras, são caracterizadas por Gehl (2013, p.6) como aquelas que “devem ter uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas”. O conceito de Cidade Sustentável é abordado pelo mesmo autor como sendo a cidade que fundamenta o deslocamento das pessoas na chamada “mobilidade verde”. É o uso do caminhar, das bicicletas e dos transportes públicos reduzindo o consumo de recursos e diminuindo emissões e ruídos. Por fim, na Cidade Saudável

“intensifica-se se o caminhar e o pedalar forem etapas naturais do padrão de atividades diárias. [...]. Um convite sincero para caminhar e pedalar, como fenômeno natural e integrado à rotina diária, deve ser um aspecto inegociável de uma política unificada de saúde (GEHL, 2013, p.7).

É notório que atualmente o uso das vias urbanas como uma parte da vida na cidade, está em decadência, especialmente nos países em desenvolvimento, devido à rápida ascensão no carro particular, o aumento da densidade demográfica, ineficientes sistemas de transporte e projetos urbanos de má qualidade. Não obstante, os projetos urbanos, como outras atividades cívicas, são, na prática, muitas vezes negligenciados.

Na ausência de um bom projeto urbano, há excessos de congestionamentos que reduzem a eficiência econômica e a qualidade de vida, possibilitando a não utilização das vias urbanas para atividades sociais e recreativas. A pedestrianização é a proposta de um projeto voltado para as pessoas, priorizando-as em relação aos carros. É a volta do direito das pessoas, a marcha segura, o caminhar bem sucedido. Por conseguinte, estudar vivências é transitar nas práticas de *walkability*.

Walkability é a habitabilidade do espaço público. É apoiar o pedestre para que esse obtenha um caminhar agradável. Descreve-se como um projeto importante não só para proteger o meio ambiente e diminuir o congestionamento do tráfego, mas também para a criação de interações sociais, promovendo a saúde mental e física das pessoas e contribuindo para o desenvolvimento econômico. É uma proposta que exige uma relação harmoniosa do pedestre como o espaço urbano, traduzindo-se em boas condições viárias, de uso do solo, de segurança, de conforto e de apoio à comunidade da localidade.

A avaliação da qualidade de um projeto de *walkability* deve considerar não só os grupos sociais nos espaços públicos, mas também a qualidade desses espaços. No que tange aos grupos sociais, esses podem ser classificados como o pedestre comum; os chamados grupos vulneráveis, no qual se incluem as pessoas com deficiências, as crianças, idosos e os pais com carrinhos; e os grupos que se utilizam de veículos automotores para o seu deslocamento. No aspecto relacionado à qualidade dos espaços públicos, deve-se considerar a qualidade, a acessibilidade e as instalações pertinentes a determinado roteiro. Ghadimkhani (2011) aponta quatro fatores considerados relevantes para um projeto de pedestrianização: a qualidade da rede pedonal (qualidade física e perceptiva de caminhos, calçadas, cruzamentos), o nível de conectividade dessa rede (continuidade das calçadas para incentivar os pedestres a andar), a segurança física do pedestre no passeio, e a diversidade e acessibilidade aos destinos locais - acessibilidade às instalações comuns, como espaços públicos, serviços públicos, linhas comerciais.

Mas quais os reais benefícios para os habitantes de uma localidade quando da implantação de um projeto de *walkability* em espaços públicos? Inicialmente deve ser considerada a maior mobilidade dos habitantes em função da qualidade dos passeios e da segurança no transitar. Outro benefício é a habitabilidade quanto à qualidade ambiental e social do espaço, facilitando a interação entre as pessoas e viabilizando o surgimento dos chamados

bairros habitáveis, que são definidos como aqueles que são agradáveis, seguros, acessíveis e que funcionem como um *locus* de apoio à comunidade local. São bairros onde são encontrados elementos chave da habitabilidade: baixa velocidade de tráfego, moradia digna, local acessível e bem localizado, escolas, lojas e oferta de serviços, parques acessíveis, espaços abertos, e um ambiente natural e limpo (GHADIMKHANI, 2011).

Um questionamento que pode ser conduzido pelo leitor é se existe um contributo econômico quando da implantação desse modelo de projeto. É mister entender que ruas comerciais e espaços públicos tranquilos permitem ao pedestre acessar as possíveis opções de compras de forma mais demorada e cuidadosa, e contribuem como atrativo para o surgimento de novos transeuntes, o que acarreta no aumento do número total de passantes que também são consumidores. Por fim, evitando o uso de veículos automotivos (sejam públicos ou privados), também reduzem os custos de transporte desses consumidores.

Há, ainda, em relação ao estudo dos projetos de *walkability*, dois fatores contributivos: a melhoria da saúde e qualidade de vida das pessoas (caminhar é uma atividade fundamental para a saúde física e mental dos seus praticantes); e um melhor ordenamento territorial, pois contribui para o desenvolvimento de uma forma urbana compacta (menor desperdício de terra, minimização das distâncias entre os destinos comuns, e acessibilidade por diferentes meios de transporte).

4.3. Entendendo as relações sociais, econômicas e políticas das calçadas

As calçadas são um elemento subvalorizado do espaço público urbano que conecta pontos de origem e destino. Durante o transcorrer do dia as pessoas vão passar pelo menos por uma calçada. Também, são um espaço comercial para comerciantes e fornecedores, um lugar

de lazer para *flâneurs*, um refúgio para os moradores sem-teto, um lugar para a sobrevivência no dia-a-dia dos mendigos, um espaço de debate e protesto de ativistas políticos, uma floresta urbana para os ambientalistas (LOUKAITOU-SIDERIS; EHRENFEUCHT, 2009).

O que nós queremos das calçadas? Os pesquisadores afirmam que os espaços públicos estão se tornando cada vez menos democráticos, nos levando a questionar não a forma como as pessoas estão usando as calçadas na contemporaneidade e sim, qual o atual papel dessas calçadas nesse contexto.

Loukaitou-Sideris e Ehrenfeucht (2009) citam que os urbanistas e planejadores urbanos têm sugerido que os espaços públicos ativos (i.e., “vivos”) podem contribuir para melhorar os comportamentos das pessoas e restringir as atividades indesejáveis. Contudo, é importante observar que o que torna um espaço público não é sua predestinação em ser “publicizado”. Na verdade um espaço se torna público quando um grupo, visando atender uma necessidade premente, se apropria do mesmo e, através das atividades nele realizadas, o tornam público.

Um elemento dificultador do entendimento sobre o uso dos espaços como públicos ou privados reside na dicotomia desses termos. Os espaços urbanos têm um *continuum* de uso público e privado, que é baseado na interação de propriedade, acessibilidade e intersubjetividade. Essa dicotomia é relevante, mas precisa ser definida com precisão em função da existência de espaços públicos que são controlados e muitas vezes mantidos por proprietários de espaços privados. Nesse universo de proprietários de espaços privados encontram-se as empresas, que também usam frequentemente calçadas, beneficiando a elas e a outros usuários (LOUKAITOU-SIDERIS; EHRENFEUCHT, 2009).

4.4. Aspectos qualitativos e quantitativos das calçadas

Existe, na literatura, uma diversidade de trabalhos acerca da qualidade das calçadas. A busca permanente dos pesquisadores está norteadada na pesquisa de características que tornem o passeio um ambiente agradável e seguro aos pedestres. Contudo, têm-se observado poucos esforços no sentido de se definir uma metodologia que aborde tanto aspectos qualitativos como aspectos quantitativos. Aguiar (2003) afirma que nem em publicações, como o *Highway Capacity Manual (HCM)*¹³, consideram os aspectos qualitativos dessas metodologias. Cita a autora que, apesar dos responsáveis por essa publicação salientarem os aspectos qualitativos, pouco é feito no sentido de indicar como deve ser feito o processo de medição desses argumentos. Sabendo-se que não existem propostas padrão sobre as metodologias de avaliação e de produção dos passeios públicos, como é possível tratar a otimização das calçadas para a circulação de pessoas?

Há inúmeras variáveis que influenciam a utilização das ruas pelos pedestres. Dentre essas, podemos citar: o impacto da tecnologia; a disponibilização de ambientes seguros contra automóveis e violências (crimes); variáveis ambientais (ruídos, fumaça, congestionamentos, qualidade da pavimentação); condições relacionadas ao clima e ao tempo; topografia; distâncias a percorrer; disponibilidade de serviços; e, cultura (VELIBEYOĞLU, 1998).

Mesmo não havendo padrões, algumas características desses passeios são motivos de atenção e busca de soluções pelos pesquisadores e gestores públicos. Um aspecto a considerar

¹³ Publicação do Grupo de Pesquisa em Transportes da Academia Nacional de Ciência do Transporte, nos Estados Unidos. Contém conceitos, diretrizes e procedimentos computacionais para calcular a capacidade e qualidade de serviço das várias instalações de rodovias, incluindo autoestradas, estradas, vias arteriais, rótulas, cruzamentos sinalizados e sem sinalização, estradas rurais, e os efeitos de transporte de massa, pedestres e bicicletas sobre o desempenho desses sistemas.

e já tratado anteriormente é a segurança. Os estudos apontam para que sejam evitados acidentes com o sujeito mais vulnerável dentro dos sistemas de transporte. Idosos, crianças, portadores de necessidades especiais e gestantes são foco de maior atenção. Também há de se considerar as questões de segurança pública no tocante a violência praticada nos passeios, sejam assaltos, furtos, roubos ou quaisquer outras práticas que comprometem a integridade física dos transeuntes.

Com o objetivo de verificar questões relacionadas à segurança dos pedestres, uma pesquisa realizada nos Estados Unidos apontou um desconhecimento generalizado da população no que tange ao conhecimento sobre os dispositivos de controle de tráfego e sobre a legislação relacionada à segurança (AGUIAR, 2003). A autora, ainda, descreve outra metodologia que avalia o nível de serviço para pedestres e ciclistas, utilizando os indicadores de existências de passeios, continuidade e largura das calçadas, serviços para veículos existentes nas vias, o estado de conservação das calçadas, e a existência de *traffic calming*. Independentemente dos aspectos considerados nas pesquisas, o tom quantitativo tem prevalecido sobre as questões de cunho qualitativas.

Outro aspecto a considerar é a acessibilidade. Um espaço se torna acessível não apenas quando não apresenta obstáculos físicos, mas quando está conectado e interligado com outros espaços de circulação existentes. A garantia de um espaço acessível permite a ocupação do mesmo pelos transeuntes. É um fator determinante do modo de sua utilização (FERREIRA, 2009).

Neves (2012) afirma, ainda, que a qualidade estética de um passeio público pode ser um fator determinante para a qualificação do mesmo, não deixando de considerar, também, o equilíbrio, o volume e o estado de conservação das edificações do entorno. Todos esses elementos, construtivos ou paisagísticos, podem ser um importante contributo, desde que possam conferir aos espaços a unicidade e diferenciação em relação a outros espaços.

Quanto aos aspectos qualitativos, as vivências são entendidas como de relevante contribuição para o processo de ocupação e significação das calçadas. Ferreira (2009) classifica essas vivências em atividades necessárias (de deslocamento), opcionais (lazer e permanência), e sociais – decorrentes da interação entre os indivíduos. Ressalta-se que as atividades antissociais, também tratadas pela autora, como mendicância, vandalismos e o crime urbano, devem ser rechaçados dos espaços públicos.

Finalizando, é preciso entender que a agradabilidade dos espaços públicos para pedestres e a dinâmica das relações entre as pessoas e esses espaços são atestados a partir da qualidade do desenho urbano, da presença de mobiliário urbano e da qualidade ambiental desses espaços (SERDOURA; SILVA, 2006).

No planejamento de uma rua os fatores físicos mais relevantes que influenciarão o seu uso são a densidade de usuários, o mix de utilização (entenda-se a diversidade de modais), a interação pedestre e a caracterização contexto. O mix de utilização das ruas é um elemento encorajador para as bicicletas e o acesso de pedestres. Contudo, sem um sistema não motorizado seguro e conveniente ficará difícil convencer as pessoas a saírem de seus automóveis. A qualidade do ambiente urbano inclui segurança, proximidade e acesso, e não simplesmente o fator mobilidade - no sentido de deslocamento (VELIBEYOĞLU, 1998).

Como dito anteriormente, há determinados requisitos que tornam os espaços públicos atrativos às pessoas e que permitem a transformação destes em projetos de *walkability*. Esses espaços são seguros, confortáveis, atraentes e interconectados ao entorno e a outros destinos locais. Para tal transformação, é necessário que esses espaços possuam atributos que os qualifiquem: segurança, orientação, conforto, diversidade e destinos locais (GHADIMKHANI, 2011).

Considerada um dos mais relevantes aspectos dos espaços habitáveis, a segurança é um fator multifacetado e complexo que sugere a promoção da segurança pública nas abordagens

física e percebida. Para efeito desse estudo, serão considerados aspectos de segurança física aqueles relacionados às propriedades físicas dos espaços urbanos, como: as próprias ruas (não há uma definição clara de como deve ser esse padrão); a iluminação; a visibilidade; o *mix* de veículos (o efeito negativo sobre a segurança dos pedestres repousa na existência de veículos pesados transitando nas áreas ou próximos aos espaços de pedestrianização); o *traffic calming* - será abordada em detalhes noutra seção -; o espaço do pedestre; e a qualidade dos pisos. Já o entendimento acerca da segurança percebida está relacionado à segurança dos pedestres quanto à prática de crimes e aos perigos do tráfego de veículos. Independentemente da abordagem quanto à segurança, todas as atividades dos pedestres nos espaços públicos (atividades necessárias, como o caminhar em direção a algum destino; atividades opcionais, como passeios; e, atividades sociais, aquelas relacionadas ao convívio das pessoas nesses espaços) precisam ser realizadas à luz da segurança pública.

Iluminação e visibilidade adequadas contribuem para a segurança dos motoristas e pedestres através do aumento da percepção das pessoas e objetos. Também uma boa iluminação em parques praças e passagens transversais aumentam a segurança percebida. Mas nenhum dos aspectos apresentados causa maior impacto nas ações de *walkability* que a continuidade do pavimento, a qualidade dos materiais utilizados e a aplicação do mobiliário urbano. O padrão de calçada contínua é uma característica essencial de um sistema de pedestres bem concebido, e permite aos pedestres, especialmente aqueles com deficiências físicas, sua livre movimentação pelas calçadas.

Já a qualidade dos pisos se mostra importante em função de tornar o caminhar mais agradável e confortável para todos os grupos de pessoas saudáveis e portadoras de deficiência. Nesse sentido, estão inclusos não apenas os materiais de pisos desenhados, mas também postes; telefones públicos; estações de bicicletas; rampas nas calçadas com variação do nível de segurança; e parapeitos adequados selecionados de acordo com características climáticas.

Finalizando os aspectos de segurança dos espaços públicos de pedestrianização, temos o mobiliário urbano. É mister que seja considerada a largura funcional de calçadas, que possibilitam o movimento de pedestres e suas atividades. Essa largura deve atender necessidades mínimas de habitantes urbanos que são: caminhar, descansar, praticar ciclismo e patinação, bem como considerar o volume de transeuntes (GHADIMKHANI, 2011). O mobiliário urbano (peças e equipamentos instalados em espaços públicos) deve ocupar espaços nas calçadas que não venham a dificultar o ato de ir e vir das pessoas. Contudo, esse mobiliário compõe o quadro de itens necessários ao conforto dos pedestres.

A orientação é parte crucial do projeto de *walkability*, pois permite aos pedestres, especialmente os idosos, as crianças e os passantes com problemas específicos de orientação, identificarem os locais públicos e se orientarem quanto aos trajetos corretos. Compõem o processo de orientação: uma boa legibilidade dos padrões das ruas e dos componentes urbanos, a possibilidade de identificação de marcos diferenciados, as formas e localizações dos edifícios, e outros elementos urbanos.

Discutir o conforto nos passeios públicos é entender a interação entre o homem e o espaço urbano utilizado. Esses espaços urbanos devem ser fisicamente utilizáveis e visualmente compreensíveis (ERAYDIN, 2007). Isso implica dizer que os espaços públicos devem proteger os pedestres do sol, chuva, neve, gelo e vento; devem possuir ar limpo, que é principalmente fornecido em cidades com o trânsito ameno; e apresentar um grau satisfatório de acessibilidade, fator essencial para o conforto dos especiais.

Existe uma estreita relação entre a diversidade física (variedade dos tipos de habitação, dos estilos arquitetônicos, e das atividades de uso e ocupação do solo); a diversidade social (demográfica); a diversidade econômica (diferentes valores de propriedade); e o conceito de *walkability*. A presença dessas diversidades no espaço urbano permite a interação e o convívio de grupos sociais distintos, fortalecendo os vínculos pessoais e cívicos.

Finalizando a abordagem acerca dos atributos dos espaços de pedestrianização, é importante entender que a distância entre a origem e o destino do caminhar são fatores-chave de *walkability*. Ghadimkhani (2011) destaca que o limite de interesse do caminhar pelas pessoas é em torno de dez minutos e que a média máxima de um passeio gira em torno de quatrocentos a oitocentos metros. O autor ainda reforça que esse ato de caminhar depende do nível de interligação dos passeios, uma vez que uma boa interligação viabiliza uma melhor distribuição dos veículos e um acesso rápido e direto aos destinos.

4.5. O Traffic Calming

A gestão de tráfego, conhecida como *traffic calming*, ainda é um conceito aberto às interpretações, segundo estudos que tratam do tema. Alguns deles, abordados por Velibeyoğlu (1998), situam o *traffic calming* como sendo uma forma de gestão do tráfego com base em desenho urbano corretamente aplicado a uma comunidade; a restrição de tráfego de automóveis, através da utilização de medidas que alteram fisicamente as características operacionais de uma via; a prática de projetar ruas para reduzir a velocidade dos veículos, garantir que os condutores sejam mais cuidadosos, ou construir estradas mais seguras; a gestão de tráfego para melhorar a segurança e circulação, tanto para pedestres como para os veículos, considerando, também, a qualidade de vida. Em síntese, é possível afirmar que o *traffic calming* é um conceito que busca um equilíbrio de poder dos veículos motorizados em favor do pedestre e do ciclista.

É relevante lembrar, como citado anteriormente, que o *traffic calming* é outro fator importante que influencia a segurança nas ruas e calçadas. Em consonância com Ghadimkhani (2011), é uníssono o entendimento de que a velocidade geralmente causa acidentes graves e que medidas dessa ordem tornam-se fatores vitais para a segurança de pedestres.

É preciso entender que não se trata de uma política contrária ao automóvel. Trata-se, na verdade, de um redesenho físico das ruas visando melhorias aos pedestres e às condições de acessibilidade. É um processo de reformulação que busca restringir o movimento físico dos veículos motorizados. O *traffic calming* propõe a criação de um ambiente seguro e agradável para os não usuários de veículos motorizados, se tornando mais eficaz quando combinado com medidas relacionadas ao uso sustentável do solo e projetos relacionados ao transporte público. Essa gestão de tráfego tem como objetivo principal reduzir os efeitos adversos do tráfego dos veículos motorizados. Há outros objetivos secundários citados por Velibeyoğlu (1998):

- Melhorar a segurança e comodidade para os usuários vulneráveis, a saber: pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência.
- Reduzir o número e a gravidade dos acidentes de trânsito.
- Diminuir a poluição sonora e atmosférica.
- Proporcionar espaço para atividades não comerciais, incluindo repouso e lazer.
- Melhorar a aparência das ruas e reduzir o número de semáforos.
- Incrementar as áreas verdes.
- Promover a atividade econômica e cultural da localidade.
- Implementar melhorias nos transportes públicos.
- Desencorajar o uso não essencial de rotas por veículos automotores.

Discutir o *traffic calming* é resgatar o conceito de *woonerf* – uma rua compartilhada entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados - desenvolvido na década de 1960, na cidade de Delft, na Holanda. Moradores de um bairro, preocupados com a alta velocidade dos veículos transitando, criaram caminhos sinuosos tornando o ambiente propício às pessoas e não aos automóveis. Segundo Collarte (2012), o principal objetivo de um *woonerf* é mudar a maneira como as ruas são usadas e melhorar a qualidade de vida nas ruas, projetando-as para as pessoas, não apenas para o tráfego de automotivos. Nesse espaço, não há uma divisão entre pedestres e

outros passantes (veículos, bicicletas, etc.), o que obriga os motoristas a transitarem com cautela diminuindo a velocidade.

Esse conceito obteve sucesso na Holanda e foi adotado por vários países ao redor do mundo, por meio dos mais diferentes termos que o representam. Como exemplo o termo adotado no final dos anos 1990, na Grã-Bretanha. Contudo, é importante que sejam enfatizadas algumas de suas diferenças. *Woonerf* enfatiza a criação de um **sentido de lugar**, enquanto *home zone* se concentra mais em aliviar o tráfego e reduzir acidentes. No entanto, Collarte (2012) afirma que ambos os modelos incorporam o espaço formal e informal para as atividades sociais.

Ainda nos seus estudos sobre *woonerf*, Collarte (2012) cita as diretrizes que julga comuns a qualquer modelo de *traffic calming* adotado:

- Ter uma entrada clara e distinta: O *woonerf* deve ser sinalizado na entrada para que as pessoas, ao ter acesso, percebam estar numa área específica e distinta das áreas existentes noutras localidades.
- Eliminação do meio-fio contínuo: Pedestre e espaço para o automóvel devem estar no mesmo nível. A pavimentação compartilhada incentiva os motoristas a trafegar mais lentamente e com mais cautela, uma vez que não existe uma definição clara da faixa de rolamento.
- Use medidas de controle de tráfego: O design da rua deve adicionar curvas ligeiras para romper as linhas de visão de um motorista e também introduzir características físicas e visuais que incentivem as pessoas a conduzir devagar e com maior cautela
- Disponibilizar vagas intermitentes de estacionamento na rua: não podem ser contínuas. O estacionamento intermitente fortalece o entendimento de que o carro não é o elemento predominante. Esses estacionamentos devem ser indicados com sinalização própria.
- Incorporar mobiliário urbano e paisagismo: com as árvores e a instalação de mobiliário urbano a rua se torna mais atraente.

A implantação de um *woonerf* promove uma melhor utilização do espaço público, aumentando a sensação de segurança dos moradores. É uma ação que permite mais espaço para novos recursos, como o mobiliário urbano e áreas de interação social, viabilizando a ocupação das ruas e calçadas pelas pessoas, com o objetivo de caminhar, andar de bicicleta, jogar e interagir uns com os outros. Em outras palavras, um *woonerf* transforma a rua em um ambiente habitável e atraente para as pessoas, viabilizando uma variedade de atividades. (COLLARTE, 2012).

4.6. Ordenação espacial intraurbana

Os fenômenos relacionados ao processo de ordenação ou reordenação espacial das áreas urbanas e as políticas públicas correlatas, fatores de forte influência sobre o uso e significação das calçadas, muitas vezes conduzem a práticas excludentes, segregacionistas e/ou higienistas, o que vem a influenciar de forma relevante as possibilidades das calçadas do Recife Antigo voltarem a ser espaços de vivência. Esse tópico visa apresentar alguns estudos que abarcam essas questões.

Ao tratarmos dos fenômenos relacionados ao processo de ordenação ou reordenação espacial das áreas urbanas, estamos abordando o planejamento urbano. No decorrer do tempo, esse planejamento passou por um processo de reinterpretação. Santos (2012) cita esse planejamento no momento inicial em que foi entendido como um instrumento de política higienista, com um propósito de disseminação de doenças infectocontagiosas através de obras públicas. Posteriormente, foi utilizado como difusor do urbanismo tecnocrático-modernista, no qual o poder da tecnologia e a possibilidade de replicação em qualquer cidade tinham papel relevante. Por fim, do clamor das massas e da incapacidade financeiro da Estado em suprir as demandas latentes, surge o empreendedorismo urbano, modelo de parcerias público-privada.

Diante da demanda pelo processo de urbanização, o planejamento urbano se apresenta como um solucionador que viabiliza o ordenamento do solo nas cidades, sendo desenvolvida uma concepção tecnocrática do planejamento urbano baseada em premissas do urbanismo modernista, que tem os seus princípios na Carta de Atenas, redigida por Le Corbusier:

A essência desse receituário do urbanismo moderno consiste em distinguir quatro funções básicas, a serem respeitadas na projeção, no planejamento e na reforma urbanos: a função de habitar, a função de trabalhar, a função de circular e a função do lazer. Ao divulgar esses princípios, com os quais se identificava, Le Corbusier pode ser considerado o fundador do moderno urbanismo como disciplina (FREITAG, 2012, P.59).

Esse modelo de planejamento exigia ter um técnico como ator, a quem caberia encontrar as soluções para a otimização dos espaços urbanos, que poderiam ser replicadas. Contudo, diante das desigualdades sociais e espaciais de nossa sociedade, esse modelo se tornou insuficiente para viabilizar o acesso da maioria da população à moradia, sendo necessário o subsídio do Estado à moradia popular.

Pela falta de recursos estatais que viabilizassem o atendimento das demandas, começam a surgir promessas não cumpridas, levando esse modelo de planejamento ao descrédito e abrindo espaço a outro modelo de planejamento urbano intitulado empreendedorismo urbano. Tal modelo, que tem participação do capital privado e no entendimento de que a legitimidade do empreendimento, não está na importância como instrumento do planejamento urbano, e sim como fonte de emprego no decorrer da obra e como fonte de especulação futura.

Caracterizados como problemas sociais e ambientais por Queiroz e Fehr (2007), a especulação imobiliária e a descentralização das cidades, bem como o processo de gentrificação, são produtos de expansão urbana e intervenções planejadoras irregulares, muitas vezes voltadas aos interesses privados, que resultam numa metrópole que se moderniza a partir da heterogeneidade. Essas mudanças nas cidades modificam o entendimento inicial das chamadas centralidades urbanas, criando espaços privativos com relativo acesso público, onde anteriormente eram ocupados pelas classes trabalhadoras com seus imóveis degradados. O que

se vê são imóveis reabilitados e renovados que se tornam assentamentos de uma classe média e de novas atividades econômicas com o objetivo de colonizar o espaço e substituir os que ocupam anteriormente aquela localidade. A essa forma de ocupação denomina-se gentrificação. Cabe ressaltar que, nesse processo de gentrificação, as práticas de revitalização se utilizam da cultura como instrumento de desenvolvimento econômico, significando esses novos espaços como símbolos de *status*.

Um caso concreto do processo de gentrificação relacionado ao *locus* dessa pesquisa é o estudo sobre a comunidade do Pilar, moradores do Recife Antigo:

“A condição de permanência dos moradores pobres do Pilar, no Bairro do Recife, deve ultrapassar a garantia do acesso à moradia e à infraestrutura urbana. Isso porque, em curto ou médio prazo, eles podem correr o risco de serem substituídos por outros moradores pertencentes à outra classe social” (NERY; DE CASTILHO, 2012, p.30).

No que tange à organização espacial, o Plano de Revitalização do Bairro do Recife define três setores.

O Setor de Intervenção Controlada é composto pelo conjunto de edificações de influência francesa e toda a extensão do porto (área limítrofe com a lâmina d’água do porto), compondo um único setor de intervenção. Já o Setor de consolidação Urbana deveria abrigar as diversas instituições públicas, como já vinha ocorrendo mesmo antes do processo de revitalização. Quanto ao Setor de Inovação Urbana, esse “seria destinado para os empreendimentos públicos e privados de renovação de infra-estrutura e de patrimônio imobiliário” (LACERDA, 2007, p. 637).

Mas como é visto o Plano de Revitalização do Bairro do Recife nesse contexto de gentrificação? Desde a sua concepção em 1993, o plano não se propunha apenas a restaurar o patrimônio existente. Em verdade, teve como orientação um processo de intervenção urbana relacionado aos pressupostos de um planejamento de cidade, onde a proposta seria tornar o Bairro do Recife um polo de serviços modernos, cultura e lazer; promover a concentração de pessoas nas áreas públicas através do chamado espetacularização do espaço com a oferta de

lazer e diversão; e, também, tornar a localidade um “centro de atração turística nacional e internacional” (LEITE, 2006, p.117-118).

Em seus estudos sobre a revitalização do Bairro do Recife (Recife Antigo), Santos (2013) aponta algumas falhas. Primeiramente, cita que houve uma mudança de um projeto habitacional para um projeto turístico, sem o envolvimento da comunidade residente na localidade. Esse projeto habitacional já existia no bairro antes do projeto de revitalização e não foi devidamente discutido com os moradores. Uma segunda falha identificada foi a exclusão dos antigos proprietários de bares e restaurantes do novo projeto, quebrando a tradição dos equipamentos anteriormente existentes. Finalizando, aponta a ocorrência de um processo de segregação social através da prática de preços altos, priorizando os turistas e os frequentadores de maior poder aquisitivo.

Esse conceito de espaço de espetáculo urbano indica claramente uma política de gentrificação ao confirmar a orientação das ações direcionadas a um foco preferencialmente econômico e ao tipo de uso que é esperado para cada uma delas (LEITE, 2006). O autor afirma, ainda, que os empreendimentos elegem esses espaços como centralidades com fortes investimentos públicos e privados.

Noutro artigo, Leite (2008) define que o centro de irradiação do processo de gentrificação do Recife Antigo é o Polo Bom Jesus. É o espaço mais nobre do bairro que, com o processo de revitalização, viu os poucos e antigos moradores dos sobrados serem removidos e as edificações reformadas tornando-se instalações de *pubs*, restaurantes e bares dançantes. Esse espaço passou a ser povoado por jovens da classe média tornando-se um ponto efervescente de lazer, consumo e encontros.

É interessante notar que apesar das mudanças estéticas decorrentes do processo de revitalização, as desigualdades sociais perduraram e em muitos casos, aprofundaram as distâncias entre os diversos grupos sociais, causando a migração de alguns grupos para outros

polos como é o caso do Polo Moeda, ponto ocupado espontaneamente e onde ainda não se via ações do projeto de revitalização. Os bares dessa localidade eram frequentados por um público jovem que formava, segundo Leite (2008, p.37), “o perfil chama de underground do lugar”.

O Projeto de Revitalização do Bairro do Recife vem alterando as estruturas urbanas do local sem considerar determinada ordem espacial que é responsável por práticas sociais de cunho mais democrático, assim entendidas como práticas que tornem os espaços públicos em espaços de vivência. Em contrapartida, veem-se práticas estabelecidas por uma minoria que acessa o bairro em seus automóveis, utilizam os edifícios garagem e realizam as suas compras em shoppings centers gerando uma dissonância entre a estrutura social e a estrutura espacial Lacerda (2007).

Outro conceito muito ligado ao de gentrificação é o de shopinização:

O processo de gentrification que reinventou o Bairro do Recife alterou profundamente a sua paisagem urbana, transformando-a numa espécie de “paisagem cívica” depurada ao deslocar para a esfera do consumo os sentidos tradicionais da história e da cultura pública. Reconstruído como nova centralidade, o Bairro teve sua memória – inscrita em seu patrimônio edificado e na vida cotidiana dos moradores mais antigos –, subsumida pelas estratégias de marketing urbano, que equipararam o antigo Povoados dos Arrecifes a um shopping center. Hoje, o Bairro ocupa cada vez mais os espaços das narrativas sobre a singularidade do local para a cidade do Recife. (LEITE, 2006, p.119).

Para efeito da análise dessa pesquisa, será adotado o termo gentrificação como categoria analítica para os discursos de gentrificação, shopinização e higienização, diante da similaridade dos conceitos.

5 Procedimentos Metodológicos

Para o desenvolvimento desse estudo, foram considerados os processos de significação dos sujeitos sobre as calçadas do Recife Antigo, na busca do entendimento de como é possível que essas calçadas sejam espaços de vivência. A opção de uso da abordagem qualitativa encontra fundamento na argumentação de Creswell (2010), ao afirmar que essa abordagem é um meio para a exploração e o entendimento do significado do que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano. No caso, entender a realidade dos que interagem com as calçadas.

Antes de discorrer sobre a seleção do método analítico, do procedimento adotado e do corpus da pesquisa é relevante que separemos o método - procedimento pontual – do conceito de Análise do Discurso - AD.

Na AD, o sentido de um termo não vem da simples relação entre significante e significado, mas do contexto no qual esse termo está inserido. Não se foca no relacionamento das narrações com o mundo, mas no que elas pretendem conseguir.

Decidir pelo uso da AD implica em uma grande mudança epistemológica. É buscar o texto em si no sentido de desvendar as práticas discursivas, a legitimidade, a crítica potencial, a auto identidade, etc.

Dentre as características fundamentais da AD Gil (2012) cita:

- A preocupação com o próprio discurso. Analistas do discurso não estão interessados em identificar o que está por trás do discurso, mas sim, o próprio discurso. Não entendem o discurso como o caminho para outra realidade, mas buscam entender o conteúdo e a organização dos textos.

- O uso de uma linguagem construtiva. O conceito envolve a metáfora construção, nos levando ao entendimento de que o discurso é construído a partir de recursos linguísticos existentes; que a descrição do fenômeno dependerá da orientação do locutor ou escritor; e que o nosso próprio mundo deve ser entendido como um processo de construção.
- O discurso é visto como uma prática social na qual o contexto interpretativo tem forte relevância. Não cabe ao analista apenas analisar o discurso. Precisa, também, analisar o contexto interpretativo.
- A análise trata os textos e falas como organizados retoricamente, ou seja, a atenção do analista deve estar direcionada para a forma de organização do discurso no sentido de se tornar mais convincente e persuasivo.

5.1. Seleção do método analítico

A seleção do método ocorreu dentre as tantas metodologias de pesquisa, optando-se por aquele que atendesse a nossa posição paradigmática. É necessária uma metodologia de análise que entenda o discurso como de importância central na construção da vida social (GILL, 2012), e que tenha a sua origem nas críticas ao positivismo, no impacto das ideias estruturalistas e pós-estruturalistas. Optou-se pela Análise do Discurso (A.D.), cujas características-chave, segundo Gill (2012), são a postura crítica com relação ao conhecimento dado, aceito sem discussão; o reconhecimento de que as maneiras como nós normalmente compreendemos o mundo são histórica e culturalmente específicas e relativas; e o conhecimento é socialmente construído.

É uma análise que está associada com o pós-estruturalismo, que rompe com as visões realistas da linguagem e rejeita a noção de sujeito unificado coerente, que foi, por longo tempo,

o coração da filosofia ocidental. O foco não está nos detalhes dos textos falados e escritos, mas em olhar historicamente os discursos.

5.2. O procedimento analítico adotado

Gill (2012) orienta que seja dada uma atenção especial aos pontos iniciais a serem observados quando do uso da A.D.: a formulação das questões preliminares de pesquisa relacionadas a um dado tema; a escolha dos textos a serem analisados; e a transcrição dos textos.

No tocante a esses aspectos, nossas questões preliminares focaram no objetivo da pesquisa que é contextualizar as calçadas do Bairro do Recife Antigo, provocando uma discussão acerca da possibilidade de retorno das mesmas como espaços de vivência. Para tal, buscamos através de uma pesquisa documental, textos relacionados às práticas de vivência nas calçadas, ruas e espaços públicos no *lócus* de investigação, não havendo, em função da natureza dos textos, a necessidade de transcrições.

Os passos seguintes, sugeridos por Gill (2012), são uma leitura cética dos textos, suas codificações, a análise dos dados e, finalizando, o teste desses mesmos dados. A leitura cética está baseada na crença de que o que está sendo lido é de fato a realidade. Devemos “tornar o familiar estranho” (Gill, 20012, p.252), mudar a maneira de como a linguagem é vista, enfocando a construção, a organização e as funções do discurso.

Para que seja iniciado o processo de codificação, os textos deverão ser lidos e relidos até que o analista esteja familiarizado com eles, tendo como pano de fundo as categorias analíticas que serão determinadas pelas questões de interesse. Cabe ressaltar que essa abordagem deve ser a mais ampla possível para que nenhum aspecto relevante seja deixado de lado. É um dos momentos mais difíceis da A.D. Cabe ressaltar que, mesmo baseada na

codificação de dados, a A.D. diferencia-se da análise de conteúdo, uma vez que esse modelo de análise considera também o contexto no qual o texto analisado se encontra inserido.

A análise em *per si* deve ser respaldada em dois momentos. No primeiro, deve-se procurar um padrão de dados que se mostrará tanto na variabilidade como na consistência (padrões de similaridades e diferenças). No segundo momento, uma preocupação com a função, criando-se hipóteses que devem ser testadas frente aos dados obtidos. Cabe ressaltar que o analista do discurso deve ter uma consciência aprimorada das tendências e contextos sociais, políticos e culturais aos quais os textos se referem, visando identificar aquilo que não é dito, o “silenciado”.

Finalizando, quanto ao teste dos dados na A.D., deve ser adotado um procedimento análogo ao da pesquisa quantitativa (testes de validade e confiabilidade). Dentre as partes constitutivas desses testes e recomendadas por Leão e Mello (2006), essa pesquisa utilizou-se de três delas:

- Todos os casos desviantes do padrão devem ser novamente analisados pelo pesquisador, no intuito de que sejam pesquisados os motivos desses desvios, evitando-se assim, erros de interpretação.
- Deve haver coerência nos textos analisados e que esse entendimento conceitual e lógico esteja de acordo com trabalhos anteriores.
- O trabalho deve ser apresentado a colegas especialistas na área, para que sejam reduzidas as possibilidades de esquecimento e/ou possíveis defeitos nesse trabalho.

5.3. Construção do Corpus

Para a coleta de dados, foi utilizada a pesquisa documental na internet buscando dados relevantes ao processo de significação das calçadas do Bairro do Recife. O total de textos coletados (132) foi obtido a partir das seguintes fontes secundárias de dados: blogs (06), jornais eletrônicos (23), leis (05), portais (30), redes sociais (62) e revistas eletrônicas (06).

Os textos advindos das redes sociais se originam do grupo de discussão intitulado Diretos Urbanos – Recife. Cabe registrar que esse grupo apresenta uma abordagem reivindicatória e com forte tendência oposicionista à força vigente nos projetos urbanísticos, como podemos ver em seu discurso sobre o grupo:

“O grupo Direitos Urbanos - Recife surgiu da articulação de pessoas interessadas em política e preocupadas com os problemas da cidade do Recife. A partir de um grupo de pessoas que se conheciam offline, o grupo foi se expandindo através das redes sociais e começou a transformar suas preocupações em ação [...]. Esta mobilização agregou pessoas em torno do desejo comum de participar mais ativamente das decisões políticas que regulam ou interferem na vida social da cidade do Recife, buscando alternativas de ação quando o interesse da cidade fica esquecido pela representação política formal. [...]. Na maior parte do tempo, nossas discussões ficaram centradas no problema de como impedir que iniciativas, privadas ou do poder público, atentem contra o futuro do Recife como uma cidade mais justa e mais viva. [...]. A força do grupo está, portanto, nessas discussões, que rompem com as compartimentalizações nas quais o planejamento da cidade é forçado pela estrutura burocrática dos governos e nos dá a esperança de que dessa troca de ideias surjam boas soluções para os problemas da cidade” (DIREITOS URBANOS – RECIFE, 2015).

Os dados obtidos originaram o corpus de pesquisa, concebido para garantir, segundo Bauer e Gaskell (2012, p.40), “[...] a eficiência que se ganha na seleção de algum material para caracterizar o todo”. A análise também focou dentro dos limites do corpus e deverá tratar as possíveis diferenças nele encontradas (BAUER; GASKELL 2012). Seguindo os preceitos da moderna noção de corpus (ALUÍSIO; ALMEIDA, 2006), o corpus desse estudo será concebido respeitando-se a representatividade dos conteúdos e o seu tamanho finito. Ressalta-se que o

termo corpus aqui adotado refere-se, na verdade, ao corpus tópico que, segundo Bauer e Gaskell (2012, p.54), “é planejado para um fim estritamente definido de pesquisa”.

Após a seleção dos textos, foi montada uma planilha contendo as informações necessárias ao desenvolvimento da análise, conforme Apêndice A.

O critério de codificação dos documentos (Apêndice B) obedeceu ao critério de numeração sequencial de acordo com a ordem apresentada na planilha, acompanhada da sigla pertinente à natureza do texto, como segue: blogs (BL), jornais eletrônicos (JE), leis (LE), portais (PO), redes sociais (RS) e revistas eletrônicas (RE). Cada documento analisado foi devidamente registrado no Formulário Resumo de Documento (Apêndice C).

Cabe ressaltar que o *corpus* selecionado expressa os processos de significação das calçadas tratados na introdução e na fundamentação teórica. Os demais aspectos, como segurança, mobilidade, infraestrutura e *traffic calming* tiveram as suas bases afirmativas no próprio referencial teórico, permitindo o debate sobre as calçadas como espaços públicos de vivência a partir desses dois grupos de abordagens.

No decorrer da análise o leitor poderá perceber a aproximação do discurso sobre o Recife Antigo e o discurso sobre as calçadas do Recife Antigo. Como visto anteriormente no desenvolvimento da problematização, a calçada para efeito desse trabalho é componente do conjunto dos espaços públicos sendo analisado no contexto do Bairro do Recife. Sendo assim, no *corpus* não serão encontrados discursos específicos sobre calçadas e sim, sobre os espaços públicos, os quais vislumbram, também, as calçadas.

Os dados, cujas informações foram produzidas no período de 19 de janeiro de 2011 a 21 de janeiro de 2015 foram coletados no período de 15 de dezembro de 2014 a 20 de janeiro de 2015.

6 Vivências nos espaços públicos do Recife Antigo

O trabalho de análise foi iniciado após o processo de codificação dos dados, permitindo a identificação e seleção dos termos existentes no próprio texto (SUB-CATEGORIAS). Num segundo momento, com uma releitura dos textos e a análise apoiada nos trechos demarcados anteriormente, buscou-se entender o que foi dito de forma oculta (CATEGORIAS), que apesar de não estar explícito na leitura, pode ser percebido a partir do sentido e direcionamento do texto. A figura 07(6) apresenta a relação dos níveis das CATEGORIAS (ao centro) e das SUB-CATEGORIAS (direita e esquerda da figura) vislumbrados nessa pesquisa. Buscamos concentrar os aspectos intitulados como SUB-CATEGORIAS em grupos consolidadores que chamamos de CATEGORIAS.

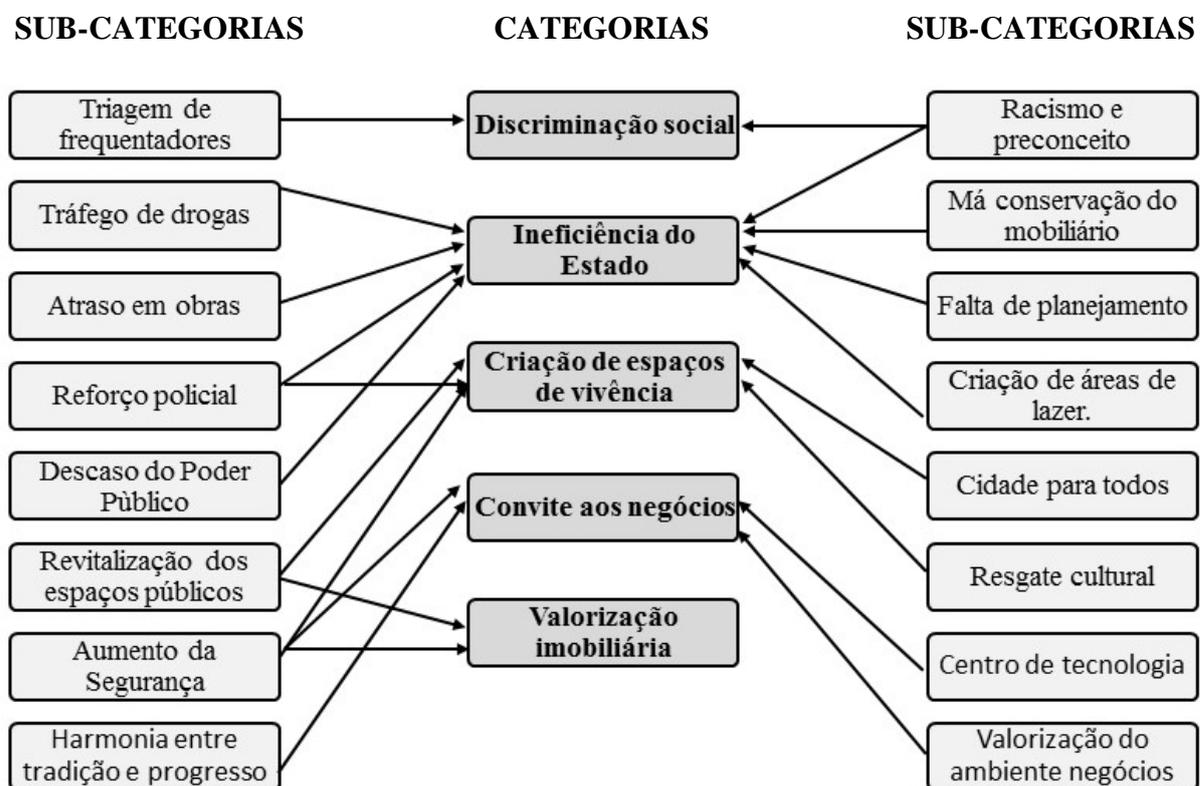


Figura 05(6) – Relação dos níveis das CATEGORIAS e SUB-CATEGORIAS

Por se tratar de uma análise do discurso, trechos dos dados coletados serão apresentados no decorrer do processo de análise. Sempre que necessário, iremos apresentar os textos na íntegra. Exceções serão concedidas aos casos onde a exibição apenas de trechos não comprometa o entendimento da análise. Também, anteriormente a cada trecho apresentado, iremos descrever o contexto no qual o mesmo estava inserido. O indicativo de salto entre excertos dos textos será realizado através do uso de colchetes com três pontos.

Antes de iniciarmos a nossa descrição analítica, cabe reforçar o entendimento de que a diversidade social aliada ao ambiente complexo das cidades contemporâneas conduz ao entendimento dessas cidades como um *locus* de disputas, transitoriedade e mudanças, onde as forças e interesses dos indivíduos e instituições determinam os processos de significação, gerando, assim, posições diferenciadas desses sujeitos. Isso posto, é *mister* o entendimento de que os trechos selecionados foram analisados à luz dessas disputas e de um ambiente dinâmico.

6.1. O bairro do Recife Antigo é para todos?

Como visto anteriormente no tópico 4.1, ao estudarmos o binômio calçada-rua, as ruas (espaço público) são uns *locus* de interação social diversificada, incluindo recreação, conservação e entretenimento, além de outros rituais das comunidades locais (VELIBEYOĞLU, 1998). Sendo assim, devemos entender que os espaços públicos devem estar disponíveis a todas as pessoas que pertençam a uma determinada comunidade. Diante dessa questão, optamos por iniciar a nossa análise tratando de um assunto que está diretamente relacionado ao exposto. A discriminação social.

Essa categoria, discriminação social, passa a ser abordada com mais intensidade a partir do aumento de conflitos na área do Recife Antigo, sendo agravado com os acontecimentos ocorridos no domingo 11 de janeiro, relatado em texto publicado pelo portal G1 (14PO) em 12

de janeiro de 2015, sob o título de “Noite de domingo acaba em correria, tumulto e prisões no Bairro do Recife”:

A noite terminou em confusão e correria no Bairro do Recife neste domingo (11). Tumultos e princípios de arrastão foram vistos em vários pontos do bairro. Tiros também foram ouvidos. Ao todo, 12 pessoas foram presas, segundo a Polícia Militar. O clima de insegurança eclodiu logo no início da noite, depois de uma tarde marcada por atividades esportivas e culturais que levaram centenas de pessoas ao Marco Zero e redondezas. O tumulto começou por volta das 19h30 na praça do Marco Zero, um dos pontos mais visitados da região. De lá, a correria se espalhou por todo o bairro. Houve registros de correria tanto na Rua do Bom Jesus quanto na Rua da Moeda. Alguns jovens e policiais também correram para outros lados. A estudante de publicidade Rhayane Gomes, 21, estava na Rua da Moeda quando viu a confusão, por volta das 20h. ‘Vi um pessoal correndo e a polícia atrás. Depois de uns vinte minutos, outra correria. Os policiais revistaram umas cinco pessoas e o pessoal começou a ir embora, com medo’, contou (PORTAL G1, 2015).

Anteriormente, em 12/12/2014, já havia sido publicada matéria do mesmo portal (15PO):

Na Rua da Moeda, uma das mais movimentadas do Centro histórico da cidade, o Bairro do Recife, o tráfico e consumo de drogas é feito abertamente, na rua, próximo às câmeras de segurança. Muitas vezes envolvendo adolescentes e adultos, o consumo de entorpecentes na região engloba produtos como maconha, cocaína, loló e crack. Além disso, são frequentes os arrastões e a violência (PORTAL G1, 2014).

Há duas principais abordagens acerca da discriminação social: uma em que se discute o processo de triagem dos frequentadores do bairro, e outra que aborda questões relacionadas ao racismo e ao preconceito. Nesse contexto, identifica-se a presença de três grupos distintos cujas posições discursivas apresentam conteúdos e definem posições divergentes.

Os que são favoráveis a esses processos de segregação no bairro alegam o aumento na segurança do local para os frequentadores, reduzindo prováveis circunstâncias de aumento da violência, encontrando respaldo nas afirmações de Jacobs (2000, p.30): “As calçadas, os usos que as limitam e seus usuários são protagonistas ativos do drama urbano da civilização *versus* a barbárie. Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas, das cidades e suas calçadas”.

Esse processo de favorecimento da segregação do bairro leva em consideração os aspectos anteriormente citados no tocante à existência de legislação específica, de órgãos reguladores, de projetos, guias e políticas próprias que resguardam a aplicação da força policial

para a preservação da segurança. O texto da da Polícia Militar do estado (7PO) demonstra essa abordagem:

Pontos de revistas policiais vão ser instalados nas quatro pontes que dão acesso ao local, ampliando a ação policial com a verificação de pertences e a utilização de aparelhos detectores de metais. Não vai ser permitida a circulação de menores de idade sem a companhia de um responsável, bem como jovens e adultos sem documentos de identificação. Também vai ser proibida a comercialização e circulação de bebidas em recipientes de vidros, que são utilizados muitas vezes como armas em confusões. Ao todo, o esquema é composto por seis pontos de isolamento gradeado e outros três de revista e triagem. Essa segurança está sendo reforçada porque ultimamente tem sido registrados muitos crimes contra o patrimônio, além de brigas generalizadas e badernas (PORTAL CBN RECIFE, 2015).

Essa postura do governo em rechaçar das calçadas e das ruas essas atividades antissociais também encontra respaldo na argumentação de Ferreira (2009), como visto anteriormente.

Por outro lado, aqueles que se colocam contrários a essas medidas apresentam uma maior diversidade de argumentos. Questionam se de fato essa segregação é para todos ou se é direcionada para um público específico, como pode ser observado no trecho captado no grupo Diretos Urbanos no Facebook (11RS):

Coitado de quem é negro e pobre, não vai estar mais no antigo, ainda não tô conseguindo acreditar nessa medida ridícula Caio Foster Duvido a pessoa se revistada se for branca e chegar numa Land Rover, mas eu duvido, essa medida é pra pobre, o local é cheio de turistas, gente que consome e deixa dinheiro na área, vão elitizar de uma vez por todas aquela área (DIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Apesar de não haver quaisquer comentários pertinentes à raça, cor ou outros elementos identificadores de diferenças nas vozes oficiais, alguns *posts* mantêm o direcionamento para o racismo e o preconceito: “Os menores sem companhia e a revista com detectores será seletivo ou a PM/GM vai parar o branquinho galego?” (15RS); “Me poupa, duvido que vão barrar playboyzinho de 17 anos filho de não sei quem que estuda no Damas” (20RS); “Se você for pobre, se prepare para as medidas, se for rico (de preferência branco) tá tudo tranquilo, nada vai mudar. (22RS); “Da última vez que fui ao março zero fiquei impressionada com a diversidade de público. Adolescentes skatistas de cores variadas e a classe média branca de

Recife e turistas. O incômodo dos grupos com a presença dos outros era evidente.” (33RS); “daqui a pouco, serão negros e pobres proibidos de entrar na Ilha do Recife!!!!” (4RS).

Muitos outros argumentos na mesma linha foram identificados. Há um questionamento acerca da incompatibilidade de coexistência entre ricos e pobres nos mesmos espaços públicos (47RS); Declarações abertas como do Diretos Urbanos (2015), alegando um processo de higienização do local: “É uma higienização lenta e gradual da maneira mais sórdida e silenciosa” (54RS). Não obstante, alguns posicionamentos chegam a culpar o próprio governo pela discriminação: “Esta medida é claramente higienista. A prefeitura virou um inimigo da população, exibindo explicitamente seu plano segregador e resolveu agir com pressa cada vez mais descarada” (39RS). Certas postagens chegam a argumentar por um movimento maior de formação de opinião como segue no texto abaixo (12RS):

“Isso faz parte de um projeto muito maior pra implantar o novo Recife na cabeça do povo, o cerco está fechando, aos poucos vão segregando... "comendo pelas beiradas" e o povo olhando passivo achando o máximo a CicloFaixa de lazer, e o resto da população que precisa se locomover no dia a dia com sua bicicleta que se foda e fique ainda mais marginalizado (DIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Um argumento dos que reivindicam o repensar desse processo de segregação está fundamentado na possibilidade de que essas medidas são direcionadas e aplicáveis apenas no bairro em estudo, como podemos comprovar na postagem (52RS):

Alguém me explica aí como será essa medida de adolescente só poder ir acompanhado dos pais para o Recife Antigo, vai valer para shoppings também? e para ir a escola? E para andar de bicicleta que muitos deles chegam nas ciclofaixas de lazer aos domingos PROMOVIDAS PELA PREFEITURA no Recife Antigo eles não poderão transitar? (DIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Há, ainda, os que apresentam medidas conciliatórias como o texto do Diretos Urbanos (48RS): “Quanto aos que acusam um exagero marcado por teorias da conspiração, recomendo que iniciem uma boa leitura sobre. Há uma constante no urbanismo dos países periféricos, onde há ricos, pobres não têm vez” (DIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015). Esses posicionamentos conciliatórios, em alguns momentos, adotam uma posição contrária em

relação aos grupos que não concordam com o processo de triagem dos frequentadores. Como argumento principal, a inexistência de uma afirmação positiva de discriminação, como no texto (41RS), do Direitos Urbanos (2015): “Eu ainda estou procurando nas medidas anunciadas, até mesmo nas entrelinhas, onde pobre e negro vai ser expulso do Recife Antigo”, ou noutro que como representante da raça branca, reconhece a igualdade (42RS):

Ue, sou branco. Levo baculejo como um negro. Acho normal mas sou de concordar que não existe isenção. Uma medida de prevenção de atos ilícitos pra mim é sempre bem vinda. Agora, tudo é racismo, tudo é homofobia, tudo é segregação, tudo é motivo de protesto..perae porra. Leva o isopor e consome do mesmo jeito. Eu TAMBÉM não tenho grana pra beber nos novos bares ali, tanto que nunca fui, mas tudo é coitadismo. (DIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Em síntese, as vozes que discutem o processo de segregação dos frequentadores do Recife Antigo apresentam-se em posições contrárias através dos discursos da segregação para a segurança dos que frequentam, e, noutro discurso, o processo de higienização como real motivo da seleção de frequentadores.

6.2. Por onde andam as políticas públicas para o Recife Antigo?

Políticas públicas podem ser um interessante instrumento de avaliação da eficiência estatal. Na análise da imagem do Estado no que tange à eficiência de suas ações, percebemos que as vozes foram canalizadas para uma forte crítica a essa eficiência. Apesar de terem na origem de suas críticas diferentes objetos, todas estão direcionadas para uma clara ineficiência estatal. Os aspectos relacionados a essa ineficiência, práticas de significação das calçadas enquanto espaços públicos, foram a continuidade do tráfego de drogas no bairro; os atrasos de obras; um reforço policial que se mostrou ineficaz para conter a onda de violência; o racismo e o preconceito – novamente enfatizado; a má conservação do mobiliário urbano; e, a falta de planejamento, perceptível nas ações do governo diante dos recentes fatos na localidade.

Com o título “Rua da Moeda, no Bairro do Recife, volta a ser ponto de tráfico e violência”, o Portal G1 (2014) contextualiza os acontecimentos na Rua da Moeda (2PO):

Jovens que compram e consomem a droga na hora / Os traficantes, que também consomem, vendem com preço tabelado, e frequentemente insistem na venda, além de ameaçar, atacar e roubar as pessoas que transitam pela rua. / Empresários que reclamam da diminuição do movimento chegando alguns a fechar o estabelecimento em certos dias. / Ação das delegacias com indiciamento das pessoas. / Polícia Militar e SDS reforçando o policiamento nos finais de semana e utilizando câmeras. (PORTAL G1, 2014).

Cabe registrar a voz da imprensa discursando sobre a Rua da Moeda (a rua e suas calçadas) “voltar a ser ponto de tráfico e violência”, apesar do reforço no policiamento. Novo trecho, dessa vez do Direitos Urbanos – Facebook (2015), já em data posterior ao registrado no Portal G1, reforça a não solução do problema (23RS): “O Recife Antigo não pode ficar do jeito que está, arrastões, cheiro de urina, insegurança, drogas sendo consumidas ao céu aberto, prostituição e corrupção de menores”. Vê-se que as ações de reforço policial e câmeras de vigilância não foram capazes de silenciar as críticas.

Além da discussão centrada na questão do reforço policial, há, ainda, uma relação entre atraso de obras e a falta de um planejamento eficaz. Dentro da pauta de discussão desse trabalho vimos, anteriormente, a questão de uso das técnicas de redução de velocidade dos automóveis como uma das ferramentas que contribua para o resgate das calçadas como espaços públicos de vivência. Contudo, essa técnica só será possível com a conclusão das obras nas quais ela esteja prevista, uma vez que envolve reformas nas ruas (adequação dos carros) e a recuperação das próprias calçadas, ofertando segurança e conforto.

Mesmo diante do atraso dessas obras, a Prefeitura do Recife, em alguns trechos do *corpus*, discursa sobre a oferta de espaços de vivência, como pode ser observado no texto que comemora o sucesso do Projeto Recife Antigo de Coração que leva, segundo título da matéria, quarenta mil pessoas ao Recife Antigo (3PO):

Várias atividades realizadas principalmente na Avenida Rio Branco que atualmente é exclusiva de pedestres. Geralmente no último domingo de cada mês o projeto ganha uma edição especial com as atividades divididas em quatro polos, a saber: infantil, com brincadeiras que estimulam o raciocínio lógico e a prática de atividades físicas

(Av. Alfredo Lisboa); cultura / grupos de blocos pernambucanos / vendas de caricaturas / oficinas de artesanato / exposições/ o projeto dançando na rua (Av. Rio Branco e Rua da Moeda); esportes: aluguel de patins e bicicletas (Rua do Bom Jesus) / futebol americano e baseball (AV. Rio Branco), rampas de skate (Av. Alfredo Lisboa), futebol / vôlei / basquete / slackline e patinação artística (Rua Marquês de Olinda); saúde: aferição de pressão / glicose / mamografia. Para 2015 estão previstas obras na Avenida Rio Branco de embutimento da fiação elétrica, elevação da via à altura das calçadas, instalação de quiosques padronizados, bancos para descanso e arborização da via. (PORTAL NE10, 2014).

Contudo, sobre essa mesma obra, pairam críticas pelo atraso e, também, por um planejamento orçamentário ineficiente. Apesar da justificativa do governo estar pautada na questão orçamentária, noutro texto lê-se que somente nos primeiros meses de 2015 é que a empresa responsável pelo projeto será contratada (2JE):

A transformação definitiva da Avenida Rio Branco, no Bairro do Recife, em uma alameda para pedestres e veículos não-motorizados, como as bikes, foi adiada para 2015. O Passeio Rio Branco, iniciativa concebida pela prefeitura, deveria ter sido entregue ao público neste mês de dezembro, conforme foi anunciado em fevereiro passado pela gestão municipal. Mas ainda não há sequer projeto executivo para a via, que permanece interdita para o tráfego de carros. A justificativa da Secretaria de Desenvolvimento e Planejamento Urbano, à frente da ideia, é de que “o cronograma para execução do Passeio Rio Branco sofreu ajustes por causa da reprogramação orçamentária realizada neste ano na Prefeitura do Recife”. [...]. A expectativa é de que nos primeiros meses de 2015 seja contratada a empresa que fará o projeto executivo da alameda e a própria obra. Enquanto isso não acontece, a avenida tem sido usada do jeito que dá pela população e pela própria prefeitura, que resolveu, neste ano, deslocar a árvore de Natal da cidade do Cais da Alfândega e instalar na rua (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2014).

É diante dessa ineficiência estatal em relação ao planejamento que outros sujeitos, visando satisfazer seus interesses, se apropriam dos espaços públicos da forma que mais lhes convêm, como registrado em matéria do Diário de Pernambuco (2014) sob o título de “A revitalização da Avenida Rio Branco ficou para 2015” (3JE): “Sem muita informação a respeito de quando as obras ficarão prontas, os poucos comerciantes da avenida também usam a área como imaginam que vai ser após a intervenção” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2014).

Em matéria do mesmo veículo, podem ser observadas as críticas ao atraso de obras, também relacionadas à má conservação do mobiliário urbano (4JE):

Os ciclistas que procuram a rua à noite reclamam da iluminação precária e dos buracos no asfalto. A instalação de postes estava entre as mudanças anunciadas para a via, que também deveria ter ganhado quiosques padronizados, bancos públicos, espaços de convivência com a vegetação e nova arborização. O projeto também incluía a restauração das calçadas atuais, o embutimento da fiação elétrica e a estrutura para o comércio, como bares com local apropriado para mesas e cadeiras sem que elas impeçam a passagem dos pedestres na área (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2014).

Ainda tratando das obras públicas, seus atrasos e a relação com o planejamento, cronograma e orçamento, nos deparamos com a questão das moradias na comunidade do Pilar. É sabido que a Prefeitura do Recife tem envidado esforços no sentido de reformar e/ou revitalizar edificações e fachadas dos imóveis no bairro, como visto nas recentes reformas dos antigos armazéns. Mas, segundo o Jornal do Comércio de 11 de janeiro de 2015, as obras do conjunto habitacional do Pilar estão atrasadas, como vemos (11JE):

Enquanto a diversão aumenta, moradores do Pilar esperam desde 2010 pela construção do conjunto habitacional prometido pela prefeitura. Das 558 unidades previstas, só 84 foram entregues. A previsão da Empresa de Urbanização do Recife (URB) é concluir mais 108 até o fim deste ano, em três blocos de apartamentos (JORNAL DO COMERCIO, 2015).

Entendemos que um dos motivos do investimento em armazéns e o atraso nas obras da comunidade do Pilar poderá estar relacionado à visibilidade dada pela obra escolhida. Há visibilidade em construir moradias num local desconhecido e não visível no circuito do bairro?

Nosso argumento encontra respaldo em algumas vozes encontradas nas postagens do Direito Urbano – Facebook, publicadas em 11 de janeiro de 2015 (2RS): “Há gente morando no Recife antigo? Na parte central?”; “Morria e não sabia que alguém morava ali”; Não fazia a menor ideia que morava alguém no Recife Antigo. Pensei que fosse um bairro estritamente comercial/turístico.” Na verdade, estamos tratando de uma comunidade com mais de 600 pessoas que transitam imperceptíveis diante dos frequentadores do bairro. Nessa mesma postagem, temos o dimensionamento exato dessa comunidade: “De acordo com o Censo do IBGE, há 602 habitantes no Bairro do Recife. Quase todos vivem na comunidade do Pilar” (ADIREITOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Outra demonstração de ineficiência do Estado está relacionada à criação das áreas de lazer. Em matéria publicada no dia 06 de janeiro de 2015, o Jornal do Comércio publica uma matéria que explica a criação desses espaços (5JE):

Medida visa reduzir tumultos que assustam as pessoas que passam pelo local. O Bairro do Recife será destinado exclusivamente ao lazer aos domingos. A proposta da Prefeitura é de impedir a circulação de veículos e incentivar o público a buscar outras

alternativas, como estacionamentos privados ou fora do bairro. A nova medida engloba, também, o aumento no circuito de triagem dos frequentadores, com a instalação de pontos de revista logo nas quatro pontes que conduzem ao local, ampliando a ação policial com a verificação de pertences e a utilização de aparelhos detectores de metais. Também está proibida a circulação de menores desacompanhados, assim como jovens e adultos sem portar documentos de identificação, além da comercialização de bebidas em vasilhames de vidro, utilizados como arma em desavenças. Os comerciantes já foram orientados e quem levar de casa será impedido pela polícia (JORNAL DO COMÉRCIO, 2015).

Ora, se essa matéria intitulada “Área exclusiva para o lazer aos domingos no Recife Antigo” se inicia com a assertiva de que essa medida (a criação das áreas de lazer) “visa reduzir tumultos que assustam as pessoas que passam pelo local”, e que também haverá um maior processo de triagem dos frequentadores, é entendível que as ações antissociais deveriam se reduzir, fato que não ocorreu, como comprovaram os acontecimentos no domingo 11 de janeiro, 5 dias após a publicação dessa matéria.

Ainda sobre as áreas de lazer, resgatando os conceitos de Jan Gehl (2013) em seu livro “Cidades para Pessoas”, em que se discute uma cidade que seja concebida e ordenada, considerando-se a dimensão humana como relevante dentro do planejamento urbano, o blog de João Alberto divulga a criação de um espaço para crianças aberto ao público (2BL), como segue:

A Zepelim Brinquedos Educativos está armando um espaço voltado para as crianças no Armazém 12, no Recife Antigo. O local começa a funcionar nesta sexta-feira (19) e vai se estender pelas férias de dezembro e janeiro. Ele é dividido em dois, o espaço livre, onde as crianças podem brincar com vários brinquedos educativos e o local das oficinas, onde professores vão realizar atividades que estimulam a criatividade dos pequenos. O lugar é aberto de sexta a domingo, das 12h às 17h. O valor da entrada para o espaço livre é R\$ 30 e a criança pode brincar por 30 minutos. As oficinas custam R\$ 45 e o passaporte completo, onde a criança fica 1h30 realizando atividades custa R\$70. Atividades recreativas, oficinas, brincadeiras e brinquedos educativos vão acontecer no local (JOÃO ALBERTO BLOG, 2014).

Se a proposta é o espaço ser público e os preços reportados não parecem adequados à maioria da população, gerando um processo de segregação social, mais uma vez se pronuncia a ineficiência do Estado na esfera da criação das áreas de lazer para a população.

6.3. Criando espaços de vivência

A iniciativa da Prefeitura do Recife em criar e propiciar os espaços de vivência com ruas humanizadas (e nessas incluem-se as calçadas) – de lazer – permitem que as pessoas celebrem e compartilhem emoções, diminuindo o individualismo, sendo esse movimento humano responsável por atribuir nome e função a esses espaços, ricos em recursos culturais e ambientais e que valorizam a dimensão humana dentro do planejamento urbano (BARROS, 2013; VELIBEYOĞLU, 1998; GHADIMKHANI, 2011).

Abordando a diversidade cultural e a atratividades dos espaços públicos, e em especial as calçadas como artefato natural do caminhar, a Revista Algo Mais e a Prefeitura do Recife se posicionam em defesa de uma cidade saudável, ao abordarem as questões de “Passeio mensal caminhando pelos principais atrativos do Recife, vivenciando o dia a dia do cidadão recifense, conhecendo a história e cultura dos bairros da cidade” (23PO) e “O bairro do Recife vem se reinventando. Caminhando pelas ruas de paralelepípedos, admirando a beleza dos antigos casarões e sentindo a suave brisa do mar, ficamos com a sensação de que ali, o tempo passa mais lento” (1RE).

Tendo como argumento central uma cidade para todos, a Secretaria de Turismo e Lazer da Prefeitura da Cidade do Recife, através do seu portal, publica em 17 de dezembro de 2014 uma matéria intitulada “Olha! Recife!: Sensibilização Turística em quatro segmentos” (4PO), na qual é dada ênfase ao conceito da “cidade para todos” e ao resgate histórico e cultural da localidade, aspectos relevantes nas práticas vivenciais:

Oferecer quatro diferentes perspectivas para que recifenses e turistas descubram a cidade. “É muito importante destacar a necessidade de o recifense conhecer a cidade que vive. A grande proposta da gestão é fazer com que a população se aproprie da cidade e, por isso, estamos proporcionando atividades, sempre gratuitas, para que isso aconteça”. [...]. Aqueles que preferem caminhar poderão aproveitar o projeto “Olha! Recife a Pé”, que também acontecerá os domingos seguindo o mesmo esquema de horário – variando de acordo com o tema. Neste primeiro tour, a saída está marcada

para as 15h, da Praça do Arsenal. Neste segmento o cidadão poderá conhecer melhor a história e a cultura dos bairros da cidade. Já estão previstos passeios por igrejas do Centro do Recife (PORTAL DA PREFEITURA DO RECIFE, 2014).

É interessante destacar o discurso contundente da prefeitura quanto ao fato do recifense se “apropriar da cidade”, vivenciando-a através de atividades gratuitas e do resgate histórico e cultural do bairro. Nos trechos analisados, há sempre um discurso de união e compartilhamento de espaços mesmo diante da existência de perfis sociais distintos.

Em todos os pronunciamentos, a voz oficial destaca a ampliação dos espaços de vivência (9JE) e a existência de diversidade cultural (10JE):

(9JE) O Bairro do Recife pode passar por novas mudanças após o período carnavalesco. Projeto sob análise de uma comissão formada por representantes da prefeitura e das polícias Civil e Militar prevê mais áreas de lazer e reforço na segurança aos domingos. Segundo o secretário de Mobilidade e Controle Urbano do município, João Braga, 12 ruas serão fechadas para o tráfego de veículos. [...]. Com a iniciativa, as vias serão destinadas para comércio dos 96 ambulantes cadastrados e para prática de esportes ou atividades culturais. A Rua Vigário Tenório deve virar uma praça de alimentação nos finais de semana. A Rua Domingos José Martins pode receber ação semelhante (PORTAL DO DIARIO DE PERNAMBUCO, 2015).

(10JE) O Clube do Samba de Recife vai descer o morro neste final de semana. Nascido no Morro da Conceição há 5 anos, o projeto da sambista Karynna Spinelli será na Rua da Moeda no domingo (28), a partir das 15h. "Vamos sentir o cheiro da nossa história, descer o morro, levar o samba para as ruas", disse a cantora Karynna Spinelli. Convidados, os artistas Olivia Fancello, Neguinho da Samarina, Hilton de Oliveira, Roberto Sidando, Chateau Costa e Zé Barbosa, além do pocket show do grupo Pouca Chinfra. Para conferir as atrações, basta levar 2 kg de alimentos não perecíveis. O evento está dentro da programação do Recife Antigo de Coração, que faz parte da agenda cultural dos fins de semana no Centro (PORTAL DO DIARIO DE PERNAMBUCO, 2014).

Mas esses discursos dos resgastes cultural e histórico e de que a cidade é para todos encontra forte contradição nas vozes do grupo frequentador da rede social Direitos Urbanos, que citam aspectos como a shopinização do local (13RS): “Ta de sacanagem!!! o recife antigo aos domingos será um shopping!” e (16RS): “[...], o que a prefeitura vem fazendo é tão insano que logo o que vai acontecer é as pessoas se afastarem do Recife Antigo e com isso o turista vai junto, o turista quer a cidade viva, quem viaja pra ver shopping é brasileiro”. Outras vezes retomam os discursos do enobrecimento (17RS) – “Essas medidas são apenas parte de um projeto maior, de enobrecimento da ilha. Quando a prefeitura lançar o projeto de parceria para construção de grandes torres entre o Palácio Capibaribe e a Ponte do Limoeiro todo mundo já

foi domesticado. Fiquemos de olho!"; entreguismo (26RS): “[...]. Não é assim que se resolve, isso é coisa de ditadura, de quem tá afim de entregar o Recife Antigo para construtoras, para quem não vai defender os interesses de um espaço público, [...]”; e, higienização (27RS):

A cidade é de todos e não de um grupo específico, ou de uma classe social específica. A maioria dessas medidas são absurdamente antidemocráticas ou vexatórias. Isso não é regularizar um espaço público, mas higienizar o Recife Antigo. Excluir determinados grupos em detrimento de outros (DIRETIOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

Finalizando essa sessão, existe o discurso contraditório que rotula as ações da prefeitura como sendo apenas maquiagens e que não há, de fato, a oferta de espaços de vivência democráticos, como pode ser observado no trecho (54RS):

[...]. Se a coisa tiver degradingolado tanto, o que Geraldo tem a dizer sobre sua menina dos olhos? sua forma de revitalizar com metade de meia dúzia de maquiagens urbanas, essa ciclofaixa que não é um projeto de mobilidade, mas só de lazer, para bairros de classe média, uns equipamentinhos de lazer, uns shows... muito esforço e pouca transformação de verdade. E a maquiagem um dia derrete (DIRETIOS URBANOS – FACEBOOK, 2015).

6.4. Vamos aos negócios?

A análise sob a égide desse tópico envolve não apenas a categoria CONVITE AOS NEGÓCIOS como a VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA por entendermos que ambos estão relacionados às ações empresariais no *locus*.

Nos trechos analisados que tratam do discurso de convite aos negócios, percebe-se um esforço do grupo detentor do poder (prefeitura, empresários, instituições) em discursar o bairro do Recife Antigo como seguro e um centro referência de tecnologia, onde a tradição e o progresso convivem em plena harmonia.

Para tal, buscam, inclusive, o reconhecimento de publicações do exterior para endosso da visão futurista do local, quantificando empresas e colaboradores, como matérias publicadas na Revista Algo Mais em 15 de dezembro de 2014 (1RE) e no Diário de Pernambuco (1JE):

O Porto Digital, que já foi apontado pela revista Business Week como um dos dez locais do mundo onde o futuro está sendo pensado, congrega atualmente mais de 170

empresas de T.I (Tecnologia da Informação), isso significa casas restauradas e movimento para a região com os 6.500 colaboradores, que utilizam o comércio e serviços do bairro (REVISTA ALGO MAIS, 2014).

Empresas e polos gastronômicos: 30 mil pessoas nos finais de semana; Porto Novo (R\$ 58 milhões em investimentos abrigoando 15 lojas nos antigos armazéns 12 e 13); Ruas do Apolo, Madre de Deus, Bom Jesus, Mariz e Barros, Rio Branco e Marquês de Olinda (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2014)

Na mesma publicação (4RE), a revista reforça esse posicionamento argumentando a harmonia entre o passado e o futuro:

Um dos destaques que demonstra a possibilidade de tradição e modernidade caminharem de forma harmônica é o Shopping Paço Alfândega. Instalado no imponente edifício que já abrigou o Convento dos Oratorianos de São Félix e no século XIX, a Alfândega do Estado, conta com uma movimentada praça de alimentação e lojas diversificadas, muitas com características regionais. A Livraria Cultura tornou-se ponto de encontro entre os amantes da leitura, que entre um cafezinho e outro debatem as novidades da literatura (REVISTA ALGO MAIS, 2014).

No portal do Ministério do Turismo vê-se matéria (5PO) que agrega valor à localidade, com destaque ao uso da tecnologia como aliado nos negócios, tendo como potenciais consumidores dessa tecnologia os trabalhadores, empreendedores, comunidade (cabe aqui um questionamento acerca de qual comunidade a matéria se refere), e os turistas que circulam na região. São nessas entrelinhas que cremos estar havendo um processo de gentrificação e segregação social, apesar de também percebermos nos discursos contrários, vozes impregnadas de ideologias.

Os turistas que frequentam o Bairro do Recife Antigo têm um motivo a mais para circular em um modo diferente. O Porto Leve, lançado em janeiro de 2013 pelo Núcleo de Gestão do Porto Digital, é um projeto que vem provendo serviços especiais no ambiente urbano, com tecnologias inovadoras e ecologicamente sustentáveis. Com o objetivo de ampliar a mobilidade, a segurança e a comodidade de trabalhadores, empreendedores, comunidade e turistas que circulam na região, o Porto Leve consolida o Parque Tecnológico Porto Digital e aborda três eixos: um sistema de mobilidade, que envolve estacionamento inteligente, sistema de compartilhamento de bicicletas, de carros elétricos e sistema de informação sobre mobilidade urbana; um sistema de segurança, que permite a identificação de entrada e saída de veículos no parque; e um centro de estudos, que promove e dissemina o conhecimento sobre a mobilidade urbana (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2014).

Concluimos a análise dos atrativos de negócios abordando o fator de valorização imobiliária. Como em textos anteriormente citados, as abordagens pertinentes aos imóveis e aos equipamentos urbanos apresentam uma conotação de resgate do tempo, uma atmosfera de

patrimônio histórico: a paralisação espaço-temporal, bem observada no fragmento textual “O tempo passa mais lento” (REVISTA ALGO MAIS, 2014) (1RE). Esse mesmo texto invoca “a beleza dos antigos casarões” e o caminhar “pelas ruas de paralelepípedo”. Um complexo de cultura e lazer faz parte do projeto no Porto do Recife (3RE):

O Porto do Recife está com um projeto já em andamento para transformar os antigos armazéns, em um complexo cultural e de lazer com espaço para centro de artesanato, cinema, teatro, hotel, marina e centro de convenções, que vão dar outro aspecto ao local, hoje, degradado (REVISTA ALGO MAIS, 2014).

Com um discurso contrário ao processo de valorização imobiliária, o Direitos Urbanos – Facebook (2015) levanta um questionamento envolvendo essa valorização como sendo um disfarce às práticas de gentrificação, como segue:

Com a valorização imobiliária, os empreendimentos mais sofisticados se apropriam do espaço e expulsam os moradores e visitantes de classes "menos favorecidas". Parece que é incompatível a coexistência de pobres e ricos em um mesmo espaço público. Será que estou enganado? (47RS).

Os trechos coletados que fazem referência à captação de negócios para o Bairro do Recife Antigo apresentam, de forma direta ou indireta, modelos de exclusão e inserção social focados no melhor perfil de frequentadores para a geração e renda.

7 Considerações Finais

O que se pode perceber diante das disputas que incidem nas posições sócioespaciais é a busca de reconhecimento, que pode culminar com um maior enfrentamento político ou apenas com o surgimento de contraposições relacionadas ao estilo de vida formalizado por códigos de conduta específicos. Independentemente do que venha a ocorrer, já estarão bem definidas as bases políticas da apropriação das calçadas enquanto espaços públicos.

O Bairro do Recife adquiriu, nos últimos tempos, uma visibilidade relevante, tornando-se principal polo de disputas por essa ocupação urbana, provocando um contínuo de reordenações espaciais. No momento em que o bairro sofre tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), é legitimado o processo de gentrificação, e, como característica que reforça a sua singularidade, o Bairro do Recife, por sua situação geográfica, não tem uma natureza de espaço de passagem. Ir ao Recife Antigo é opção por razões bem específicas.

O Recife Antigo tem como característica marcante a sua divisão territorial de acordo com os processos de significação atribuídos aos espaços: O Polo do Bom Jesus, o Polo Moeda, A Comunidade do Pilar (antiga Favela do Rato) e o Largo do Marco Zero. É importante frisar que a Rua da Moeda não fazia parte do projeto original de revitalização do Recife Antigo, e sim do Polo Alfândega, local previsto no planejamento estratégico que originou o processo de gentrificação do bairro.

É interessante registrar que as práticas discursivas estão diretamente relacionadas ao polo no qual o sujeito consolida as suas raízes. Se de um lado o Polo do Bom Jesus, berço do processo de revitalização do bairro, recebeu atenções e um planejamento detalhado, abrigando seletas empresas e tendo o seu fluxo de veículos e pessoas ordenado; do outro, o Polo Moeda é

o oposto. Surgido de um processo de ressignificação do espaço pelos próprios frequentadores, esse polo tem na sua dicotomia funcional uma das mais marcantes características: durante o dia, a Rua da Moeda torna-se apenas mais um estacionamento a céu aberto, um espaço urbano não configurado. No entanto, o cair da noite, traz pessoas que lhe atribuem sentidos, tornando-a um espaço público.

Com resquícios das práticas e sentidos anteriores ao processo de revitalização, a Rua da Moeda, com o estigma de local boêmio e marginal, foi e é berço de inovações culturais, como o Movimento Manguebeat, liderado por Chico Science, que resgatou os sons da cidade com seu ecletismo musical, deu voz à miséria da periferia manguetown, e revelou jovens artistas das mais variadas categorias musicais.

De volta às considerações sobre o Polo do Bom Jesus, podemos entender que o mesmo foi reconfigurado como um lugar adequado ao consumo e ao lazer. Com ruas limpas e iluminadas e uma oferta alargada de serviços e sistemas distribuídos de vigilância, o Polo do Bom Jesus se traduz em um verdadeiro paradigma no processo de gentrificação do Bairro do Recife.

No contraponto do espaço Bom Jesus existe o Polo Pilar caracterizado pela ausência eficaz de intervenções, com problemas sociais agravados e um dos piores índices de inclusão social da cidade, mesmo sendo um espaço dentro da área de renovação urbana do Plano de Revitalização.

Como vemos, o andamento do processo de gentrificação do bairro vem apenas a agravar o distanciamento social entre os frequentadores de cada “gueto” do bairro. Além desse aspecto, temos ainda que abordar o multiculturalismo residente nos polos e as discussões pertinentes ao processo de ordenamento urbano.

O termo multiculturalismo abriga, em seu bojo, o entendimento de que não estamos tratando apenas do conjunto das expressões culturais diversas, mas também compreende o

conjunto da diversidade de povos. O Plano Municipal de Cultura do Recife contém um programa intitulado programa Multicultural, o qual bem se aproxima do nosso entendimento sobre o multiculturalismo. Foi criado para incentivar e promover a gestão e a produção artística com diretrizes que focam na diversidade. Numa observação do perfil étnico-cultural dos frequentadores do Bairro do Recife, novamente identificamos que a diversidade também está atrelada ao *locus* de vivência.

O último aspecto das nossas considerações, o planejamento urbano, também apresenta uma dicotomia explícita em seus modelos. Como visto anteriormente no tópico 4.6, o planejamento tecnocrático-modernista se opõe conceitualmente ao empreendedorismo urbano por ser caracterizado pela ação unilateral do poder público intervindo na organização das cidades e melhorando as condições de sua reprodução. Já o empreendedorismo urbano, embasado na premissa de que os sujeitos, em suas práticas de cidadania, devem ter participação nas discussões pertinentes aos assuntos da cidade, valoriza um planejamento urbano onde todas as vozes são ouvidas.

Na figura 06(7) vemos os contrapontos identificados no Recife Antigo:

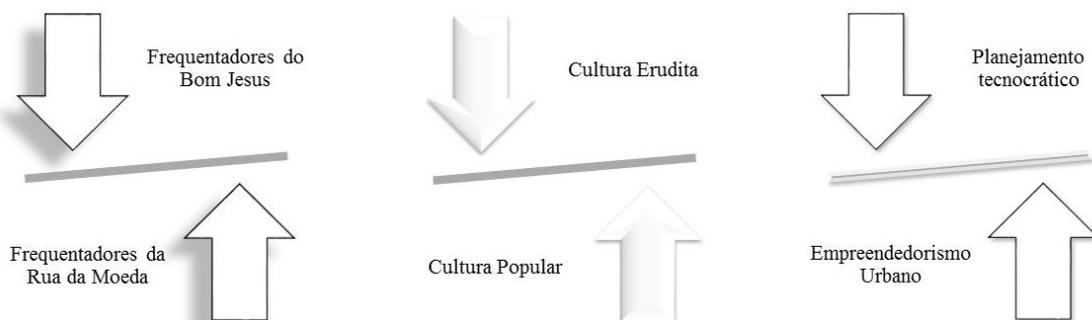


Figura 06(7) – Contrapontos no Recife Antigo

Finalizando, entendemos que discutir as calçadas do Bairro do Recife Antigo como espaços públicos e democráticos de vivência impacta nas diversidades ideológicas, étnicas e culturais. O que nessa pesquisa identificamos como viável para um estudo futuro é entender as calçadas como espaço público de vivências grupais ou espaço público de “vivências de castas”.

Referências

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Análise de métodos para avaliação da qualidade de calçadas** / Fabíola de Oliveira Aguiar. - São Carlos: UFSCAR, 2003. 111 p.

ALUÍSIO, Sandra Maria; DE BARCELLOS ALMEIDA, Gladis Maria. **O que é e como se constrói um corpus? Lições aprendidas na compilação de vários corpora para pesquisa linguística.** Calidoscópico, v. 4, n. 3, p. 156-178, 2006.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade.** Tradução: Bruno Cesar Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros; Revisão: Maria Stela Torres B. Lameiras. - Maceió: EDLTFAL: Unesp, 2010.

BAGGIO, Ulysses Cunha. **A metrópole sob a perspectiva da alienação e da apropriação de espaços: incursões pelo centro antigo de São Paulo.** Revista do Departamento de Geografia, V. 28, P. 157-179, São Paulo: USP, 2015.

BARBOSA FILHO, Fábio Ramos. **Ordem e organização: algumas questões sobre razão e silenciamento na cidade.** Número 18, Volume 1. Campinas: revista Rua, 2012.

BARROS, César. **Recife enxerido** [livro eletrônico] / César Barros. -- Recife, PE : Ed. do Autor, 2013. 300 MB ; Epub

BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** in: Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático. Vozes, 2012.

BRASIL. LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata.** 2. ed, atual. Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

CÂMARA, Clarissa Duarte; CUNHA, Maria de Lourdes Carneiro da. **Pela Coexistência Urbana: Estratégias de Planejamento para os Espaços Públicos Viários.** Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, v. 11, n. 2, p. 20, 2012.

CARVALHO, Marcus Vinicius Guerra Seraphico de Assis. **Um modelo para dimensionamento de calçadas considerando o nível de satisfação do pedestre** / Marcus Vinicius Guerra Seraphico de Assis Carvalho. – São Carlos, 2006.

CAVALCANTI, V. B. **Recife do corpo santo** / Vanildo Bezerra Cavalcanti. Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1977.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CHALHUB JÚNIOR, J. A. **O imaginário da cidade como patrimônio socioambiental e a globalização**. Seminário de história da cidade e do urbanismo. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, v.11, n.5. Recife: ANPUR, 2010.

COLLARTE, Natalia. **The Woonerf Concept: Rethinking a Residential Street in Somerville**. Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning - Tufts University, Somerville, 2012

CREA-PR. **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos. Arquiteta e Urbanista Lorreine Santos Vaccari / Engenheiro Civil Valter Fanini. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR, 2011.

DE FÁTIMA FIGUEIRÊDO, Cristiane; MAIA, Maria Leonor Alves. **O Pedestre e seu Ambiente de Circulação: Condições e Avaliação dos Deslocamentos a Pé nas Cidades**. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/06/4D359BE4-AAD1-41F6-953C-54F7C9B9CCBF.pdf. Acesso em 22 jul. 2014.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. **Plano de circulação tentará humanizar ruas do Recife**. Vida Urbana. Recife, 2013.

DIÁRIO OFICIAL DA PREFEITURA DO RECIFE. **Decreto Nº 20.604 de 20 de Agosto de 2004**. Cadernos do Poder Executivo. Decretos - parte I. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/diariooficial/>. Acesso em 23 Jul. 2014.

DIREITOS URBANOS – RECIFE. Sobre o Direitos Urbanos – Recife. Disponível em: <https://direitosurbanos.wordpress.com/about/>. Acesso em: 27/01/2015

ERAYDIN, Zeynep. **Building a legible city: how far planning is successful in Ankara**. 2007. Tese de Doutorado. Middle East Technical University.

FEDATTO, Carolina Padilha. **Margens do sujeito no espaço urbano** / Carolina Padilha Fedatto. Campinas, SP: [s.n.], 2007. Orientador: Suzy Maria Lagazzi-Rodrigues. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem.

FERREIRA, Maria José Moutinho. **Espaço público e estatuária: diagnóstico de vivências e composição urbanística**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Minho, 2009.

FREITAG, Barbara. **Teorias da cidade**. 4ªed, Campinas, SP: Papirus, 2012.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas** / Jan Gehl; tradução Anita Di Marco. 2ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GHADIMKHANI, P. **Increasing walkability in public spaces of city centres: the case of Tunali Hilmi**. 2011. Tese de doutorado. Middle East Technical University, Street, Ankara.

GONDIM, Mônica Fiuza; DE AZEVEDO FILHO, Mário Angelo Nunes; JÚNIOR, Walter Porto. **O transporte não motorizado na legislação urbana brasileira**. Engenharia de Tráfego e Transportes, 2000.

GILL, R. **Análise de discurso**. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som. Petrópolis: Vozes, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010 revela: mais da metade dos domicílios situavam-se em locais sem bueiros**. Censo 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/noticias-Censo?view=noticia&id=3&idnoticia=2140&busca=1&t=censo-2010-revela-mais-metade-domicilios-situavamse-locais-sem-bueiros>. Acesso em: 22 Jul. 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades: Jane Jacobs**; tradução: Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica: Cheila Aparecida Gomes Bailão. Martins Fontes, 2000.

JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia; DE ANGELIS, Ricardo Francisco. **Considerações sobre o emprego de traffic calming no Brasil**. In: Transporte em Transformação IX. Trabalhos Vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2004. Brasília: LGE Editora. p. 41-60. 2005.

KUHN, Thomas S. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Perspectiva, 1998.

LACERDA, N. **Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade.** Sociedade e Estado, v. 22, n. 3, p. 621-646, 2007.

LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, Sérgio CB. **Hedonismo como valor do cliente pós-moderno: simples clímax experiencial ou uma nova razão no consumo.** Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Administração, v. 30, 2006.

LEITE, J.; LA ROCCA, F. **Formas e interfaces do urbano: sentido do lugar na cidade pós-moderna.** Revista Contemporânea, 14 ed. Vol 8. n1. Rio de Janeiro: UERJ, 2010.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown.** Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 2006.

_____. **Localizando o espaço público: Gentrification e cultura urbana.** Revista Crítica de Ciências Sociais, n. 83, p. 35-54, 2008.

LOUKAITOU-SIDERIS, ANASTASIA; EHRENFEUCHT, RENIA. **Sidewalks: conflict and negotiation over public space.** MIT press, 2009.

MAGNANI, José Guilherme C. **Os circuitos dos jovens urbanos.** Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 17, n. 2. 2005.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PLANMOB: Construindo a cidade sustentável.** Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: SEMOB - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

NERY, Nancy Siqueira; DE CASTILHO, Cláudio Jorge Moura. **Comunidade do Pilar e a revitalização do bairro do Recife Possibilidades de inclusão socioespacial dos moradores ou gentrificação.** REVISTA HUM@ NAE, v. 3, n. 1, 2012.

NEVES, Branca Maria Gameiro das. **O espaço pedonal na requalificação da cidade de Lisboa.** Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em “Qualificação da Cidade”. Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2012.

OBSERVATÓRIO DO RECIFE. **Recife mal em pavimentação e sinalização.** Disponível em: <http://www.observatoriodorecife.org.br/recife-mal-em-pavimentacao-e-sinalizacao/>. Acesso em 24 jul. 2014.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade eo direito à cidade**. 2006. 326 f. 2006. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em Geografia)– FCT/UNESP, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

PERNAMBUCO.COM. (2013). **Cinco séculos de história no Recife Antigo**. Disponível em: http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/turismo/2013/07/26/interna_turismo,452726/cinco-seculos-de-historia-no-recife-antigo.shtml. Acesso em 02 abr. 2014.

_____. (2014a). **Rua é lugar de gente**. Disponível em: <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2014/03/rua-e-lugar-de-gente/>. Acesso em 02 abr. 2014.

_____. (2014b). **Calçadas podem ser adotadas no Recife**. Disponível em: <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2014/01/calçadas-podem-ser-adotadas-no-recife/>. Acesso em 02 abr. 2014.

PIRES, Teresa Cristina Vieira. **“Se Essa Rua Fosse Minha...” A calçada em um sistema sustentável de mobilidade urbana** A calçada em um sistema sustentável de mobilidade urbana. 2008.

PORTAL MOBILIZE. **Campanha Calçadas do Brasil – Relatório final da campanha e estudo realizado pelo Mobilize Brasil**. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calçadas-do-brasil---jan-2013.pdf>. Acesso em 19 Mai. 2014.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Cartilha do Programa Passeio Livre: conheça as regras para arrumar a sua calçada**. Disponível em: http://www.samorcc.org.br/pdf/cartilha_passeio_livre.pdf. Acesso em 21 Mai. 2014.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. (2014a). O Recife - **Histórias de uma cidade**. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/seccultura/fccr/historia/>. Acesso em 21 jun. 2014.

_____. (2014b). **Contexto Histórico**. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/o-recife/historia/>. Acesso em 24 abr. 2014.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 30 set. 2014.

PROJETO CIDADE QUE QUEREMOS. **Adote uma calçada**. Disponível em: <http://cidadequequeremos.wordpress.com/adote-uma-calcada/>. Acesso em 22 jul. 2014.

QUEIROZ, P. C. D.; FEHR, M. **A relação entre a especulação imobiliária e a segregação urbana**. In: XI Encontro de geógrafos da América Latina, 2007, Bogotá. Anais do XI Encontro de Geógrafos da América Latina. Bogotá, 2007. p. 1-20.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. **Planejamento urbano: para quê e para quem?**/Urban Planning: for what and for whom?. Revista de Direito da Cidade, v. 4, n. 1, p. 91-119, 2012

SANTOS, Renato Sergio. **[Re] Ordenação Espacial e Turismo: A Revitalização do Bairro do Recife Antigo**. ROSA DOS VENTOS, v. 5, n. 3, 2013.

SERAFIM, M. A. **Desenvolvimento de pavers cerâmicos intertravados para áreas e passeios públicos - proposição de formas e estudo do material**. Bauru: UNESP – Júlio de Mesquita, 2010.

SERDOURA, Francisco M.; SILVA, Fn D. **Espaço público. Lugar de vida urbana**. Universidade do Minho, Campus de Gualtar. Braga, Portugal, 2006.

SILVA, R. K. L. **Calçadas invisíveis: aspectos do passeio público, em natal – RN, como projeção de uma cidadania ausente** / Ricardo Kleiber de Lima Silva. 2013. Disponível em: <http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/handle/1/8317>. Acesso em 26 Jul. 2014.

URBEM – Instituto de Urbanismo e Estudos para a Metrópole. **Primavera das calçadas: projeto de intervenção nas vagas de estacionamento na rua**. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/primavera-das-calçadas.pdf>. Acesso em 26 Mai. 2014.

VELIBEYOĞLU, Koray et al. **Walkable streets (Evaluation of streets in the context of urban theory, life and form)**. Requirements for the degree of Master of Science in Urban Design. Turkey: Izmir Institute of Technology, 1998.

APÊNDICE A – PLANILHA RESUMO

Seq.	Data	Fonte	Codig	Tipo	Sujeitos / Instituições	Título	Conteúdo	Categorias	Sub-categoria	Link	Acesso
114	21/01/15	Olha! Recife	23PO	Portal	Cidadão recifense.	Olha! Recife a Pé	Passo mensal caminhando pelos principais atrativos do Recife, vivenciando o dia a dia do cotidiano recifense, conhecendo a história e cultura dos bairros da cidade. Roteiro que serão trabalhados: Bairro do Recife - Caminhada pelos principais atrativos, com acompanhamento de guia de turismo, apontando a história e curiosidades dos locais visitados: Praça do Marco Zero, rua do Bom Jesus, Praça do Arsenal, Rua do Apolo, Casa admirando a beleza dos antigos casarões e entrando a suave baía do mar, ficamos com a	Diversidade cultural	Cidade Saudável	http://www.olharecife.com.br/	21/01/15
4	15/12/14	Revista AlgoMais	IRE	Revista Eletrônica	Pedestre	Bairros do Recife	admirando a beleza dos antigos casarões e entrando a suave baía do mar, ficamos com a Jovens que compram e consomem a droga na hora / Os traficantes, que também consomem, vendem com preço tabelado, e frequentemente assistem na venda, além de anexar, atacar e roubar as pessoas que transitam pela rua. / Empreendedores que reclamam da diminuição do movimento chegando alguns a fechar o estabelecimento em certos dias / Ação das delegacias com inflicção das penas. / Polícia Militar e SDS reforçando o policionamento nos finais de semana e utilizando câmeras.	Espaços públicos através	Cidade Saudável	http://www.revistalagoMais.com.br/blog/wp-content/uploads/2014/12/15-da-moeda-no-bairro-do-recife-volta-ser-ponto-de-traffic-e-violencia.html	15/12/14
2	12/12/14	G1	2PO	Portal	Jovens vicados / Traficantes / Empresários com estabelecimentos / delegacias do Bairro do Recife / 16º Batalhão da Polícia Militar / Secretaria	Rua da Moeda, no Bairro do Recife, volta a ser ponto de tráfico e violência	Frazer Pedro Sincronamente, eu como urbanista estou cada vez mais descepcionado com esse grupo. Tantas tentativas de conspiração pra nada... Se o governo abandona vocês reclamam, e tomam uma atitude pra organizar a bagunça que é o Recife Antigo, vocês reclamam, [...] uma operação para coibir a baldeira gamitoti torpa no último fim de semana. Contudo, a iniciativa não conseguiu evitar tumultos. A situação vem obrigando os comerciantes a encerrar o expediente mais cedo. "Os arrombamentos vêm se proliferando cada vez mais e muito proprietários já cogitam fechar as portas", lamentou o presidente da Associação de Bares e Restaurantes do Recife Antigo (ABR), Carlos Moura. Ele considera o reforço policial positivo, mas sente falta de uma melhora na iluminação, assim como um acompanhamento dos tipos de atrações oferecidas. Proprietário de uma cafeteria na avenida Marquês de Olinda, principal corredor de acesso a movimentada praça do Marco	Atividades antissociais	Cidade Segura	http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/12/15-da-moeda-no-bairro-do-recife-volta-ser-ponto-de-traffic-e-violencia.html	15/12/14
30	06/01/15	Facebook- Urbano	19RS	Rede Social	Governo	Como ficou o Recife Antigo (aos domingos)	Pontos de revistas policiaes vão ser instalados nos quatro pontos que dão acesso ao local, ampliando a ação policial com a verificação de pertencentes e a utilização de aparelhos detectores de metais. Não vai ser permitida a circulação de menores de idade sem a companhia de um responsável, bem como jovens e adultos sem documentos de identificação. Também vai ser proibida a comercialização e circulação de bebidas em recipientes de vidro, que são utilizados muitas vezes como armas em confusões. Ao todo, Depois dos seguidos arrombamentos e das brigas no Recife Antigo o 16º Batalhão da Polícia Militar do Estado (PMPE) lançou proposta à Prefeitura da Cidade (PCR) com a finalidade de inibir as ações e melhorar a segurança no local. O material será apresentado nesta terça- feira (13) às 15h durante encontro que discute ações de melhoramento da segurança na cidade. A ideia da proposta da PM é a montagem de pontos de bloqueio em alguns pontos O Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da comunidade do Pilar, no Bairro do Recife, está transformando a área num local digno de moradia. As famílias que hoje moram em uma favela serão transferidas para 588 unidades habitacionais, das quais 197 já estão com os trabalhos concluídos. As obras incluem a terraplanagem, pavimentação e drenagem das ruas Bernardo Vieira de Melo, rua A, ruas Projuntas nas Quadras 40 e 60, Primavera, Ocidente e Edgard Viveck, além de sistema de abastecimento d água, esgotamento sanitário, iluminação pública e construção de escola, creche, unidade de Saúde da Família e mercado público. Além da melhoria urbanística com toda infraestrutura necessária, também há o compromisso com a adaptação dos moradores para a nova realidade e com o resgate histórico cultural do Pilar. Para isso, estão previstas no programa ações de Desenvolvimento Comunitário com a realização de projetos de geração de emprego e renda, Em sua 21ª edição, o Recife Antigo de Conselho será especial neste domingo. Na programação, shows de Nádia Maia, Gerlane Lopa, apresentações da Orquestra Armando e do Grupo Patusco, além de muitas atividades esportivas. Nas quadras improvisadas sobre o asfalto, duas novidades serão oferecidas aos atletas de fim de semana: tênis e parkour, esporte cujo desafio é vencer obstáculos impostos pela própria textura urbana. Outra atração imperdível desta edição será o festival Roda de Boteiro na Praça do Arsenal, com os melhores tringostos da cidade.	Falta de posicionamento do grupos sociais	Cidade Segura	https://www.facebook.com/photo.php?fbid=66641066723017&set=gm.72069119802846&type=1	19/01/15
17	06/01/15	Folha de Pernambuco	6E	Jornal Eletrônico	Baldemeros / Comerciantes / Associação de Bares e Restaurantes do Recife Antigo	Área exclusiva para o lazer aos domingos no Recife Antigo	Restringir atividades antissociais / modificar atrações	Cidade Segura	http://www.folhape.com.br/cms/operacoes/folhape/principal/noticias/arqs_2015_01_0639.html	10/01/15	
26	06/01/15	CEN Recife	7PO	Portal	Polícia Militar / Menores / Jovens / Adultos.	Carros estão proibidos de circular no bairro do Recife	Restringir atividades antissociais / selecionar publico como ação preventiva	Cidade Segura	http://cbrecife.com/noticia/carros-estao-proibidos-de-circular-no-bairro-do-recife	13/01/15	
18	12/01/15	Jornal do Comercio	7E	Jornal Eletrônico	Polícia Militar / Prefeitura do Recife / Menores desacompanhados.	Armações no Recife Antigo geram propostas de melhoramento na segurança	Restringir atividades antissociais / selecionar publico como ação	Cidade Segura	http://jornalcomercio.com.br/canal/cidades/poli- cia-noticia-2015-01-12-arraoos-no-recife-antigo- geram-propostas-de-melhoramento-na-seguranca- 163960.php	13/01/15	
113	10/01/15	Prefeitura da Cidade do Recife	22PO	Portal	Famílias da comunidade do Pilar / Prefeitura do Recife / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).	Obras urbanísticas e inclusão social da Comunidade do Pilar	Melhoria urbanística / geração de emprego e renda / educação ambiental / sustentabilidade	Cidade Sustentável	http://www2.recife.pe.gov.br/projetos-e- acoes/projetos-obras-urbanisticas-e-inclusao- social-da-comunidade-do-pilar/	10/01/15	
123	23/11/14	Prefeitura da Cidade do Recife	23PO	Portal	Centers / Orquestras / atletas de fim de semana / apreciadores da gastronomia	Recife Antigo de Conselho com novas modalidades esportivas	Democratização / Diversidade cultural / Atividades esportivas	Cidade Viva	http://www2.recife.pe.gov.br/recife-antigo-de- conselho-com-novas-modalidades- esportivas/#:~:p=1#m=0	09/01/15	

APÊNDICE B – CRITÉRIOS DE CODIFICAÇÃO

CAMPOS DA PLANILHA:

Nome	Descrição
Sequencial	Número inteiro positivo de 1 a “n”, indicativo da ordem de leitura e codificação do documento.
Data	Data referente à publicação do documento.
Fonte	Instituição responsável pela publicação da informação.
Código	Numeração sequencial de acordo com a ordem apresentada na planilha, acompanhada da sigla pertinente à natureza do texto, como segue: blogs (BL), jornais eletrônicos (JE), leis (LE), portais (PO), redes sociais (RS) e revistas eletrônicas (RE).
Tipo	Natureza da fonte. Os identificados foram: blogs, jornais eletrônicos, leis, portais, redes sociais e revistas eletrônicas.
Sujeitos / Instituições	Citação dos sujeitos políticos identificados como articuladores nos textos.
Título	Título da matéria ou reportagem.
Conteúdo	Citação do literal do trecho relevante para a análise.
Categorias	São os termos aglutinadores, obtidos a partir da releitura dos textos e da análise das subcategorias.
Subcategorias	São os termos existentes no próprio texto que servem de base para a análise.
Link	Endereço onde a informação se encontra disponível.
Acesso	Data de acesso à informação.

APÊNDICE C – FORMULÁRIO RESUMO DE DOCUMENTO (MODELO EXEMPLO)

FORMULÁRIO RESUMO DE DOCUMENTO	
Título: Boas Práticas em Turismo	Código: 5PO
Site: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Boas_Praticas_em_Turismo_final.pdf	Data Emissão: 17.12.2014
Fonte: Ministério do Turismo	
Descrição: Texto que aborda as subcategorias de incentivo ao turismo; local de progresso; centro de tecnologia; aumento da mobilidade e aumento da Segurança. Esses aspectos conduzem ao entendimento de abordagens referentes às categorias espaços de vivência; valorização imobiliária; convite aos negócios e polo turístico.	
Relevância: O texto apresenta um olhar sob a lente do estado e do empresariado, fortemente amparados pelo discurso do Ministério do Turismo.	
Breve resumo do conteúdo: Os turistas que frequentam o Bairro do Recife Antigo têm um motivo a mais para circular em um modo diferente. O Porto Leve, lançado em janeiro de 2013 pelo Núcleo de Gestão do Porto Digital, é um projeto que vem provendo serviços especiais no ambiente urbano, com tecnologias inovadoras e ecologicamente sustentáveis. Com o objetivo de ampliar a mobilidade, a segurança e a comodidade de trabalhadores, empreendedores, comunidade e turistas que circulam na região, o Porto Leve consolida o Parque Tecnológico Porto Digital e aborda três eixos: um sistema de mobilidade, que envolve estacionamento inteligente, sistema de compartilhamento de bicicletas, de carros elétricos e sistema de informação sobre mobilidade urbana; um sistema de segurança, que permite a identificação de entrada e saída de veículos no parque; e um centro de estudos, que promove e dissemina o conhecimento sobre a mobilidade urbana.	