



As calçadas a partir de um aporte psico-ambiental: usos, significados e apropriação do espaço público

Ada Raquel Teixeira Mourão

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

ADA RAQUEL TEIXEIRA MOURÃO

**AS CALÇADAS A PARTIR DE UM APORTE PSICO-AMBIENTAL: USOS,
SIGNIFICADOS E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO.**

Tese doutoral apresentada como requisito para a obtenção do grau de Doutor pelo “*Programa Interdepartamental de Doctorado en Espacio Público y Regeneración Urbana: Art, Teoría y Conservación del Patrimonio*” da Universidade de Barcelona.

Director de tesis: Sergi Valera Pertegas.

Barcelona, Setembro de 2014

À memória da minha infância, nela contida minha família, meus amigos e as calçadas em que brinquei e vivenciei afetos. Lugar guardado em mim, que retiro do meu baú particular com a esperança de lugares igualmente felizes para todos.

AGRADECIMENTOS

A Deus, sempre, pelos lindos caminhos que abre em minha vida.

À minha mãe e meu filho que nunca deixaram de acreditar em mim e de me apoiar durante toda a caminhada.

À cidade de Maracanaú por ser tão generosa comigo, desde minha infância, quando ali passava meus fins de semana no sítio dos meus avós, até o meu retorno por duas vezes ao Brasil, onde encontrei apoio e um terreno fértil aos meus questionamentos.

À equipe da Secretaria de Infraestrutura/Plano Diretor de Maracanaú, que não mediu esforços em contribuir para essa pesquisa, nas pessoas de: Carlos Bandeira, Luana Araújo, Lissa Motta, Paula de Arruda, Mônica Pinheiro e César Sipelli.

Aos, na época, estagiários e bravos pesquisadores que coletaram as informações através dos questionários e da observação sistemática: Sara Guerra, Juliany Rhein, Meryelen Barbosa, Marcos Vinícius, Lana Mara, Paula Mota e David Harrison.

A mi director de tesis, Dr. Sergi Valera por todas las veces que ao perceber mis angústias y avances en la escrita decía afectuosamente: “Enhorabuena, muchos animos y adelante”.

A Sylvia Cavalcante a quem devo gratos momentos de cumplicidade intelectual e através de quem fui apresentada à Psicologia Ambiental.

Ao meu irmão, Emerson Mourão, pela programação visual desse e de outros trabalhos e pela foto que ilustra a capa dessa tese.

A todos que, mesmo com pequenas atenções e cuidados, contribuíram direta ou indiretamente para a concretização desse trabalho. Ao concluí-lo tenho a certeza de que nada disso seria possível sem cada “formiguinha” que ajudou a construir esse caminho pelas calçadas.

“Enquanto não voarmos aqui na terra vamos mesmo precisar de calçadas”

Eduardo Yázigí

RESUMO

A calçada é uma estrutura urbana dedicada à mobilidade pedestre, assim, ela é tratada pelas leis municipais no Brasil como logradouro público, sendo objeto de normas específicas para sua construção por parte dos donos dos imóveis e fiscalização por parte das prefeituras. A simples observação desse espaço nas cidades brasileiras, mostra calçadas invadidas e espacialmente ocupadas por parte dos moradores ou pelo comércio e principalmente, a falta de padronização e observância às normas na sua construção, gerando múltiplos modelos de calçada, em diferentes alturas, com revestimentos diferenciados, configurando um espaço personalizado. Nesse contexto, o estudo busca compreender a relação dos moradores de Maracanaú-Brasil com o espaço das calçadas e como este espaço sócio físico contribui para o sentimento de apropriação simbólica e qualidade de vida na cidade. Para isso são analisadas a realidade física e social das calçadas, seu sentido atual como espaço público numa sociedade influenciada pelo individualismo moderno e com traços culturais específicos como a sociedade brasileira. Na investigação foram utilizados três diferentes métodos: observação sistemática, mapas afetivos e *survey*, com o objetivo de captar os usos, percepções e significados das calçadas para os moradores da cidade. Os resultados constataram o uso múltiplo das calçadas por parte dos moradores e do comércio, sendo percebidas de forma dúbia, concomitantemente como públicas e privadas. O sentimento mais associado às calçadas foi o de destruição, principalmente como sistema de mobilidade urbana, entretanto são consideradas agradáveis, quando associadas à própria casa ou aos lugares do cotidiano dos sujeitos. As conclusões apontam para a construção de uma relação confusa dos moradores com as calçadas, que delas se apropriam territorialmente e simbolicamente como uma continuidade da casa, perdendo-se com isso, a noção da calçada como espaço público amplo e de construção da cidadania.

Palavras-chave: Calçadas. Espaço Público. Apropriação. Questão público-privada. Maracanaú.

ABSTRACT

The sidewalk is an urban structure dedicated to urban mobility, therefore, it is treated by municipal laws in Brazil as a public place, being regulated by specific norms that should define its construction by real state owners and by the supervision of city hall. The simple observation of this space in Brazilian cities shows invaded sidewalks occupied by residents or commerce and, specially, the lack of pattern and fidelity to the regulations that should have been applied in its construction, creating multiple types of sidewalks, in different heights, and varied coatings, forming a personalized space. In such context, the study searches to comprehend the relation of Maracanau-Brazil's residents to sidewalks and to understand how this social-physical place contributes to the feeling of symbolic appropriation and life quality in the city. To inquiry such comprehension physical and social realities of the sidewalks are analyzed, its current sense of public space in a society influenced by modern individualism and the cultural aspects specific to Brazilian society. In the investigation three different methods were used: systematic observation, affective maps and survey, to collect uses, perceptions and meanings of sidewalks to the city's residents. The results proved the multiple uses of sidewalks by part of the residents and also its use for commerce, generating a dual perception of the sidewalks as both public and private spaces. The feeling of destruction was greatly associated to the sidewalks, especially as a system of urban mobility. However, they are still considered pleasant when associated to the house itself or to everyday places of the subjects. The conclusions lead to the construction of a confusing relationship amongst the residents and sidewalks, since it is a space that they appropriate as a continuity of the house, therefore losing the sense of sidewalks being a broad public space and its relation to the construction of citizenship.

Key-words: Sidewalks. Public space. Appropriation. Public-private matter. Maracanaú.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Diagrama explicativo dos aspectos relacionados à diminuição do uso das calçadas.....	27
Figura 2	Diagrama explicativo dos aspectos importantes para o estudo das calçadas.....	31
Figura 3	Mapa de Maracanaú inserido na R.M.F.....	34
Figura 4	Diagrama explicativo do abandono das calçadas.....	36
Figura 5	Pompéia: Calçadas para pedestres e elevados na via de veículos para conter a velocidade.....	72
Figura 6	Representação da população pobre de Londres. Gravura de Gustave Doré de 1872.....	76
Figura 7	Imagem da calçada em Barcelona com múltiplos usos.....	88
Figura 8	Planta dos cruzamentos em Barcelona, definição do espaço de arborização, mobiliário urbano e espaço de circulação para pedestres.....	89
Figura 9	Imagem da aresta cortada de um quarteirão em Barcelona.....	90
Figura 10	Imagem de Vila Operária construída em Maracanaú.....	93
Figura 11	Imagem dos “quarteirões” em Maracanaú.....	94
Figura 12	Imagem de travessa em sua forma original que serve como espaço de brincadeira para crianças, em Maracanaú.....	95
Figura 13	Imagens de travessas urbanizadas, em Maracanaú.....	96
Figura 14	Imagem da Praça Almir Dutra em Maracanaú.....	97
Figura 15	Imagem do calçadão da Avenida VI em Maracanaú.....	97
Figura 16	Imagens de calçadas do Distrito Industrial.....	98
Figura 17	Imagens de espaços de esporte e lazer em Maracanaú.....	99
Figura 18	Imagens de ocupação irregular das calçadas nas ruas residenciais no Conjunto Jereissati I.....	100
Figura 19	Diagrama representativo dos eixos teóricos de análise das calçadas.....	126
Figura 20	Imagem de carrinho de bebê na pista para carros da Avenida V do Jereissati I.....	130
Figura 21	Imagem de telhado sobre a calçada com exposição de mercadorias.....	131
Figura 22	Imagem de ambulantes no canteiro central da Avenida V do Jereissati I.....	131
Figura 23	Imagem de escada construída na calçada.....	132
Figura 24	Imagem de depósito de materiais de construção na calçada.....	132
Figura 25	Diagrama das relações entre o Método Qualitativo e o Quantitativo.....	136
Figura 26	Diagrama representativo das influências recíprocas entre comportamentos e entorno.....	144
Figura 27	Mapa do Zoneamento de Maracanaú.....	150
Figura 28	Mapa representativo da quantidade de questionários aplicados por bairro.....	152
Figura 29	Imagem aérea das ruas selecionados para observação no Centro e Jereissati I.....	157
Figura 30	Planta dos cenários de observação do Centro.....	159
Figura 31	Trecho do levantamento topográfico das ruas do Jereissati I.....	161
Figura 32	Representações de imagens de destruição das calçadas associadas aos instrumentos de coleta nº 6 e 4.....	173
Figura 33	Representação da imagem de contraste das calçadas associada ao Instrumento de coleta nº 10.....	175
Figura 34	Representação de imagem de destruição das calçadas associada ao Instrumento de coleta nº 1.....	179
Figura 35	Representações de imagens de agradabilidade das calçadas associada aos	

	instrumentos de coleta nº 13 e nº14.....	180
Figura 36	Representação de imagem de contraste das calçadas associada ao instrumento de coleta nº 2.....	181
Figura 37	Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme idade. Dez. de 2009.....	190
Figura 38	Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme escolaridade. Dez. de 2009.....	191
Figura 39	Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme local de procedência. Dez. de 2009.....	192
Figura 40	Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme tempo que vive em Maracanaú. Dez. de 2009.....	193
Figura 41	Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme tempo que vive no Bairro. Dez. de 2009.....	194
Figura 42	Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) e por categorias dos moradores de Maracanaú. Dez. de 2009.....	196
Figura 43	Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) conforme local de nascimento. Maracanaú, dez. 2009.....	199
Figura 44	Gráfico do índice de satisfação residencial (0 a 5) com a cidade, bairro e moradores, conforme local de nascimento. Maracanaú, dez. de 2009.....	199
Figura 45	Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive na cidade. Dez. de 2009.....	201
Figura 46	Gráfico de dispersão do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive na cidade. Dez. de 2009..	201
Figura 47	Gráfico do índice de satisfação residencial com o bairro (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive no bairro. Dez. de 2009.....	202
Figura 48	Gráfico de dispersão do índice de satisfação residencial com o bairro (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive no bairro. Dez. de 2009...	202
Figura 49	Gráfico das frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme a relação público-privada. Maracanaú, dez 2009.....	205
Figura 50	Gráfico de frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme o uso utilitário. Maracanaú, dez 2009.....	208
Figura 51	Gráfico de frequências de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio. Maracanaú, dez 2009.....	212
Figura 52	Gráfico de frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme espaço de convivência. Maracanaú, dez 2009.....	214
Figura 53	Gráfico das frequências de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas. Maracanaú, dez 2009.....	217
Figura 54	Gráfico do percentual de uso pessoal das calçadas relativo às questões 33, 35, 36 e 38. Maracanaú, dez 2009.....	223
Figura 55	Gráfico do percentual de uso pessoal das calçadas relativo às questões 34, 37, 39, 40, 41 e 42. Maracanaú, dez 2009.....	224
Figura 56	Gráfico de frequências de opinião sobre a dinâmica das calçadas do lugar de moradia. Maracanaú, dez 2009.....	229
Figura 57	Gráfico das notas sobre a estrutura das calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.....	233
Figura 58	Gráfico das notas médias dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.....	237
Figura 59	Gráfico da média (0 a1) dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.....	238
Figura 60	Gráfico das médias (0 a1) dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia, em relação à escolaridade. Maracanaú, dez. de 2009.....	239
Figura 61	Imagem de móveis na calçada durante limpeza da loja.....	254
Figura 62	Moradores conversando em cadeiras nas calçadas.....	262

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Cronograma de aplicação dos instrumentos de pesquisa.....	139
Tabela 2	Síntese do processo de categorização e elaboração do Mapa Afetivo.....	141
Tabela 3	Dimensionamento da amostra por áreas.....	151
Tabela 4	Descrição das unidades e cenários de observação.....	158
Tabela 5	Simbologias para Mapeamento de Estruturas.....	163
Tabela 6	Simbologias para Mapeamento de Usos.....	163
Tabela 7	Simbologias para Mapeamento de Comportamentos.....	164
Tabela 8	Dias e horários da Observação Sistemática no Conjunto Jereissati I.....	167
Tabela 9	Dias e horários da Observação Sistemática no Centro.....	168
Tabela 10	Modelo de ficha de sistematização de informações das observações.....	170
Tabela 11	Resultados dos dados de identificação dos respondentes do pré-teste dos Mapas Afetivos.....	172
Tabela 12	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº6.....	173
Tabela 13	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº10.....	175
Tabela 14	Resultado condensado das respostas aos mapas afetivos do pré-teste.....	176
Tabela 15	Resultados dos dados de identificação dos respondentes dos Mapas Afetivos associados ao instrumento final.....	178
Tabela 16	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº1.....	180
Tabela 17	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº13.....	181
Tabela 18	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº14.....	181
Tabela 19	Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº2.....	182
Tabela 20	Resultado condensado dos mapas afetivos da fase final.....	183
Tabela 21	Resultado Geral dos Mapas Afetivos.....	185
Tabela 22	Percentuais de respostas de tendência negativa e tendência positiva para as questões relacionadas à satisfação residencial.....	197
Tabela 23	Média e desvio padrão de Satisfação por categorias e local de nascimento. Maracanaú, dez, 2009.....	200
Tabela 24	Índice de satisfação (0 a 5) com o bairro de moradia. Maracanaú, dez 2009.....	203
Tabela 25	Índices de satisfação residencial conforme o sexo do respondente. Maracanaú, dez. 2009.....	203
Tabela 26	Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme a relação público-privada. Maracanaú, dez 2009.....	205
Tabela 27	Índices de opinião sobre a calçada na relação público-privada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.....	207
Tabela 28	Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme o uso utilitário. Maracanaú, dez 2009.....	208
Tabela 29	Índices de opinião sobre uso apropriado da calçada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.....	210
Tabela 30	Percentual de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio. Maracanaú, dez 2009.....	211
Tabela 31	Índices de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.....	213
Tabela 32	Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme espaço de convivência. Maracanaú, dez 2009.....	214
Tabela 33	Índices de opinião sobre o uso da calçada como espaço de convivência versus faixa etária. Maracanaú, dez. 2009.....	215
Tabela 34	Percentuais de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção	

	da calçada. Maracanaú, dez 2009.....	218
Tabela 35	Índices de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção da calçada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.....	220
Tabela 36	Percentuais de regularidade do uso pessoal das calçadas. Dez 2009.....	222
Tabela 37	Índices de uso pessoal das calçadas versus sexo do respondente.....	225
Tabela 38	Índices de uso pessoal das calçadas versus faixa etária do respondente.....	226
Tabela 39	Percentuais de opinião sobre a dinâmica das calçadas do lugar de moradia. Maracanaú, dez 2009.....	229
Tabela 40	Percepções sobre a dinâmica das calçadas <i>versus</i> bairro de moradia. Maracanaú, dez 2009.....	230
Tabela 41	Dinâmica das calçadas versus sexo do respondente.....	231
Tabela 42	Dinâmica das calçadas versus faixa etária.....	232
Tabela 43	Percepções sobre a estrutura das calçadas <i>versus</i> bairro de moradia.....	234
Tabela 44	Média geral das notas da estrutura das calçadas por bairro.....	235
Tabela 45	Estrutura das calçadas versus escolaridade.....	235
Tabela 46	Sentimentos sobre as calçadas do bairro de moradia.....	239
Tabela 47	Média geral dos sentimentos das calçadas por bairro.....	240
Tabela 48	Sentimentos sobre as calçadas <i>versus</i> tempo de moradia no bairro.....	241
Tabela 49	Modelo de ficha de sistematização de informações das observações.....	251
Tabela 50	Maiores frequências de usos das calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)	253
Tabela 51	Maiores frequências de usos das calçadas no Centro (por dia, turno e rua)	255
Tabela 52	Maiores frequências por tipo de comportamentos das mulheres nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)	256
Tabela 53	Maiores frequências por tipo de comportamentos das mulheres nas calçadas no Centro (por dia, turno e rua)	257
Tabela 54	Maiores frequências por tipo de comportamentos dos homens nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)	259
Tabela 55	Maiores frequências por tipo de comportamentos dos homens nas calçadas do Centro (por dia, turno e rua)	260
Tabela 56	Maiores frequências por tipo de comportamentos de grupos mistos (homens e mulheres) nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)	261
Tabela 57	Maiores frequências por tipo de comportamentos de grupos mistos (homens e mulheres) nas calçadas no Centro (por dia, turno e rua)	262
Tabela 58	Soma dos tipos de frequências de movimentações das mulheres nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua)	264
Tabela 59	Soma dos tipos de frequências de movimentações das mulheres nas ruas do Centro (por dia, turno e rua)	266
Tabela 60	Soma dos tipos de frequências de movimentações dos homens nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua)	268
Tabela 61	Soma dos tipos de frequências de movimentações dos homens nas ruas do Centro (por dia, turno e rua)	270
Tabela 62	Soma dos tipos movimentações de grupos mistos nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua)	271
Tabela 63	Soma dos tipos de movimentações de grupos mistos nas ruas do Centro (por dia, turno e rua)	272

SUMÁRIO

Parte 1 Introdução e Apresentação do Tema

1.1 Iniciando a Caminhada pelas Calçadas: Situando a Pesquisadora e seu Tema.....	22
1.2. Calçadas: Apresentação do Tema e Seu Macro Contexto.....	26
1.3. As Calçadas no Brasil e em Maracanaú.....	32

Parte 2 Marco Teórico: de Onde se Ilumina o Caminho

2.1. A Constituição do Espaço Público.....	40
2.1.1. A questão público-privada.....	40
2.1.2. Esfera pública e esfera privada.....	42
2.1.3. Espaço público e cidadania.....	44
2.1.4. O espaço público e a formação da sociedade brasileira: “que país é esse?”	47
2.2. Estrutura do Espaço Público: História e Cultura.....	51
2.2.1. Influências culturais e sociais na estrutura dos espaços Públicos.....	51
2.2.2. Formação e desenvolvimento das cidades no Brasil Colonial.....	60
2.2.3. Calçadas ou “espaço pedestre” na história da estrutura urbana.....	68
2.3. Estrutura das Calçadas na Atualidade: Influências na Mobilidade, Usos e Vivência da Cidade.....	79
2.3.1. As calçadas no sistema de mobilidade urbana no Brasil.....	79
2.3.2. <i>Manzanas</i> e <i>calles</i> de Barcelona.....	86
2.3.3. O modelo de cidade industrial e a estrutura das calçadas em Maracanaú.....	91
2.4. As Transformações da Modernidade.....	104
2.5. A Subjetividade Humana Inscrita nas Calçadas.....	111
2.5.1. Territorialidade e privacidade nas calçadas.....	111
2.5.2. Identidade social nas calçadas.....	114
2.5.3. Apropriação do espaço público.....	115
2.5.4. Contatos Sociais e Espaço Público.....	118
2.5.5. Estranheza, Violência e insegurança nas cidades.....	119

Parte 3 Metodologia: A Forma de Caminhar

3.1. Apresentação do Problema.....	128
3.2. Pergunta de Partida e Objetivos.....	133
3.3. Multimétodos.....	135
3.4. Procedimento Metodológico.....	138

3.4.1. Mapas afetivos.....	139
3.4.1.1. O processo de construção do instrumento de coleta de dados.....	142
3.4.1.2. Aplicação do Instrumento de Coleta de Dados.....	143
3.4.2. Survey.....	143
3.4.2.1. O processo de elaboração do instrumento de coleta de dados.....	145
3.4.2.2. A seleção dos bairros e dimensionamento da amostra.....	149
3.4.2.3. Seleção e composição dos elementos da amostra.....	154
3.4.3. Observação sistemática e mapeamento comportamental.....	155
3.4.3.1. Seleção das unidades e cenários de observação.....	156
3.4.3.2. Instrumento de registro gráfico.....	159
3.4.3.3. Planejamento e execução da observação Sistemática.....	166
3.4.3.4. Método de sistematização dos dados do mapeamento...	169

Parte 4
Resultados e Discussão: As Calçadas nas Respostas dos Moradores

4.1. Estudo 1: Mapas Afetivos.....	172
4.1.1. Resultados do pré-teste.....	172
4.1.2. Resultado do instrumento de coleta final.....	178
4.1.3. Discussão dos resultados dos mapas afetivos.....	186
4.2. Estudo 2: Survey.....	189
4.2.1. Caracterização da amostra.....	189
4.2.2. Satisfação residencial.....	195
4.2.3. Sobre o uso apropriado das calçadas.....	204
4.2.3.1. A calçada na relação público-privada.....	204
4.2.3.2. A calçada como espaço utilitário.....	207
4.2.3.3. A calçada como espaço para o comércio.....	211
4.2.3.4. A calçada como espaço de convivência.....	213
4.2.4. Sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas.....	217
4.2.5. Sobre o uso pessoal das calçadas.....	221
4.2.6. Sobre a calçada do lugar de moradia.....	228
4.2.6.1. Percepções sobre a dinâmica das calçadas.....	228
4.2.6.2. Parecer sobre a estrutura das calçadas.....	232
4.2.6.3. Sentimentos sobre as calçadas.....	236
4.2.7. Discussão dos resultados do survey.....	243
4.3. Estudo 3: Observação Sistemática e Mapeamento Comportamental.....	250
4.3.1. Usos das calçadas no Jereissati e Centro.....	252
4.3.2. Comportamento nas calçadas no Jereissati e Centro.....	256
4.3.3. Movimentações nas calçadas no Jereissati e Centro.....	263

4.3.3.1. <i>Movimentações de mulheres no Jereissati</i>	263
4.3.3.2. <i>Movimentações de mulheres no Centro</i>	265
4.3.3.3. <i>Movimentações de homens no Jereissati</i>	267
4.3.3.4. <i>Movimentações de homens no Centro</i>	269
4.3.3.5. <i>Movimentações de grupos mistos no Jereissati e no Centro</i>	271
4.3.4. <i>Discussão dos resultados da observação</i>	273
Conclusões: <i>Considerações Sobre a Caminhada</i>	277
Referências.....	283
Apêndice 1.....	293
Apêndice 2.....	299

PARTE 1 | INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DO TEMA

1.1. Iniciando a Caminhada Pelas Calçadas: Situando a Pesquisadora e Seu Tema

Uma investigação, pelo labor que representa e para que exista motivação na sua execução, tem que ser gerada no interior de cada investigador, sendo de alguma forma parte de sua vida e de suas inquietações mais profundas. Portanto, o estudo além de ser relevante por estar relacionado a questões da atualidade, às quais constituem preocupações para a comunidade científica, deve ser igualmente fundamental para o pesquisador que nele pensa desde muito tempo, buscando resposta às suas próprias indagações.

A crença de que não se pode separar a pesquisa do seu pesquisador, e que toda investigação tem vínculos com a sua história pessoal, faz com que me coloque em primeira pessoa e, antes mesmo de discorrer sobre a relevância científica e social da investigação, contextualize meu interesse atual pelo espaço público e em especial pelas calçadas. O contexto abaixo descrito faz parte da minha vida, mas também dessa investigação, portanto não poderia deixar de ser introduzida nesse trabalho.

Quando eu era pequena, na década de 1970, já vivia em uma cidade grande, apesar de que se comparada ao seu tamanho atual pode-se dizer que era uma cidadezinha. Creio que a percepção que tinha da minha cidade estava influenciada pelo curto raio de ação ao qual eu tinha acesso por conta da minha pouca idade.

Vivia em um condomínio de casas que estava justo diante de uma das mais largas avenidas da cidade, situado em um bairro de classe média-alta. Este condomínio era aberto, sem grades ou barreiras que impedissem a passagem de pessoas estranhas que desejassem cruzar o quarteirão passando pelo seu interior. Por ali passavam vendedores de leite, biscoitos, bombons, algodão doce e, inclusive, pescadores que vinham do Mucuripe, uma colônia pesqueira próxima¹, para oferecer o peixe fresco que acabavam de tirar do mar. Lembro-me de minha mãe comprando o peixe que acabara de ser

¹ Hoje um dos bairros mais sofisticados de Fortaleza, mas que mantém uma pequena colônia de pescadores e, por sua proximidade do mar, se transformou em um bairro turístico.

tratado, sobre uma tábua, na calçada da nossa casa, do espetáculo que era para mim a retirada das escamas do peixe e do odor que ele deixava o que nos obrigava a lavar a calçada depois da operação.

Além dos mascates, havia também os mendigos, que passavam quase todos os dias pedindo algo para comer ou dinheiro para um remédio ou outra necessidade. Às vezes preparava-se uma vasilha com comida, bananas ou o que fosse para não deixar sem resposta um pedido tão básico.

Nós, as crianças que ali vivíamos, brincávamos nas calçadas, corríamos e inventávamos todo tipo de jogos. A calçada era nosso espaço lúdico por excelência, onde vivenciávamos a nossa infância. Ao anoitecer muitos dos jovens casais, nossos pais, colocavam as cadeiras nas calçadas e conversavam entre vizinhos.

Perto da minha casa tinha uma favela, que hoje foi urbanizada, ali íamos comprar doces nas mercearias. A convivência era pacífica, para nós a pobreza não era perigosa, mas sim restritiva, impedia de ir a bons colégios, ter brinquedos novos ou viajar. Lembro-me, porém, que um dia pela manhã ao sair para a escola, eu e meus irmãos, vimos gotas de sangue na calçada. O comentário era de que tinha havido um “forró²” na favela e que depois de muita “cachaça³” houve uma briga de faca e alguém tinha ferido um homem que saiu nas redondezas buscando ajuda. Não sei como terminou o caso, as crianças não tinham muito acesso aos detalhes das barbaridades.

O fato é que a calçada do nosso condomínio, embora fosse “nosso”, era um espaço público, por onde passava todo tipo de gente, motivada por várias finalidades, mas também servia a seus moradores como espaço lúdico para as crianças e de contato entre vizinhos. Havia vida naquele espaço. Ali se podia experimentar a cidade, embora em formato reduzido, mas naquele pequeno trecho de calçada fui crescendo e compreendendo as possibilidades, dificuldades ou mesmo os perigos que minha cidade oferecia.

Aos doze anos mudei de cidade e somente algum tempo depois, aos 18 anos, voltei para a “minha calçada”. Ali encontrei os amigos de sempre embora adolescentes, porém continuávamos vivenciando nosso espaço, agora não

² Dança típica do Nordeste do Brasil que também dá nome à festa onde é dançada.

³ Bebida destilada feita a partir da cana de açúcar, muito consumida pelas classes populares devido ao seu módico preço, como também expressão que se costuma usar para descrever bebida alcoólica em geral.

mais correndo, mas jogando vôlei, fazendo festas de rua etc. Uma nova mudança me fez viajar e quando voltei aos 28 anos nada era como antes.

É bem verdade que as etapas de vida nos oferecem outras vivências, mas a minha cidade não me oferecia mais as possibilidades que havia oferecido aos meus pais de viver e estar nas calçadas, como não ofereceria ao meu filho o que eu havia desfrutado. Percebi o brutal desmantelamento do espaço público, começando pelo meu condomínio que agora estava cercado de grades, e mais tarde foi acrescido de cerca elétrica, ao estilo “prisão de segurança máxima”. Andar pela rua nem pensar, agora só em carros e com vidros fechados.

Não sei se pelo choque que senti com estas mudanças, como também pelo fato de não ter acompanhado seu processo de degradação, mas, para mim, a perda do espaço público por grande parte da população de toda uma cidade, gerou indignação e questionamentos internos. Como era possível que aquele processo de degradação fosse encarado como algo “normal” decorrente de um processo de crescimento urbano? Como conformar-se ou abrir mão de algo que me parecia tão fundamental e que, para mim, era responsável por grande parte das boas lembranças de minha vida? As cidades quando crescem tem que ser perigosas? Tem que significar uso prioritário do carro? As calçadas têm que ser abandonadas? Por que somente os marginais têm a prioridade de acesso à felicidade de andar nas calçadas a hora que querem?

Estas e várias outras perguntas me levaram a adotar uma atitude sempre crítica com relação ao uso reduzido do espaço público, principalmente depois de uma vivência de quatro anos na Europa, onde percebi em muitas localidades o cuidado especial com o espaço “fora de casa” como se fosse o de sua própria casa. Os questionamentos voltavam: existe algo cultural na disponibilidade de tratar o bem público com respeito? Que critérios utiliza a administração pública, no planejamento e construção de espaços públicos?

O constante processo de abandono dos espaços públicos é um fato na atualidade, não somente em minha cidade como em muitas outras de meu país. A experiência da diversidade que se pode viver em um simples passeio nas calçadas de qualquer cidade nos ensina muito sobre a alteridade, nos dá lições de cidadania e nos propicia uma sensação de vivência da liberdade e qualidade de vida que não se compara a estar em um “shopping-center”, em

ambientes fechados, ou nas prisões particulares que representam os condomínios fechados.

O sentimento que motivou esta investigação está associado à indignação com a degradação do espaço público nas cidades Brasileiras, pela falta de políticas públicas adequadas ou pelo descaso dos seus habitantes. O sentimento está amparado na crença pessoal da importância do espaço público dinâmico, diverso e vivenciado, como propiciador de um ambiente urbano seguro e de qualidade, gerador de apropriação positiva. Portanto, o que está em questão é o estudo do fenômeno urbano de abandono do espaço público que vem se ampliando na atualidade, podendo ser gerador de falta de contato entre os moradores das cidades e dos moradores com a própria cidade. Cabem, a partir dessa contextualização, muitas perguntas, que serão aprofundadas e ampliadas no decorrer desse trabalho, entre elas: O que perdemos com o aniquilamento do espaço público? Somos conscientes desta perda? Conseguimos associá-la à perda do bem-estar e da qualidade de vida nas cidades?

Esta descrição reflete o “sentimento” que guia essa pesquisa e que foi vivenciado ao longo de uma história de vida particular, a minha. Seguramente, como não vivo sozinha nesse contexto, haverá pessoas que sentirão o mesmo e que estarão igualmente ansiosas por conhecer um pouco das vivências, usos e significados que podem decorrer da vivência ou não vivência das calçadas, como também de expressar seus próprios sentimentos e significados, sobre este tema e o bem-estar que esperam que a cidade possa lhes oferecer. A investigação surge de uma ideia particular em busca de respaldo nas comunidades de moradores a serem pesquisadas. Se for fecunda como ideia, vai florescer e gerar frutos. Lanço então a semente...

Assim como existe um sentimento que guia essa investigação, existe também uma realidade concreta que se apresenta como um “macro contexto” no qual se insere o tema. Esse contexto atual determina transformações fundamentais em inúmeros aspectos da vida humana, seja em sociedade, seja individualmente. Faz-se necessário introduzi-lo para que se possa compreender a relação entre esse novo paradigma e o estudo aqui desenvolvido sobre o espaço público das calçadas.

1.2. Calçadas: Apresentação do Tema e Seu Macro Contexto.

A relação entre as pessoas e seu entorno físico e social é objeto de estudo da Psicologia Ambiental, portanto a Psicologia, como disciplina que estuda o comportamento humano, não pode desconsiderar o macro contexto no qual o ser humano está inserido.

Além de estudar o ser humano em relação ao seu entorno, os estudos em Psicologia Ambiental ampliaram seus objetivos, buscando não somente compreender comportamentos ante as condições físicas e sociais, mas possuindo uma preocupação mais global com a satisfação de necessidades, bem-estar humano e qualidade de vida decorrentes do relacionamento pessoa-entorno (Moser,1998).

O estudo em questão descreve, analisa e interpreta as vivências, usos, percepções e os significados do espaço público das calçadas para a população de uma cidade – Maracanaú - que sofreu fortes transformações decorrentes da implantação do capitalismo industrial na década de 1980. Essas mudanças econômicas determinaram transformações urbanísticas e sociais, que podem ter formado novas percepções, representações e comportamentos por parte de sua população em relação aos diversos aspectos da vida urbana. As especificidades da cidade em estudo serão tratadas mais adiante, entretanto, acredita-se que “o caso” de Maracanaú, seja paradigmático da realidade vivenciada por várias cidades e por grande parte da população mundial que hoje vive nesse contexto urbano.

As mudanças ocorridas nas sociedades em geral decorrentes da intensificação das trocas capitalistas e do fenômeno da economia global geraram uma considerável elevação dos padrões de consumo, crescimento exacerbado das cidades e da pobreza urbana, associados à falta de políticas públicas de qualidade e a valorização do “bem privado” em detrimento do bem “público”. Ademais desses aspectos econômicos, constata-se a produção de estilos de vida mais individualista, perda de valores humanos na convivência e crescimento dos conflitos de natureza coletiva associados a pequenos grupos. O medo de assaltos, junto ao aumento do índice de violência nas ruas interfere igualmente na vivência do espaço das calçadas. Atualmente as calçadas parecem estar desertas pelo medo que representa estar no espaço público,

percebido como desprotegido e perigoso. A rua pode também ser encarada normalmente como o espaço do desconhecido, portanto um lugar onde sempre devemos estar atentos. Essa percepção do medo é considerada uma experiência emocional geradora de significado (Corraliza, 2002). O círculo vicioso gerado por essas associações provoca mais abandono do espaço público. Entende-se que o uso das calçadas de forma cotidiana por um grande número de cidadãos representaria um fator gerador de segurança pública e diminuição da violência urbana.

Esses fatores poderiam se constituir no contexto básico em que ocorre a diminuição do uso das calçadas e dos espaços públicos em geral.

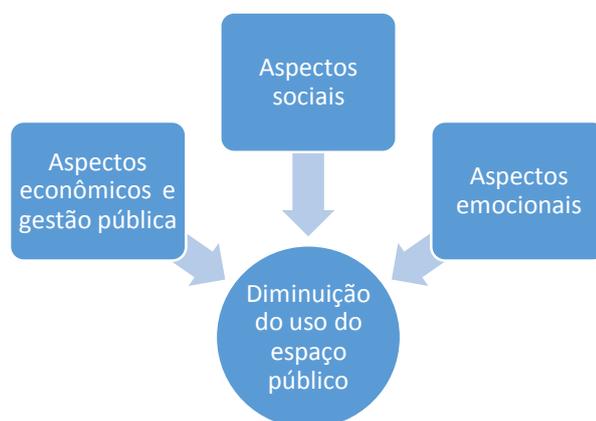


Figura 1

Diagrama explicativo dos aspectos relacionados à diminuição do uso das calçadas.

As calçadas poderiam se constituir num espaço restaurador das “trocas humanas”. Para países e cidades onde é inviável financeiramente investir em grandes transformações urbanísticas, a melhoria das calçadas poderia constituir-se em um fator de melhoria do uso do espaço e consequente qualidade de vida.

Pensar a cidade sem o espaço público das calçadas é como pensar em ilhas de individualidade e funcionalidade, em um mar de vazio. As ilhas representando as construções no espaço como, por exemplo, os edifícios com suas diversas funções – comerciais, residenciais, ócio, etc. - cercadas pelo vazio não vivenciado das calçadas. Seria possível encontrar algum significado emocional para um espaço não vivenciado que não seja a própria

funcionalidade? As calçadas sem sua vida pública serviriam simplesmente como espaço de fluxo, de comunicação entre pontos específicos? Onde poderíamos encontrar a diversidade representada pela vida pública?

Atravessar uma cidade de carro representa uma experiência de expectador, atravessá-la a pé representa a construção de uma experiência real, um aprendizado sobre suas possibilidades, seus valores, seus problemas. Como afirmam Borja (2005) e Borja & Muxí (2003), a cidade é o espaço público, a destruição deste espaço fundamental, geraria a inevitável destruição da cidade. O espaço, as pessoas e suas vivências criam as cidades, constroem sua vida urbana.

Entende-se que de todo o sistema de espaços públicos de uma cidade, entre eles as praças, parques, praias, ruas e suas variações, a calçada é o espaço de vivência cotidiano mais fundamental e presente na vida dos moradores das cidades. É um espaço dedicado prioritariamente à circulação de pedestres, mas que, nas cidades pode servir igualmente como espaço de contato social com a diversidade, como espaço de lazer ou convivência.

O espaço público das calçadas vem a ser o primeiro espaço que se encontra ao sair de casa, onde se pode sentir de imediato a diferença entre as dimensões público-privada da existência. Em definitivo, estudar as calçadas é estudar a dualidade público-privada que envolve a vida cotidiana dos cidadãos.

A dimensão privada, em autores como DaMatta (1997), é representada pela “casa”, pelo espaço familiar, do qual temos o controle, onde construímos nossa convivência íntima, em contraponto, com a dimensão pública representada pela “rua”, que vem a ser território do desconhecido, da novidade, da diferença, regida por leis de comportamento cujas bases requerem uma aprendizagem “cidadã” necessária à boa interação com a alteridade. No caso específico da sociedade brasileira, DaMatta (1997a, p.91) afirma que a rua é vista como o espaço da “enganação, da decepção (...) onde todos tendem a estar em luta contra todos”, aspecto importante a ser considerado mais adiante.

Os estudos em Psicologia Ambiental compreendem a privacidade como o controle seletivo do acesso dos outros a si mesmo ou ao grupo ao qual pertence (Pol, Valera & Vidal, 2003). A privacidade se manifesta na construção física ou simbólica de territórios onde a pessoa possa regular o acesso dos demais. Apesar da dicotomia público-privada, o controle da privacidade deve

ser entendido como um contínuo em que as pessoas podem usar mecanismos para obter uma menor ou maior privacidade, dependendo do seu interesse.

No estudo do espaço público das calçadas é importante ter em conta os conceitos apontados, principalmente quando se percebe, no Brasil, de uma forma geral, uma mistura entre as dimensões pública e privada⁴. Empiricamente, observa-se, com relação aos tipos de uso que as pessoas fazem das calçadas, uma falta de limite entre estas dimensões e sua consequência na organização dos espaços urbanos, na sua vivência e conflitos relacionados.

Se o espaço individual ou privado por excelência é representado pela casa, o espaço da diversidade e da multiplicidade é representado pelo espaço público. As diferentes cidades possuem formas, paisagens, ruídos e odores próprios, o que as torna fisicamente individualizadas podendo ser experimentadas através dos sentidos, da cognição e da emoção. As pessoas que nelas encontramos representam um universo de possibilidades que dão um “rosto” a esta experiência. Seus tipos, cores, padrões de comportamento, acabam por definir o “espírito de cada lugar”.

A força desse espaço encontra-se, portanto, na diversidade que apresenta aos sentidos de quem o experimenta, nas experiências sociais que podem gerar e nos aspectos simbólicos que cada pessoa constrói cotidianamente.

Além de simbolizar nossa entrada no “mundo público”, as calçadas, pelo poder de representar a cidade quanto ao espetáculo da diversidade, da alteridade, por sua forma e lugares próprios, em resumo, pelos aspectos sócios físicos ali encontrados, é um espaço gerador de apropriação simbólica e um dos alicerces da nossa identidade pessoal, social e de lugar.

Os diversos espaços urbanos têm em si mesmo um significado que decorre da percepção, representação ou interpretação que os indivíduos fazem dele. O significado de um espaço pode estar relacionado aos seus aspectos físico-estruturais, funcionais ou ser gerado a partir das interações nele vivenciadas. Como afirma Corraliza, “o significado do ambiente é o conjunto de

⁴ O brasileiro pareceria viver um permanente conflito entre o público e o privado. Autores como Sérgio Buarque de Holanda (1995) e Roberto DaMatta (1984 e 1997) analisam aspectos comportamentais cotidianos que apontam para a existência de uma mistura entre estas dimensões, a qual já se encontraria enraizada na sociedade brasileira.

conteúdos que possibilitam a um sujeito compreender o que é um lugar para ele” (2002, p.59).

O processo de significação, apesar de acontecer em cada sujeito individual, pode manter-se somente em nível individual, o que geraria uma significação pessoal do entorno; ou ser adotada por um grupo social mais amplo, configurando um significado socialmente compartilhado (Valera, 1996).

O estudo do significado compartilhado das calçadas pode ajudar-nos a compreender a importância atual desse espaço para os que o utilizam e vivenciam, assim como sua relevância a partir dos processos de apropriação simbólica (Moreno & Pol,1999; Pol,1996), construção da identidade de lugar (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983) e da identidade social urbana (Valera & Pol, 1994).

Há poucos anos a vivência da calçada era fundamental para a sociabilidade de crianças e adolescentes, que ali encontravam amigos, jogavam bola, andavam de bicicleta, começavam os primeiros namoros. A vizinhança se encontrava e discutia sobre a cidade e compartilhava sua vida. Enfim, a calçada era o lugar da vivência coletiva, da experimentação cotidiana da cidade (Delgado, 2007).

Sabemos que muitas cidades crescem e com elas as relações se tornam mais distantes, não se trata, portanto, de ser saudosista e querer uma volta impossível a um passado recente mas que não mais existe, mas sim de perceber naqueles usos do espaço público, a vivência física, social e simbólica da cidade, que propiciava a construção de sentidos e significados gerando apropriação daqueles espaços de vida, o sentimento de pertencimento recíproco espaço-pessoa. Sentir-se de algum lugar está associado a possibilidade de vivenciá-lo e experimentá-lo, sendo fator de qualidade de vida, equilíbrio e desenvolvimento humano.

Trata-se, portanto, de compreender na realidade atual, sem perder de vista a sua complexidade, como se dá a vivência do espaço público, que sentido ela assume atualmente, como é percebido na atualidade o direito fundamental à vida urbana do qual falava Lefebvre (1978). Para o autor a civilização atual abriu caminhos a direitos fundamentais relacionados à prática social como: o direito ao trabalho, à educação, à saúde, à moradia, ao lazer, à vida.

Entre estes direitos figura o direito à cidade, não à cidade antiga, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos lugares de encontro e trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro destes momentos e lugares (p.167).



Figura 2

Diagrama explicativo dos aspectos importantes para o estudo das calçadas.

Isto dito, esse estudo busca compreender a realidade física e social das calçadas, seu sentido atual como espaço público, a vivência possível e desejável em uma sociedade com traços culturais específicos como é a sociedade brasileira, tendo como objeto de estudo uma cidade paradigmática da implantação do capitalismo industrial.

1.3. As Calçadas no Brasil e em Maracanaú

O tema das calçadas no Brasil vem ganhando relevo nos últimos anos, pelo menos associado à necessidade de acessibilidade para cadeirantes, pessoas idosas ou carrinhos de bebês. A realidade tornou-se caótica, com calçadas construídas e usadas pelos moradores de forma independente e sem a supervisão ou fiscalização do poder público. Em maior ou menor grau, a inacessibilidade, o abandono, o uso individual ou comercial das calçadas se encontra disseminado por todo o país. A cidade onde foi realizada essa investigação é somente um modelo do que ocorre Brasil afora. Esse trabalho defende a ideia de que o uso do espaço público é cultural e apesar de sofrer a influência de um macro contexto global, possui também influências da cultura nacional e local que constroem as especificidades de cada realidade.

No Brasil, entre os aspectos determinantes do estado atual das calçadas em grande parte de nossas cidades, pode encontrar-se:

a) no descaso dos governos que não possuem ou não executam políticas públicas adequadas para este espaço específico, o que fica exemplificado pela valorização e investimento no sistema de circulação de carros em detrimento de um sistema de qualidade para pedestres;

b) no descumprimento ou na inexistência de leis de proteção ao espaço público, em especial das calçadas, no que diga respeito à salvaguarda desse espaço para o uso coletivo, sem sua apropriação por vendedores ambulantes (Dantas, 2005), comércio local, publicidade abusiva, estacionamentos para carros e demais usos alegais ou ilegais;

c) na cultura coletiva que considera o que é público como mau e o que é privado como bom. Isso gera falta de respeito pelo bem público como se ao invés de pertencer a todos, ele na realidade não fosse de ninguém, por isso pode ser depredado, tomado e desvalorizado;

d) na generalização do pensamento individualista em detrimento da vida social, o que gera a dificuldade de contato com a alteridade que se encontra nos espaços públicos, que se veem cada vez mais esvaziados;

e) no medo de usar o espaço público por conta dos altos índices de violência urbana, a grande “dificuldade” das cidades na atualidade, em especial no Brasil, com suas inúmeras causas associadas à pobreza, ao rompimento da

“vertebração” social e à falta de esperança de grande parte das populações de países que costumam a aplicar políticas públicas de equilíbrio de níveis de renda e desenvolvimento humano.

Entende-se que os processos de degradação dos espaços públicos em geral e das calçadas em particular tocam não somente à cidade principal de um conglomerado urbano, mas que esta estende seus “tentáculos” às cidades vizinhas, que muitas vezes abrigam equipamentos e serviços não desejados pela cidade central, funcionando como espaço de apoio ao crescimento exacerbado das metrópoles, o que gera a degradação e absorção da sua própria vida urbana, onde os limites e as diferenças entre as aglomerações tornam-se cada vez mais tênues, fenômeno identificado como “Metapolização” (Ascher, 2010).

A relevância do estudo se centra, portanto, na análise das vivências e usos das calçadas por parte de seus moradores, aqui representados pela população da Cidade de Maracanaú, no significado desse espaço público e no que ele contribui para o sentimento de apropriação e qualidade de vida na cidade.

A pesquisa foi situada na cidade de Maracanaú, um paradigma do que representou a expansão urbana e industrial iniciada no Brasil na década de 1970. Maracanaú é um dos Municípios que compõe a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF (Ilustração 03) e conta hoje com cerca de 200 mil habitantes em um espaço físico com cerca de 90km².



Figura 3

Mapa de Maracanaú inserido na R.M.F. Fonte: PDP, Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú.

A emancipação política de Maracanaú ocorreu em 1984 e seu crescimento deveu-se à implantação de distritos industriais e construção de vários conjuntos habitacionais. As moradias atraíram principalmente a população de classe média e baixa que não possuía recursos financeiros para adquirir residência na cidade de Fortaleza. Os conjuntos habitacionais foram inseridos no território de Maracanaú como forma de liberar espaços da metrópole central, levando para a periferia as atividades insalubres das indústrias e a população mais pobre.

O modelo de moradias construídas reflete a intenção de oferecer habitação para população pobre: casas padronizadas, com espaço interno mínimo para atender necessidades básicas, em local com pouca infraestrutura, com poucas possibilidades de transporte, longe da centralidade urbana e próxima às indústrias que poderiam absorver mão-de-obra barata.

Atualmente, como 30 anos de criação, a cidade já conta com uma considerável dinamicidade de sua vida urbana. Tendo em vista seu grande número de habitantes desenvolveram-se uma forte rede de comércio e serviços, como também atividades de ócio e lazer espontâneas ou promovidas pela prefeitura local que muitas vezes ocorrem no espaço público.

Toda a dinamicidade de Maracanaú se reflete igualmente num processo de apropriação simbólica da cidade por seus moradores, conforme estudo anterior realizado pela autora (Mourão & Cavalcante, 2006), sobre a construção da identidade de lugar (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983) e identidade social urbana (Valera & Pol, 1994), onde se constatou que o vínculo com a cidade vem sendo desenvolvido com o passar dos anos principalmente a partir da relação dos moradores com a “casa própria”. A realização do sonho de aquisição da casa em Maracanaú possibilitou a vinculação positiva dos moradores à cidade e a posterior construção de uma identidade associada ao espaço. A partir desse estudo inicial será interessante perceber em que ponto a relação do morador com a cidade influencia a percepção, vivência, usos e o significado das suas calçadas ou vice-versa.

Pensando na melhoria dos espaços públicos a Prefeitura de Maracanaú promoveu a reforma de praças e a construção de alamedas, vias de ligação entre ruas dos conjuntos habitacionais, com cerca de 50m de comprimento. As alamedas possuem projetos diferenciados, algumas permitem o tráfego de pedestres e veículos, outras são totalmente dedicadas ao uso pedestre. Essas alamedas são espaços públicos com calçadas e bancos que procuram oferecer um espaço de ócio à população, como também a promoção de espaços iluminados e seguros para a convivência. Esse projeto iniciado em 2008 se encontra atualmente em expansão. A Prefeitura informa no seu site⁵ que está em processo de licitação para 10 novas alamedas. Esses espaços públicos que contemplam áreas de lazer, convivência, espaço pedestre e em alguns casos de passagem de carros são aprovados pela população que sempre solicita esse benefício para as passagens ou “becos” (como são chamados pelos moradores) próximos às suas casas. Esses espaços públicos não foram analisados nesse trabalho, tendo em vista que a opção metodológica desse estudo são as calçadas diante das casas, sobre as quais os moradores possuem ingerência e sobre as quais pode se dar uma apropriação cotidiana.

Este estudo não tem a intenção de avaliar políticas públicas, mas a relação entre o morador da cidade e o espaço público representado pelas

⁵ <http://www.maracanau.ce.gov.br/noticias-infraestrutura-controle-urbano/item/10265-mais-10-alamedas-trazem-lazer-e-seguran%C3%A7a-ao-maracanauense>. Recuperado em 15 de maio de 2014.

calçadas, compreendendo até que ponto este espaço específico pode ser um elo significativo entre o morador e a cidade, através do seu uso e vivência. Entretanto, é importante ressaltar, que o “não uso” ou o “mau uso” das calçadas gera degradação desses espaços que podem ocorrer por descaso dos seus moradores, como também por ausência de políticas voltadas para a valorização e manutenção das calçadas e, por conseguinte, da vida no espaço público.



Figura 4

Diagrama explicativo do abandono das calçadas

Acredita-se que o fortalecimento da vida no espaço público pode ser fundamental no desenvolvimento da “vertebração social”, na relação do morador com seu bairro e com sua cidade, na melhoria da segurança pública e no bem-estar social, propiciando o surgimento ou ressurgimento de cidades mais “humanas” (Gehl, 2004).

O relatório a seguir está organizado em cinco partes. A primeira parte, que se encerra, destacou a relação da pesquisadora com o tema, além de apresentar o tema e seu problema associados ao macro contexto das cidades na atualidade. A segunda parte desenvolve o marco teórico considerado fundamental para a compreensão da relação entre os cidadãos e as calçadas.

São tratadas ideias relacionadas à constituição do espaço público e dualidade público-privada, estrutura física, cultural e histórica do espaço público, aspectos sociais da modernidade, da subjetividade e emoções associadas ao espaço público em geral e às calçadas em particular. A terceira parte descreve o procedimento metodológico utilizado, os vários métodos, suas técnicas e instrumentos. A quarta parte apresenta os resultados obtidos nas pesquisas de campo utilizando três métodos: Mapas Afetivos, Survey e Observação Sistemática e realiza a discussão desses resultados a partir do referencial teórico adotado. A quinta parte apresenta as conclusões do estudo.

PARTE 2 | MARCO TEÓRICO: DE ONDE SE ILUMINA O CAMINHO

2. 1. A Constituição do Espaço Público

2.1.1. A questão público-privada.

Na constituição do espaço público estão contidas as noções de “espaço”, como substrato material e *locus* onde se manifestam as sociabilidades públicas. O espaço da geografia e da arquitetura, as sociabilidades e cidadania das ciências sociais apresentam-se como interdependentes através do conceito de espaço público.

O espaço da rua, nele contido a calçada, é um lugar de expressão de práticas, vivências e conflitos da vida cotidiana. Assim no espaço público ocorre simultaneamente “a construção social do espaço, enquanto produtor de práticas sociais; e a construção espacial da sociabilidade pública, enquanto produto e produtor de espacializações da vida social” (Leite, 2004, p. 196). Nessa interseção se dá a qualificação dos diversos logradouros urbanos em espaços públicos.

Borja (2005) resume ao afirmar que “no espaço público se realiza a síntese de lugares e fluxos” (p.119). O “lugar” definido como simbólico e expressão da identidade coletiva, das marcas da memória e do pertencimento. Os fluxos são os intercâmbios, os movimentos, as interações e as ações humanas no espaço. Pode-se dizer que:

...a partir da relação entre espaço e ação, as práticas interativas atribuem sentido aos lugares, que por sua vez contribuem para a estruturação dessas ações, promovendo reflexivamente a confluência entre espaço urbano e esfera pública, construtos dos quais a noção de espaço público retira suas principais categorias: espaço e ação (Leite, 2004, p.198).

O espaço, mais que um conceito geográfico, adquire com a noção de espaço público um conteúdo de “lugar”. O lugar (no âmbito da cidade) é o espaço onde se inscreveu a subjetividade individual e coletiva, onde toma forma o sentimento de fazer parte de algo maior que o grupo familiar, representante da esfera privada. É onde a vida, além dos muros da casa, pode ser portadora de um sentido de pertencimento mútuo sujeito-lugar.

A relação dicotômica entre as noções de público e privado são igualmente formadoras da ideia de espaço público. Somente existe a ideia do bem público se o contrapomos ao bem privado. Essas duas dimensões devem ser mais bem definidas e identificadas, tendo em vista que essas noções podem ser confundidas quando relacionadas ao espaço específico das calçadas.

Entende-se que a calçada é um “território paradigmático”, um espaço privilegiado para a discussão da relação entre as noções de público e privado. Essas noções, em que pese seu conteúdo filosófico, perpassam várias disciplinas e sua discussão pode ser igualmente localizada no âmbito da geografia, da sociologia, da economia, da ciência política e da antropologia, para citar algumas.

Nesse estudo interdisciplinar a questão público-privada é tomada como necessária à compreensão da percepção, dos usos, vivências e simbolismo do espaço público. O conceito de espaço público concreto e físico representado pela realidade urbana das ruas, calçadas, praças etc, está intimamente relacionado às noções imateriais de esfera pública e esfera privada tratada pela filosofia e sociologia.

O desenvolvimento desses conceitos e suas transformações nos vários períodos da história humana reforçam a ligação entre cultura, costumes e usos a um território concreto, um tempo e lugar específicos. Nesse sentido as noções de público e privado podem sofrer modificações importantes dependendo da época e do lugar em que são consideradas e, mais que simplesmente conceitos sociológicos, podem ajudar a compreender a nossa própria sociedade (Habermas, 2003).

É importante ressaltar esse fato tendo em vista que o estudo em questão se passa no Brasil, país considerado herdeiro das tradições ocidentais, mas com uma formação social singular, onde a questão público-privada vem constantemente “à tona”, de forma confusa e relacionada ao uso indevido de espaços, serviços ou bens públicos seja por parte da população em geral, seja pela administração pública.

Assim, busca-se apreender a noção de “público” tratada a partir de contextos imateriais até sua materialização como “espaço público”, além de sua relação de oposição ou complementaridade ao “espaço privado”.

Na discussão envolvendo esfera pública e espaço público, importantes conteúdos estão igualmente relacionados: democracia, direitos civis, política e cidadania. Todos relevantes à formação de um aporte teórico que possa sugerir explicações à realidade concreta encontrada e vivenciada nas calçadas de Maracanaú.

2.1.2. Esfera pública e esfera privada.

Para a sociedade ocidental, o surgimento de uma esfera pública está relacionado à constituição da *polis* grega. Nas cidades-estado gregas a esfera da *polis*, comum a todos os cidadãos livres, é rigorosamente separada da esfera particular a cada indivíduo. Assim a esfera pública contemplava a liberdade individual, enquanto que a esfera privada estava atrelada à satisfação das necessidades materiais e de sobrevivência, onde sob a dominação do “déspota doméstico” fazia-se a reprodução da vida, o trabalho dos escravos, onde transcorriam o nascimento e a morte (Habermas, 2003). A realização da pessoa humana estaria relacionada à vida pública, à possibilidade de viver entre pares (Arendt, 2009), de poder se expressar através do diálogo. Nesse sentido a noção de esfera pública prescinde de um local, ela ocorre em meio aos cidadãos livres.

Na Idade Média europeia o modelo de dominação feudal fornece indícios de que não existiu uma antítese entre esfera pública e esfera privada. A esfera pública estava atrelada à dominação fundiária, ao poder e à “representação pública da soberania”, que não se relacionava a uma categoria social, não era feita “pelo povo”, mas “perante o povo”, era a exibição das insígnias da dominação. A autoridade pública e a privada agrupam-se em um mesmo poder, já que estavam relacionadas aos bens fundiários e ao domínio do que era de uso comum (Habermas, 2003).

Durante o Iluminismo ocorre uma inversão do modelo clássico: a liberdade, antes atrelada à vida pública, fica confinada ao âmbito da esfera privada e relacionada à propriedade. Ser livre seria possuir uma vida material que pudesse ser exibida, como requisito a participar da vida pública.

Na Modernidade, com a constituição dos Estados Nacionais, a propriedade ganha proteção legal e militar da esfera pública. A realização

humana é a realização da individualidade e da privacidade, representada pela esfera privada, sendo a esfera pública associada à impessoalidade (Leite, 2004). Dois valores são assim cultivados separadamente: a liberdade e a igualdade, sendo que à esfera privada, cabe o exercício da liberdade e à esfera pública cabe o papel de assegurar a igualdade, através de leis isonômicas e impessoais (Gomes, 2002). “É nesse sentido que a crítica à natureza intimista da sociedade moderna retoma a defesa da esfera pública enquanto *locus* fundamental da igualdade e liberdade” (Leite, 2004, p.134), rompendo com a cisão entre estes dois aspectos da vida humana.

O pós-guerra influenciou Arendt (2009) a defender a liberdade humana a partir da existência de um “espaço público”, em um mundo sem totalitarismo, onde a fala e a ação pudessem se expressar sendo passíveis de crítica e debate. O espaço público é o lugar da política, onde todos podem ser vistos e ouvidos por todos. Nesse sentido a esfera pública, segundo Arendt não se manifesta em um “lugar específico”, mas em qualquer lugar onde ocorram interações humanas, onde a ação, a fala e a experiência humanas possam ser compartilhadas. A autora reconhece que deve existir um espaço, “uma sombra”, onde ficam protegidos os aspectos particulares da vida, sem que isso signifique “uma fuga” ou interiorização da subjetividade, que poderia ser considerada a moderna concepção de intimidade, significando a apropriação da esfera pública pela esfera privada. Essa “sombra”, *locus* da esfera privada, seria simbolicamente “a casa”.

Na atualidade, autores como Sennet (1998) constataam o declínio da cultura pública como resultado da invasão do personalismo e narcisismo na cena pública, dando surgimento ao que se convencionou chamar *individualismo moderno*, equivalente “a fuga” da esfera pública a qual se referia Arendt (2009).

Habermas (2003) discute sobre uma mudança estrutural na esfera pública no momento em que há um deslocamento da produção familiar para as práticas de mercado. O autor chama esse processo de constituição de uma “esfera pública burguesa”. A família desapropriada dos meios de manutenção da sua própria subsistência fica reduzida a sua função de consumo de bens e serviços. Nesse sentido a família ao tempo que perde o poder de gerir sua própria vida material, perde igualmente sua subjetividade e entra em um

processo de “desprivatização”, tornando-se uma “esfera íntima”, sem condições de opinar, o que impede o debate público. A ausência de um debate público transforma um “público que pensa” em um “público que consome”. No pensamento de Habermas a esfera pública e privada não se contrapõem. Para que a esfera pública exista é necessária a existência de uma esfera privada fortalecida, que reunida, possa participar do debate público (Leite, 2004).

Percebe-se que as esferas pública e privada, em diversos períodos históricos, ora estão bem delimitadas e separadas, como no mundo grego, ora fundidas como na Idade Média, ora apresentam-se como complementares. Nesse sentido são conceitos culturais que se expressam diferentemente conforme o tempo e o lugar. É igualmente interessante perceber que, historicamente, a vida material vai progressivamente sendo englobada pela esfera pública, que vai perdendo o seu sentido clássico relacionado à liberdade e realização da pessoa humana.

A esfera pública é tratada por Habermas (2003) e Arendt (2009) como o lugar da “fala”, da expressão da subjetividade, onde os pensamentos podem ser debatidos e expostos à crítica. Nesse sentido, para Habermas, o fortalecimento da sociedade capitalista e, para Arendt, o totalitarismo, impedem a verdadeira constituição de uma esfera pública, que só pode ocorrer a partir da elaboração e expressão de um pensamento livre e autônomo. Habermas e Arendt tratam a esfera pública como um espaço de sociabilidade, não como um lugar específico, mas qualquer lugar onde ocorram as interações humanas.

Entende-se a calçada como um possível espaço de sociabilidade, neste sentido um lugar em que a esfera pública pode se manifestar e propiciar a construção da “humanidade do homem”, seu sentido coletivo, sua identidade compartilhada. Sennet (1998), ao tratar das sociabilidades públicas, trata o espaço urbano como espaço público, concretizando o sentido imaterial de esfera pública e ressaltando a exigência da civilidade e cidadania como necessárias à constituição de uma vida pública nas cidades.

2.1.3. Espaço público e cidadania.

Das noções de esfera pública e privada surge, igualmente, a noção de cidadania. A etimologia da palavra cidadania fornece indícios do seu

surgimento relacionado à vida pública nas cidades. Cidadão é aquele que habita a cidade, constituída como associação de pessoas, com laços formais bem delimitados.

Na Grécia, com a decadência do poder das tribos, ligadas a um ancestral comum e baseadas no direito divino de um rei, a organização política, que girava em torno do palácio, foi sendo substituída pela ágora⁶. Assim as decisões passaram a ser vistas como decisões humanas, não divinas. Esse contexto expressava dois aspectos relacionados ao conceito de cidadania: “o caráter humano e o caráter público das decisões (...) ampliou-se o controle do destino dos homens pelos próprios homens (...) permitindo que todos se tornassem sujeitos à crítica e ao debate” (Andery *et al.*, P. 29).

A esfera pública do debate e da discussão, materializada na ágora grega, se constitui na expressão primeira do surgimento do espaço público para o Ocidente e da sua relação com a possibilidade de possuir e expressar livremente uma opinião. Nesse sentido o espaço público e a cidadania só podem existir em uma sociedade civil e democrática.

Para Aristóteles, a democracia corresponde a “uma organização dos habitantes da cidade”, uma comunidade de cidadãos que participa do exercício dos poderes, do julgamento e das magistraturas, enfim, que participa do poder (Gomes, 2002). Portanto, a cidadania pressupõe, além da democracia e da expressão livre de opiniões, a existência de um território que contemple certa organização do espaço através de normas formais e reguladoras de práticas.

As cidades têm sua origem relacionada à possibilidade de intercâmbio, de mercadorias, de bens culturais e de informações. Surgiu como um espaço de liberdade, criatividade e de manifestação das potencialidades humanas. A constituição da cidade está, portanto relacionada à constituição desse mundo público, onde é possível o contato, o diálogo e as trocas. A constituição do espaço público é concomitante a construção do ser humano enquanto ser cidadão, que vivencia as possibilidades oferecidas pelas cidades e dessas vivências constrói-se a si mesmo. Brandão (2006, p.61) afirma que a cidade “não é mera extensão ou somatória dos espaços privados, pois sua natureza, sentido e função são completamente diversos e, por excelência, é nele que a

⁶ “Praça onde as pessoas passeavam, discutiam e formavam opiniões, era utilizada também para o comércio, nela se realizavam assembleias plenárias das cidades gregas, quer para comunicar decisões aos cidadãos, quer para eles tomarem as decisões (...)” (Andery *et Al.*, 1988, p.27).

humanidade do homem se forma". Na cidade a existência individual toma um sentido coletivo. O contato humano transforma individualidades e possibilita a construção do ser social. O autor reforça que

...a polis deve abrigar o espaço privado, onde construímos nossa vida particular; mas também é certo que a necessidade de constituição de um mundo comum e político apresentou-se e apresenta-se, continuamente, como o local onde o indivíduo se reconhece dentro de uma tradição, conquista uma identidade, se conhece e se constitui como um eu a dialogar com um outro (2006, p.61).

O espaço público é o palco da cena pública, onde se expressam a diversidade e as identidades coletivas. Gomes (2002) afirma que no espaço público se manifesta a tensão entre a diferença e a possibilidade de coabitação. As diferenças estão representadas pelas identidades coletivas que convivem em uma cultura pública diversificada e fruto de uma sociedade civil livre. Entretanto, a ideia de espaço público difere da ideia de espaço coletivo por ser fundada em um contrato estabelecido entre os mais diversos cidadãos. O espaço público repousa sobre a lei, geral, isonômica e democrática, seguindo a ideia de justiça e direito.

No caso do espaço público a sociabilidade se transforma em civilidade, uma sociedade civil fundada em relações contratuais. (...) É por intermédio da civilidade que surge a possibilidade de diálogo e que se opera a transformação desse lugar de contato e mistura em espaço público, terreno da vida social democrática (Gomes, 2002, p.163).

Sendo o espaço público, o *locus* da lei, para que possa existir diálogo, as diferenças, devem se submeter às regras de civilidade.

No mesmo sentido Borja (2005) afirma que somente no espaço público a diversidade e heterogeneidade sociais podem se manifestar, com a condição de um mínimo de "pautas de convivência comuns", o civismo, que torna possível o intercâmbio.

Assim vista, a cidadania não é um conceito imaterial, mas concretizado através das práticas cotidianas, onde as diferenças devem ser dialogadas a partir de um acordo entre partes.

O pleno exercício da cidadania, mais que um exercício legal permite que através de usos e vivências o cidadão inscreva sua subjetividade, através das marcas deixadas no espaço, no território concreto, seu espaço de vida. Essas práticas cotidianas mais simples têm relação com a construção da cidadania, com o sentido de pertencimento comum a um espaço concreto a um território.

Se o conceito de espaço público defende o direito ao espaço comum, dialogado a partir da lei, a cidadania do morador de Maracanaú estaria atrelada a que espaço de pertencimento? Existe para esse morador a consciência da cidadania relacionada ao espaço público? Existe a consciência da calçada como espaço público?

Na resposta a estes questionamentos se faz importante a compreensão da singularidade cultural do Brasil. Os estudos de Gilberto Freyre (1963), Sergio Buarque de Holanda (1995), Roberto DaMatta (1997) e Raymundo Faoro(2001) explicam como os conceitos de público e privado assumem uma forma original a partir da formação da sociedade brasileira.

2.1.4. O espaço público e a formação da sociedade brasileira: “Que país é esse?”⁷.

Gilberto Freyre (1963), em seu clássico “Casa-Grande & Senzala”, analisa a formação da sociedade brasileira a partir das relações surgidas no contexto de espaços concretos: a casa patriarcal e a senzala, lugar dos escravos, na propriedade agrária⁸. O patriarca, com sua enorme prole de agregados e dependentes, exercia um poder não somente familiar, mas econômico e político. O poder exercido dentro da sua propriedade se estendia a uma grande região de influência, onde era temido e respeitado. Nesses contextos o poder patriarcal tomava um sentido de “familiarismo⁹”, que, enquanto poder exercido na intimidade da família, se estendia a outros grupos e contextos.

⁷ Título de uma composição, lançada em 1987, de Renato Russo para a Banda “Legião Urbana”. A letra da canção demonstra indignação relacionada à diversidade entre as crenças e as ações dos brasileiros.

⁸ Gilberto Freyre, em outro estudo, cita os sobrados, as casas patriarcais situadas nas cidades, que se constituem em extensões urbanas da casa-grande rural.

⁹ No familiarismo, o Estado é tomado como uma ampliação do círculo familiar.

Para Leite (2004, p.139) “o excesso de familiarismo no Brasil retardou a emergência de uma cultura pública e desconfigurou a esfera privada, transformando-a em uma esfera pessoal que exclui o indivíduo do pertencimento a redes e contratos sociais”.

A Modernidade no Brasil não traria uma consciência social representada pelo contrato de convivência e pela impessoalidade, engendrando uma “hipertrofia da esfera privada” que invade igualmente as duas esferas, pública e privada, transformando o que é público em privado e o sentido do que é privado em íntimo e pessoal e, principalmente, ligado ao que é familiar.

Sérgio Buarque de Holanda (1995), analisando esta confusa relação entre o público e o privado afirma que “não era fácil aos detentores de posições públicas de responsabilidade, formados em tal ambiente, compreender a distinção fundamental entre os domínios do privado e do público” (p.145). Essa confusão levava a tratar “a coisa pública” de forma “patrimonial”, como se a gestão pública fosse uma extensão dos interesses particulares.

A “ideologia patrimonial”, fortemente arraigada na sociedade e na organização política e administrativa da colônia, tem sua origem com as caravelas que chegam ao Brasil, construindo um modelo feudal de colonização: grandes glebas de terras, doadas a poucos proprietários que aqui representavam um rei distante e invisível. Os senhores da terra, a elite política e donos do poder não eram capazes de encontrar diferenças entre o bem público e o bem privado. O “estamento”, os representantes políticos e gestores da colônia, tratavam a “coisa pública” como própria tendo em vista que:

Sem o quadro administrativo, a chefia dispersa assume caráter patriarcal, identificável no mando do fazendeiro, do senhor de engenho e nos coronéis. Num estágio inicial, o domínio patrimonial, desta forma constituído pelo estamento, apropria as oportunidades econômicas de desfrute dos bens, das concessões, dos cargos, numa confusão entre o setor público e o privado.... (Faoro, 2001, p.870).

Faoro desenvolve seu argumento para explicar as influências do patrimonialismo/patriarcalismo na condução política do Brasil e Holanda (1995) demonstra o reflexo e a influência desse modelo político na sociedade como um todo, a partir da família patriarcal.

O predomínio do personalismo e das vontades particulares encontrou abrigo em círculos fechados, que tem por paradigma a família. Sérgio Buarque de Holanda (1995) aponta a família como o círculo mais forte e preponderante na sociedade brasileira e escreve:

...um dos efeitos decisivos da supremacia incontestável, absorvente, do núcleo familiar – a esfera por excelência dos laços de sangue e de coração – está em que as relações que se criam na vida doméstica sempre fornecem o modelo obrigatório de qualquer composição social entre nós (p.146).

O personalismo e familiarismo são formadores do que Holanda (1995) descreve como a “cordialidade brasileira”, personalidade estranha a toda formalidade e convencionalidade e que possui um trato afável e generoso. Para o autor a cordialidade se opõe a civilidade, no sentido em que o que busca é a proximidade, a construção de um modelo de interlocução que se assemelhe ao das relações familiares. No Brasil o rigor dos ritos, quaisquer sejam se “afrouxam e se humanizam” (p.149).

Entretanto, Freyre (1963) reconhece que, com o colapso do regime escravocrata, inicia-se um processo de emergência de uma ordem pública no Brasil, decorrente do declínio das “fortalezas sociológicas” que eram a casa-grande e o sobrado patriarcais. Esses lugares de sociabilidade privada se mantiveram inicialmente fechados para o mundo urbano que se formava no Brasil (Leite, 2004). O sobrado patriarcal, enquanto lugar da família se manteve avesso ao contato com a rua, lugar impessoal e considerado como perigoso.

A relação entre sociabilidades privadas e públicas foi igualmente trabalhada por DaMatta (1997) através das metáforas da casa e da rua. A sociabilidade privada, associada à casa, representa o que é familiar e seguro, onde o sujeito é reconhecido como pessoa. A rua, palco das sociabilidades públicas, representa o estranho, o distinto, o negativo, o anonimato, local onde o sujeito é destituído do reconhecimento familiar. O autor exemplifica estes sentimentos a partir de ditados populares:

Nada mais dramático para cada um de nós (brasileiros¹⁰) do que ser tratado como “gente comum”, como “zé-povinho sem eira nem beira”.

¹⁰ Grifo da autora.

Nada mais dramático para alguém de “boa família” do que ser tomado como um “moleque de rua”; ou para uma moça ser vista como uma “mulher da vida” ou alguém que pertence ao mundo do movimento e do mais pleno anonimato. (...) Tudo isso revela gritantemente como o espaço público é perigoso e como tudo que o representa é, em princípio, negativo porque tem um ponto de vista autoritário, impositivo, falho, fundado no descaso e na linguagem da lei que igualando, subordina e explora (DaMatta, 1997, p.58-59).

Com isso, DaMatta explicita que, no Brasil, ocorre uma inversão do sentido clássico da vida pública, como foi tratado por Arendt (2009) relacionado a *polis* grega, quando a esfera pública era o lugar da liberdade, do convívio e onde se expressava a opinião e se manifestava a cidadania, onde o ser humano era de fato “um sujeito”. Segundo DaMatta, no Brasil, o ser humano só é sujeito no âmbito das relações familiares, a partir dos laços de “sangue” e de “afeto”. Por isso a casa e a rua são vistas de formas tão oponentes. Estes dois “territórios diferenciados” exigem ritos de passagem de um para o outro. Assim, passar da rua para a casa é o “ritual da visitação”, e passar da casa para a rua, determina uma série de recomendações e cuidados, principalmente quando feito pela primeira vez (DaMatta, 1997).

Magnani (1998) fala de um espaço intermediário, ao qual ele denomina de “pedaço” que seria

...aquele espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade." (Magnani, 1998, p. 116).

Para o autor, o “pedaço” é constituído por dois elementos básicos: o primeiro de ordem espacial que configura um determinado território com demarcações específicas como um telefone público, uma igreja, uma padaria etc, e em segundo lugar, as relações que ocorrem nesse espaço que podem ser de parentesco, de vizinhança, que surgem a partir de atividades comuns, de lazer ou trabalho e que se desenvolvem nesse território, nem completamente público, visto que vai além das relações impessoais das leis, nem completamente privado pois se trata de um grupo social mais amplo.

A calçada é exatamente esse território de passagem, entre o público e o privado, como diria DaMatta (1997) e ela pode ser usada como um “pedaço” no dizer de Magnani (1998).

Se, para o brasileiro, a esfera pública e a esfera privada se encontram confusas e misturadas, a calçada parece representar exatamente este “território da indefinição”. Ora a calçada se apresenta e parece ser compreendida como espaço público, ora é tomada e apropriada como espaço privado. Apesar de herdeira da tradição clássica ocidental, a sociedade brasileira construiu para si uma forma peculiar de compreensão e vivência do espaço público, o que analisaremos a partir do espaço concreto das calçadas em Maracanaú. Assim, se faz relevante compreender como, historicamente, a estrutura material do espaço público urbano vem sendo influenciada pela cultura das sociedades e o quanto esta cultura se reproduz e se fortalece a partir desse espaço construído.

2. 2. Estrutura do Espaço Público: História e Cultura

2.2.1. Influências culturais e sociais na estrutura dos espaços públicos.

A origem das cidades está ligada à ideia de acumulação e reunião de pessoas para produzir e viver coletivamente. O trabalho conjunto produz o excedente que pode ser transformado, trocado e posteriormente negociado. Esse fenômeno ocorre desde as primeiras civilizações urbanas, no IV milênio a.C., ao longo do Nilo, Tigre e Eufrates até os dias atuais (Benévolo, 2009). A reunião de forças e conhecimentos através da construção do espaço urbano demonstra simbólica e materialmente o poder do coletivo, sendo que para que haja desenvolvimento, expõe a necessidade de sua organização interna enquanto um sistema que deve lidar constantemente com o disciplinamento das “questões individuais” frente às “questões públicas”.

Benévolo (2009) trabalha extensamente a história da estrutura urbana e sua relação com as sociabilidades e cultura urbanas. É interessante perceber

as características de cada organização social expressas na materialidade das cidades, na sua forma e estrutura.

A forte ligação entre forma urbana, cultura e comportamento é identificável desde as cidades antigas do Oriente Próximo. Nestas, a história revela que havia a preocupação na organização dos espaços urbanos, que eram divididos em propriedades privadas, porém, o campo, que fornecia o sustento de todos era administrado de forma comum com o amparo e a proteção das divindades. Aqui o sentimento público estava representado pela divindade que zelava pelas condições de alimentação e manutenção da sociedade. Os espaços públicos eram os que supriam as necessidades de todos, portanto não eram de ninguém em particular e seu caráter público era referendado pela divindade que abençoava ou não a prosperidade coletiva.

No Extremo Oriente a preocupação estava em construir um ambiente equilibrado para a vida humana, longe dos perigos representados pelo Himalaia (ao norte) que transformava a força da natureza - as águas torrenciais das montanhas e os animais selvagens -, em produtos para a vida no sul, próximo ao mar. Benévolo (2009) explica que para estas sociedades “O poder justifica-se caso assegure a paz e a harmonia social, isto é, a mediação entre os princípios opostos do yin e yang” (p.55). Nesse sentido a cidade pode ser entendida como o lugar da cultura, onde os instintos naturais são controlados em benefício de todos. Ela é, portanto, a sede do poder que tem como função refrear “os instintos da natureza” e transformá-los em prosperidade coletiva. O sentimento público estava relacionado ao controle e equilíbrio capaz de promover as condições necessárias à sobrevivência.

Na *polis* grega, a construção e desenvolvimento das cidades estavam fundamentados em dois elementos principais: o ser humano como medida e a sociabilidade pública como prioridade. As cidades gregas possuíam um limite populacional entre 10.000 e 15.000 habitantes considerado necessário para organizar a vida civil, ao passar desse contingente a massa populacional não poderia mais ser considerada uma comunidade com poder de autogoverno. Os espaços da cidade eram cuidadosamente limitados e definidos em três zonas:

...as áreas privadas ocupadas pelas casas de moradia, as áreas sagradas – os recintos com os templos dos deuses – e as áreas

públicas, destinadas às reuniões políticas, ao comércio, ao teatro, aos jogos etc. O Estado que personifica os interesses gerais da comunidade, administra diretamente as áreas públicas, intervêm nas áreas sagradas e privadas (Benévolo, 2009, p.78).

A cidade grega vai sendo construída adaptando-se à paisagem original. Os templos nas áreas mais elevadas e as atividades civis na planície circundante. O traçado da área urbana é geométrico e racional, tem como padrão a escala do edifício aplicado à escala da cidade. Assim:

...A constância da grade – fixada pelas exigências das casas, não pelas exigências excepcionais dos templos e palácios – confirma a unidade do organismo urbano e a uniformidade de todas as áreas e das propriedades particulares perante a regra comum, imposta pelo poder público. (Benévolo, 2009, p.114).

Vale ressaltar que a monumentalidade dos espaços públicos, considerados bens coletivos, contrasta com a simplicidade das residências, o que sugere uma sociedade voltada para o convívio público. A cidade como materialização da prática social, mostra a preocupação da sociedade grega com a construção de um espaço para todos os cidadãos, onde possam viver a privacidade, exercer sua sociabilidade e cidadania.

A cidade romana, como a cidade grega, também é construída em quadrículas, herança do mundo helenístico e do modo de preparação dos campos para o cultivo agrícola. Os dois eixos principais: o *decumanus maximus* e o *cardo maximus*, se encontram no centro ideal da colônia a ser fundada. A diferença fundamental está na organização política, Roma se transforma na cidade sede de um império, e como tal, a organização dos espaços não é mais em função de decisões comunitárias. O Estado detém poder e autoridade para determinar as construções e a prestação dos serviços públicos. As cidades romanas não possuem limite populacional como as cidades gregas e a grandiosidade requer uma organização que não é mais possível ser discutida na ágora, mas executada conforme as normas e leis. O Estado decide o que é bom para todos.

A *polis* grega e a *civitas* romana têm em comum o fato de serem “cidades públicas”, ou seja: “A cidade onde se conversa, onde os contatos

primários predominam sobre os secundários” (Chueca, 2010, p.11). A cidade pública se contrapõe à cidade doméstica anglo-saxã, cidades caladas ou reservadas, que possuem vida doméstica intensa e pouca vida civil. Para os moradores das cidades públicas

...o verdadeiro habitat é o exterior, a rua, a praça, que embora não tenha teto, tem paredes (fachadas) que a segregam do campo circundante. Não obstante a cidade íntima tem seu *habitat* na casa, definida por tetos e paredes (Chuenca, 2010, p.12).

O autor afirma que as diferenças culturais são tão importantes que, para o homem latinizado e mediterrâneo, as cidades domésticas da América do Norte, podem parecer “civilizações sem cidade” (p.12), tendo em vista que lhes falta a dinâmica urbana característica da cidade pública.

Chuenca (2010) descreve como outra tipologia de cidade a construída sobre a influência da cultura islâmica, que não se confundiria com as duas anteriores. Nesse caso a vivência da religião é fundamental na constituição da estrutura urbana.

A cidade muçulmana está baseada na vida privada e no sentido religioso da existência, e daqui nasce sua fisionomia. Não pode por isso confundir-se com a cidade pública nem tampouco com a cidade doméstica (Chuenca, 2010, p.14).

Numa cultura que valoriza a vida privada e onde a exposição pública é limitada pela religião, a rua parece ser o elemento urbano menos importante. As casas e mesmo os edifícios públicos são voltados para o interior dos prédios. As praças, como elementos de convívio, inexistem e “as ruas são estreitas e formam um labirinto de passagens tortuosas que levam à porta das casas...”. (Benévolo, 2009, p.225). A rua assume, portanto, uma função de passagem, nunca de encontro ou estadia. “O único elemento da cidade que adquire vida e que está dominado pelo bulício humano é o mercado, alcaçaria ou bazar” (Chueca, 2010, 14).

É igualmente importante analisar a formação da cidade medieval, como estrutura, todavia presente em muitas cidades europeias. Ela se dá de forma

lenta e em grande parte apoiada nos resquícios das cidades romanas. Na Baixa Idade Média a população é, sobretudo, rural e as cidades funcionam minimamente como centros de trocas e locais de refúgio. Segundo Benévolo as aldeias rurais e as cidades foram surgindo de forma espontânea, as primeiras adaptando-se à natureza e as últimas às amplas ruínas das cidades romanas. Não havia técnicos especialistas, nem cultura artística, portanto a constituição das cidades medievais está ligada à “urgência das necessidades de defesa e de sobrevivência” (2009, p.255). A muralha medieval assume o importante papel de segurança, entretanto além do seu papel primordial, a construção da muralha está relacionada à origem das finanças municipais. A contribuição para manutenção das muralhas “...adquiriu rapidamente caráter obrigatório, e tornou-se extensiva, além da fortificação, a outras obras comuns, como a manutenção de vias públicas” (Chuenca, 2010, p.83). A muralha, ao delimitar um espaço fechado, possui a importância psicológica de ajudar a criar um sentimento de segurança e também de unidade (Mumford, 2008), o que pode ter favorecido a criação do sentimento público e a constituição do regime comunal da cidade medieval.

No século X, com o aumento da população e incremento do comércio, o fluxo migratório muda do campo para a cidade. As cidades antes, quase sempre dependentes dos bispos e príncipes, começam a tomar contornos distintos, as associações se fortalecem e se tornam um poder público comunal: surge a cidade-estado. Na comuna medieval os espaços públicos e privados não se encontram em zonas distintas como na cidade clássica, ambos estão presentes em toda a cidade.

Esse novo equilíbrio entre os dois espaços depende do compromisso entre a lei pública e os interesses privados. De fato, os estatutos comunais regulam minuciosamente os pontos de contato entre o espaço público e os edifícios privados, e as zonas em que os dois interesses se sobrepõem: as saliências das casas que cobrem parte da rua, os pórticos, as escadas externas etc. (Benévolo, 2009, p.269).

A cidade medieval possui estatutos que regulam os pontos de contato entre o espaço público e o privado. Benévolo (2009) trata esse espaço dúbio como “saliências das casas que cobrem parte da rua”. Assim podemos

perceber que a cidade comunal se preocupa em definir o que é público e seu limite com o bem privado.

Apesar da espontaneidade com que vão crescendo as cidades na Idade Média e a aparente desordem que emerge do formato contorcido de suas ruas, é espantoso descobrir que o ordenamento existe e que a comuna consegue perceber a necessidade de regulamentar os limites entre o público e a privado.

As novas cidades que surgem na Idade Média têm sua forma influenciada pelos acidentes geográficos, tradições locais e simbolismo entre o sagrado e o profano. Aspectos culturais que constroem a forma urbana.

Na arquitetura começa a influência do estilo gótico das construções, que em si, diz muito sobre o momento em que se encontra aquela sociedade, ou seja, marcada “pela confiança no futuro e não pela imagem do passado” (Benévolo, 2009, p.270). O passado não é mais capaz de influenciar o presente. As sociedades desprotegidas do poder do “grande pai” representado pelo império romano encontram-se órfãs e necessitam construir seus próprios caminhos e assim o fazem, construindo novas cidades.

O Renascimento europeu inicia o processo de remodelação das cidades, com intervenções pontuais em prédios e trechos urbanos, entretanto, o grande processo transformador do espaço urbano ocorre com o barroco no século XVIII, que trata a cidade como espaço de contemplação: ela deve ser bela e grandiosa. Os princípios fundamentais deste urbanismo são: a linha reta, a perspectiva monumental e a uniformidade aplicada ao espaço urbano como um todo.

Não é só à igreja, ao palácio do príncipe, ao cenário puramente monumental que se dá forma, mas também se constroem hospitais, hospícios, bairros inteiros ou conjuntos de habitações, alamedas e passeios para o gozo da coletividade, centros de ensino e instituições de cultura, pontes, manufaturas, etc; e incorporando tudo dentro do conceito de um ordenamento unitário e magnífico, como elementos de um sentido de espaço e de ambiente totalmente novo (Chuenca, 2010, p. 130).

Os espaços assim construídos são “obras de arte” que “exaltam o príncipe” e expressam uma realidade política e cultural (Chuenca, 2010, p.129). Quanto mais bela é a cidade mais poderosa sua monarquia. A cidade serve

como um cenário onde a vaidade e o poder real se expressam, até mesmo no poder do Estado em construir um espaço digno para a população. O monarca absorve para si o papel do Estado e pretende pela sua figura representar o sentimento público.

As lições do passado nos levam a pensar no sentido da beleza urbana nos dias atuais. Para que construir e manter cidades belas na atualidade? A realidade cruel da “feiura” urbana no Brasil ou a ausência de cuidado com a estética urbana, contrasta enormemente com a ideia barroca. Qual seria a motivação atual que poderia mudar este cenário? As cidades europeias foram transformadas para exaltar o poder monárquico e hoje, nas cidades brasileiras, os únicos exemplos de beleza e cuidado urbano se manifestam nos locais turísticos e bairros abastados, locais que a grande maioria da população residente quase nunca frequenta. Nossa “cultura urbana” atual parece construir nas cidades “parques temáticos”, que informam sobre a cidade, mas não permitem a vivência efetiva da sua realidade.

Nos séculos XVIII e XIX a Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra, produz enormes modificações na estrutura e na sociabilidade das cidades. Os avanços técnicos das indústrias possibilitam e incentivam a concentração de populações nas cidades, agora sede também das grandes manufaturas. O trabalho industrial necessitava de braços para a produção em massa e a cidade passou a concentrar uma grande população, que em virtude da exploração salarial e péssimas condições de vida, residia em bairros insalubres, com toda espécie de problemas: falta de iluminação, ventilação, saneamento ou espaços adequados para os jogos infantis. Assim Benévolo (2009) analisa a cidade industrial:

Este ambiente desordenado e inabitável – que chamaremos de cidade liberal – é o resultado da superposição de muitas iniciativas públicas e particulares, não-reguladas e não-coordenadas. A liberdade individual, exigida como condição para o desenvolvimento da economia industrial, revela-se insuficiente para regular as transformações de construção e urbanismo, produzidas justamente pelo desenvolvimento econômico” (p. 567).

As intervenções na cidade levavam em conta uma só lógica: a da produção industrial. O *laissez faire* do período liberal também se estendia à cidade, o que gerou uma “catástrofe para o espaço urbano” (Chuenca, 2010, p.149). A penúria em que vivia a classe operária contrastava com a opulência dos novos bairros burgueses, com amplas avenidas e casas ajardinadas, “(...) com o objetivo de tornar a casa mais decorosa e acrescentar distinção à honorabilidade da família” (Chuenca, 2010, p.160).

Na cidade barroca a beleza da cidade exaltava o príncipe, que não se contentava somente em ostentar um lindo palácio, mas também produzia uma cidade digna para os súditos, que exaltasse a sua própria grandiosidade. Na cidade industrial a beleza das residências exaltava os burgueses e seu próprio sucesso. O sentimento do coletivo vai se restringindo às vantagens que uma classe social pode obter sobre outra, a partir da qual cresce sua riqueza. “Poderia dizer-se que a árvore frondosa das mais belas estruturas urbanas burguesas mergulhava as suas raízes nas zonas subterrâneas e turvas dos *slums*, dos pavorosos subúrbios onde se amontoavam os trabalhadores” (Chuenca, 2010, p.159). Estes graves problemas só começaram a ser tratados em meados do século XIX, como as primeiras leis sanitárias, aprovadas após a Revolução de 1848 (Benévolo, 2009).

Na Europa, a segunda metade do século XIX, é marcada por mudanças importantes na estrutura e forma das cidades, que buscam corrigir os males da cidade industrial-liberal. As iniciativas são tomadas pelo Estado que deixa de lado a tese liberal de não intervenção e, em acordo com a burguesia e proprietários urbanos, estabelecem os limites de atuação de cada agente na cidade. As normas definidas naquele momento formam a base da gestão das cidades na atualidade. Assim,

A administração gere um espaço que é o mínimo necessário para fazer funcionar o conjunto da cidade: o necessário para a rede de percursos (ruas, praças, estradas de ferro etc.) e para a rede de instalações (aqueduto, esgotos, depois gás, eletricidade, telefone, etc.). A propriedade administra o restante, isto é, os terrenos servidos por esta rede de percursos e de instalações. (Benévolo, 2009, p.573).

A noção de público fica associada ao que “é necessário para fazer funcionar o conjunto da cidade”, a administração pública serve aos cidadãos e deve proporcionar as condições para a vida coletiva. Os demais espaços são privados e de livre uso dos proprietários. A cidade que se organiza está sufocada por uma população cada vez maior e espaços densos e inadequados. A partir da necessidade de expansão, muitas cidades europeias recebem grandes intervenções, que são determinantes para a sua forma atual, entre elas Barcelona, cujos aspectos principais relacionados às calçadas e vias trataremos mais adiante.

O final do século XIX e início do século XX foram marcados por grandes avanços técnicos. A expansão geográfica e populacional das cidades começou a ser estudada cientificamente e passou a merecer um olhar técnico na construção de novas propostas de intervenção e resolução de problemas. A cidade é vista por Le Corbusier (Benévolo, 2009) a partir da análise de suas funções, classificadas em: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular. Para que exista equilíbrio é necessário propor espaços qualificados para todas as funções distribuídas pelo território.

A partir da descrição histórica anteriormente formulada, percebe-se que a forma e a estrutura urbanas são materialidades que expressam os valores e cultura da sociedade em cada época histórica. Saber “ler” o que nos dizem estas estruturas produz conhecimentos e significados que nos revelam a “alma” de cada lugar, pois falam das pessoas que ali construíram e constroem sua existência. Lamas (2004) confirma essa importância ao defender que “as formas não têm apenas a ver com concepções estéticas, ideológicas, culturais ou arquitetônicas, mas encontram-se indissociavelmente ligadas a comportamentos, à apropriação e utilização do espaço, e à vida comunitária dos cidadãos” (p.28). Na constituição das cidades, Egli (1951, como citado por Chuenca, 2010, p.14) destaca, como elementos fundamentais, “a casa, a rua, a praça, os edifícios públicos e os limites que a definem dentro de sua localização no espaço”. Nas cidades estes elementos são unitários, ou seja, possuem uma coerência em relação à cultura dominante. Assim a cultura se manifesta também como elemento fundamental para a compreensão da estrutura urbana, das sociabilidades e, por conseguinte, das pessoas que habitam o espaço.

2.2.2. Formação e desenvolvimento das cidades no Brasil colonial.

Na compreensão da estrutura do espaço público no Brasil, é importante tratar especificamente das origens das cidades e do processo de urbanização no Brasil. Santos (2005, p.22), ao falar da criação urbana no Brasil, afirma que, pelo menos inicialmente “tratava-se muito mais da geração de cidades, que mesmo de um processo de urbanização”.

O momento do descobrimento do Brasil e as intenções iniciais do colonizador português foram decisivos para a localização das principais cidades brasileiras, sua estrutura e urbanização. Essas cidades guardam até hoje marcas desse momento inicial.

A estratégia de ocupação portuguesa nos anos quinhentos foi marcada pela necessidade de defesa e exploração do território brasileiro, o que definiu em grande parte o tipo de urbanismo realizado no Brasil.

Portas (2004) define o urbanismo português comparando-o ao urbanismo hispânico, que se dava ao mesmo tempo nas Américas, e possuía características essencialmente distintas.

...do lado do Pacífico e do lado do Atlântico, se devem explicar em primeira mão, pela estratégia de ocupação duradoura *à romana* das primeiras e, nas segundas, de instalação, inicialmente menos permanente, dos embarcadouros necessários e suficientes para as exportações dos produtos oriundos das penetrações fluviais (Portas, 2004, p.17).

Enquanto os espanhóis chegavam às Américas como colonizadores, implantando cidades de perspectiva permanente, os portugueses vieram inicialmente como exploradores em busca das riquezas naturais das terras recém descobertas. Somente com o risco das invasões holandesas e francesas houve a preocupação em implantar as primeiras vilas, que na verdade se constituíam ao redor de um forte em algum lugar elevado e de preferência às margens de uma baía que servia de atracadouro para os navios, que escoavam para a metrópole os produtos da exploração, cidades que se

constituíam em bases, de onde se expandiu a rede urbana (Santos, 2005). Assim os locais eram escolhidos a partir de suas características geográficas.

A maior parte das cidades portuguesas ultramarinas situava-se junto ao mar ou na margem de rios. Quando se localizavam junto ao mar, os locais selecionados caracterizavam-se por serem baías abrigadas, com águas profundas para fundear os navios, e com boas capacidades de defesa, traduzidas habitualmente na existência de sítios proeminentes onde se localizavam os núcleos iniciais, e de acidentes naturais nos extremos da baía onde se constituíam sistemas defensivos. Para além disso, o local selecionado devia oferecer boas condições de salubridade, isto é, *ser sítio sadio e de bons ares e que tenha abastança de auguas*¹¹. (Teixeira, 2004, p.24-25)

Percebemos ainda hoje essas características em várias cidades litorâneas brasileiras como Salvador, Rio de Janeiro, Natal e Fortaleza, que ganhou seu nome a partir da implantação de um forte de proteção territorial pelos portugueses depois da expulsão dos holandeses que ocupavam seu território.

Dos núcleos defensivos iniciais surge uma característica comum às cidades portuguesas: a existência de uma cidade alta e uma baixa. Sendo a primeira o local de implantação dos edifícios das principais instituições administrativas e das residências de classe rica e a segunda correspondia às atividades marítimas, como portos, alfândegas, estaleiros, armazéns, além das residências dos mais pobres. Na cidade baixa, a principal rua estruturava-se como um caminho ao longo do mar e era usualmente chamada de Rua Direita. A partir dessa se formavam os arruamentos com a abertura de sucessivas ruas paralelas e longitudinais (Teixeira, 2004).

Nessas condições surge outra característica que diferenciava os dois urbanismos presentes nas Américas. Enquanto o urbanismo espanhol buscava implantar cidades em lugares planos, possuindo uma planta padrão em forma de “malha” geometrizada¹² que poderia sofrer expansões indeterminadas, o urbanismo português se adequava à geografia do lugar, sendo que as cidades

¹¹ Regimento de D. João III, de 1548, relativo à fundação de Salvador da Bahia (Simas Filho, 1979 como citado por Teixeira, 2004, p.46)

¹² A forma hispânica de construir cidades foi posteriormente codificada na Lei das Índias, de 1573, de Carlos V (Portas, 2004)

se expandiam por adições sucessivas respeitando as condições iniciais do terreno, com arruamentos sem muita planificação, realizados pelos próprios colonos, sem a presença de técnicos especializados.

Somente nos anos 1600 para 1700, com as missões de penetração no interior do país surgiu a necessidade de construção de novos assentamentos urbanos, e já com a influência dos engenheiros militares que chegavam ao Brasil, vão sendo incorporados critérios de durabilidade à construção das cidades. Nesse momento percebe-se uma importante característica comum aos dois urbanismos:

O traçado e se possível a realização do espaço público deviam sempre preceder a edificação, de cujo momento, emergência e diversidade arquitetônica era independente. (...) Essa regra tão elementar (mas que assegurava a delimitação do público e do privado e a continuidade do presente e do futuro) que constituiu uma tradição do saber comum (técnico e político), que via a *urbis* a partir das continuidades de vazios e ligações de partes marcados no chão (Portas, 2004, p.18-19).

A urbanização realizada no Brasil, entre os séculos XVI e XVIII, incorpora progressivamente, mais regularidade e rigor geométrico. Além da maior formação dos arquitetos e engenheiros militares "... os contatos com a teoria e a prática urbanística da Renascença italiana, bem como, provavelmente, a influência cultural espanhola, no período em que os dois reinos estiveram unidos..." (Teixeira, 2004, p.25) contribuíram para a crescente planificação e geometrização do traçado urbano.

A partir da segunda metade do século XVIII, os engenheiros militares são fundamentais nas obras de urbanização no Brasil.

Os engenheiros militares vão agora tomar definitivamente aqui o papel de urbanistas e tomam a regularização do traçado como premissa mais importante. São impostas regras de geometria, medidas para ruas, praças e lotes, e não regras da defesa da cidade. Também a localização das instituições passa a ser determinante na estrutura, a praça ou as praças, é o local escolhido para a sua implantação e estabelecem-se hierarquias conforme o tipo de edifício, a igreja, a casa da Câmara e Cadeia ou o Palácio de Governador. (Valla, 2004, p.119-120).

Além da ação mais efetiva dos engenheiros militares apoiada nos tratados urbanísticos de influência renascentista, segundo Toledo (2004), as grandes transformações desse período no Brasil foram marcadas fundamentalmente por dois eventos associados à Portugal: o primeiro foi o terremoto de 1 de Novembro de 1755 que destruiu a cidade de Lisboa e o segundo foi a necessidade da constituição de missões demarcatórias destinados a cumprir os tratados entre Portugal e Espanha.

O terremoto que arrasou a Lisboa medieval fez surgir em seu lugar uma nova cidade "... erigida segundo um plano racionalizador, preocupado com a salubridade e regida pela *estética do iluminismo*(...). Essa fase da arquitetura portuguesa ficou consagrada com o nome Pombalino, como referência ao ministro de D. José I". (Toledo, 2004, p.130).

A experiência da reconstrução de Lisboa segundo os princípios da racionalidade, associada à necessidade de criação de vilas e cidades no interior da colônia, como medidas para o cumprimento de tratados, aproximaram o Brasil das ideias iluministas que se propagavam na Europa. "Para Pombal, soberania seria o *constante e real domínio de um espaço geográfico bem demarcado*. Esta era a noção de *território nacional*, segundo o despotismo esclarecido" (Toledo, 2004, p.131). Nesse momento histórico-cultural Portugal vai efetivamente intervir no território brasileiro, cumprindo seu papel de colonizador, iniciando um processo de repovoamento e reurbanização.

A partir de então foram criadas uma rede de cidades que evoluíam geralmente da rede tribal indígena, aproveitando o apoio dado pelos índios, que eram os conhecedores do território. Para Moreira, "A aculturação mútua e interação social e cultural entre colonos e "donos da terra" eram o terreno prévio onde podiam germinar e dar fruto essas comunidades urbanas" (2004, p.194), assim complementa o autor, "Uma técnica de conquista (...) talvez pouco sofisticada mas eficaz – e, afinal, bem mais humana do que a da América anglo-saxónica" (2004, p.202).

A implantação de vilas seguia uma planta semelhante, assim "(...) os ouvidores demarcavam o terreno das Casas de Câmara e Cadeia, Igreja –

caso não as tivessem – e as ruas, novas ou antigas -, utilizando o plano ortogonal recomendado para essas novas vilas” (Flexor, 2004, p.210). A organização da vida era regida pelas posturas municipais, leis que definiam os direitos e deveres do povo e as funções dos agentes públicos. As posturas municipais eram inspiradas nos preceitos das Ordenações Filipinas, vigentes na época da União Ibérica (1580-1640).

Segundo Flexor (2004) os núcleos urbanos construídos antes de 1735 eram, em grande maioria, irregulares ou de regularidade aparente. Foi o projeto Pombalino que adotou “...o plano ortogonal, obedecendo a centralidade da praça civil ou religiosa, caracterizado pela racionalidade, regularidade, simetria, economia, clareza e simplicidade, de figuras geométricas perfeitas e instalado, de preferência em lugares planos, junto a rios ou beira mar” (p.216).

Na segunda metade do século XVIII as vilas e cidades construídas ou reconstruídas no Brasil obedeciam a um plano geral de inspiração renascentista, o que era considerado culturalmente mais avançado e identificado, inclusive pelos gestores das capitanias e cidades, com um urbanismo civilizador, realizado em função da harmonia e beleza das cidades, visando o prazer e conforto públicos (Flexor, 2004).

A cidade setecentista vai, por sua vez, sofrer transformações nos anos oitocentos com a popularização das teorias médicas e urbanísticas desenvolvidas na França, tendo como fundamentação a Teoria Miasmática, que apontava a má circulação de fluídos, o ar e a água, como causa de doenças, pois *impregnavam os ambientes com miasmas*, através dos quais se propagariam as doenças.

Um dos focos de doenças mais combatidos eram os sepultamentos dentro das igrejas, que foi objeto de discussão nos primeiros tratados médicos sobre a salubridade nas cidades. Um dos trabalhos mais importantes para o debate foi escrito por Vicq D’Azir em 1778, intitulado *Essai sur les lieux et les dangers des sepultures* (Salgado, 2004).

Essa teoria fornecia a fundamentação para uma intervenção radical nas cidades

...atribuindo lugares específicos para a instalação de edifícios que pudessem conter matéria orgânica em putrefação e condenando

áreas úmidas e pantanosas, conduziriam às práticas de intervenção na cidade que alterariam o seu padrão urbanístico vigente no período (Salgado, 2004, p.334).

O tratado intitulado *Mémoires sur les objets les plus importants de L'Architecture* de Pierre Patte, arquiteto francês, publicado em 1769, foi importante na consolidação das ideias sanitárias e da necessidade de reordenamento das cidades apontando soluções para seus grandes problemas da época. Patte é considerado o precursor das ideias de planificação e zoneamento das cidades, pois indica que as atividades ruidosas e insalubres deveriam ser alocadas nos *fauxbourgs* – áreas externas à cidade. A cidade seria circundada por fileiras de árvores, como medida de proteção e purificação do ar “...formando um grande arruamento para os veículos e duas alamedas laterais para servirem de passeios” (Salgado, 2004, p.337). A calçada é pensada como passeio, não somente por necessidade de deslocamento, mas também como o lugar da fruição, do prazer.

O debate iniciado na França influencia os médicos e urbanistas luso-brasileiros que também escrevem sobre o tema e promovem mudanças culturais que geram as transformações urbanas.

Com a vinda da família real para o Brasil, em 1808, a colônia que é promovida à corte, vive mudanças rápidas e que se consolidam a partir de um relatório sobre as doenças que acometiam os habitantes do Rio de Janeiro, encomendado por D. João VI ao *Physico-mór* Manoel Vieira da Silva, responsável pela conservação da saúde pública. O relatório de Vieira da Silva foi provavelmente o primeiro trabalho médico impresso no Brasil, publicado ainda em 1808 e intitulado *Reflexões sobre alguns dos meios propostos por mais conducentes para melhorar o clima da cidade do Rio de Janeiro* (Salgado, 2004, p.341). O médico propõe o aterro das áreas pantanosas, a canalização das águas e a construção de cemitérios fora das cidades, em lugares abertos e expostos ao sol, o que gerava polêmica, pois somente os escravos e acatólicos eram sepultados nessas condições. Além de conselhos na área médica o autor também se posiciona como urbanista quando

Argumenta ainda que o estado deveria determinar lugares onde deveriam ser edificadas as casas, com respectivas alturas das suas portas de entrada, para que os particulares, junto com o Estado, pudessem participar do aterro das novas ruas. Dever-se-ia, ainda, demarcar a direção e a largura das ruas. (Salgado, 2004, p.341).

Em consonância com a preocupação sanitária outra obra, dessa vez urbanística, é publicada em 1811 por José Joaquim de Santa Ana, capitão do *Real Corpo de Engenheiros e Architetos do Rio de Janeiro*, intitulada: *Memória sobre o enxugo geral desta cidade do Rio de Janeiro*.

Na obra, Santa Ana condena a utilização de valas argumentando que seriam depósitos de águas nocivas à saúde pública. “Em substituição às valas, propõe que o enxugo se faça por cima das calçadas, cujas águas desembocariam na praia através de diferentes ruas. Para tal se rebaixariam um pouco suas extremidades para aumentar-lhes o declive” (Salgado, 2004, p.242-343). Propõe igualmente a construção de um canal que deveria cruzar a cidade até à praia com uma largura aproximada de 40 palmos, devendo ser *hum e outro lado guarnecido de huma arcada, a fim de haver hum passeio coberto de 12 a 15 palmos de largo, para beleza e serventia do dito canal...* (Santa Ana, 1811 citado por Salgado, 2004, p.343). Além da preocupação com as águas preocupa-se com a ventilação da cidade e propõe que não se abram ruas com larguras inferiores a 60 palmos.

A influência das teorias sanitárias em voga na Europa promoveu transformações urbanas nas principais cidades do Brasil, principalmente com a influência cultural que representava a presença do rei em terras brasileiras. Com a proclamação da independência do Brasil, em 1822 e a volta de família real para Portugal em 1827, a influência administrativa portuguesa foi aos poucos ficando cada vez mais longínqua. Assim, os cargos associados à saúde pública, sob a jurisdição do Rei, foram extintos em 1828, quando foram atribuídas às câmaras municipais, através da Lei Orgânica Municipal a responsabilidade de cuidar da conservação, urbanização e limpeza dos espaços públicos. Nessa lei, os artigos dedicados “às Posturas Policiais” estabeleciam que as câmaras municipais teriam a seu cargo as funções de:

...alinhamento, limpeza, iluminação, e desempachamento das ruas, cães, e praças, conservação e reparos de muralhas feitas para segurança dos edifícios, e das prisões públicas, *calçadas*, pontes, aqueductos, chafarizes, poços, tanques e *quaesquer outras construções em benefício comum dos habitantes*, ou para decoro, e ornamento das povoações (Salgado, 2004 p.344).

Percebe-se que com a institucionalização dos cuidados associados à cidade, através da atribuição de funções não mais a pessoas, que representavam o poder real, mas a representantes da população, há uma evolução do tratamento da cidade como bem público, que deve ser objeto de uma regulamentação que tenha em conta o bem comum e com “poder de polícia” a ser exercido através da fiscalização.

Nesse sentido e por ser o objeto desse estudo é importante ressaltar que as calçadas na legislação atual de grande parte das cidades brasileiras são vistas como passeio de finalidade pública, sendo, portanto um bem público. Entretanto, na mesma legislação, o poder municipal não se atribui a responsabilidade de construir, padronizar ou manter as calçadas. As posturas municipais de grande parte das cidades brasileiras atribuem esta responsabilidade ao proprietário do lote. Essa situação produz na população a percepção de um espaço dúbio, nem totalmente público, nem totalmente privado, causando confusão e anomia com relação à responsabilidade pelos seus cuidados e prejuízos à sua utilização coletiva e a sua vivência como espaço público.

A urbanização brasileira, através de Portugal, sofreu influências da cultura ocidental na construção de suas cidades, o que é identificável em cada momento histórico-cultural. Inicialmente, as cidades e formas urbanas estavam relacionadas aos interesses de exploração da colônia pelo colonizador, posteriormente a criação de cidades era uma obrigação associada à manutenção da soberania em um território continental para enfim serem pensadas de uma forma mais científica a partir do iluminismo e das teorias sanitárias. A construção de cidades, seu desenvolvimento, sua forma e estruturas presentes no espaço público produzem uma leitura social, cultural e temporal da intervenção humana nas cidades. A ideia de calçada também se

constitui historicamente associada à proteção da mobilidade pedestre, como trataremos a seguir.

2.2.3. As calçadas ou “espaço pedestre” na história da estrutura urbana.

Nos textos históricos pesquisados, inclusive nos de história do urbanismo, pouco se trata sobre a estrutura física das calçadas, sua relevância, características ou classificação. Entretanto, a necessidade de compreender historicamente a constituição dessa estrutura urbana nos leva a buscar dentro do texto histórico, informações que possam ser relevantes para a compreensão do surgimento e desenvolvimento da ideia da calçada e as finalidades intrínsecas ao seu surgimento.

As informações encontradas sobre as cidades antigas e clássicas dizem respeito às ruas como espaço de fluxo tanto de veículos como de pedestres e sua importância na dinâmica urbana. As vias das antigas cidades gregas eram consideradas verdadeiros labirintos, “nada que pudesse ser chamado de um coerente sistema de ruas caracterizava o distrito residencial dessas cidades antigas...” (Mumford, 2008, p.197). A falta de estrutura urbana provocava desconforto, pois “não existia calçamento para evitar a lama na primavera ou a poeira no verão; na área central, não existiam jardins interiores, nem parques arborizados, e apenas os rudimentos de passeios públicos com arcadas” (Mumford, 2008, p.197).

A referência a um espaço destinado aos pedestres ocorre quando associado aos pórticos presentes somente nas vias principais, o que nos leva a crer que a calçada não existia formalmente até haver a necessidade imposta pelo crescimento do fluxo de veículos e os perigos que poderiam representar para a vida humana, o que acontece somente mais tarde no século XVI.

As cidades helenísticas se desenvolvem a partir de duas diferentes formas urbanas, por um lado a cidade-acrópole, por outro a cidade-ágora. As primeiras, instaladas a partir do século VII a.C., eram irregulares, espontâneas e orgânicas, as segundas associadas à ordem geométrica, à ágora retangular, proporcionavam um método equitativo para dividir a terra nas novas cidades. Esse modelo se torna praticamente unânime a partir do século III a.C.

O planejamento de cidades no mundo ocidental tem como origem o sistema helenístico da quadrícula, a partir das ideias do filósofo Hipódamo de Mileto, "...o qual inventou a arte de dividir a cidade em quarteirões" (Ribeiro, 1993, p.59). Os ensinamentos Hipodâmicos foram repassados ao Ocidente por Aristóteles em seu escrito intitulado "Política".

Um dos resultados da quadrícula foi a ágora retangular, rodeada por lojas em três lados, com pórticos onde se podia exercer o comércio ou caminhar. A ordem que se introduziu na ágora resultou "na construção de *stoas* – colunatas ou pórticos cobertos -, algumas vezes para dar sombra às lojas, por causa do sol, algumas vezes para servir aos pedestres" (Mumford, 2008, p.234). À sombra das *stoas* se apresentavam os filósofos e se manifestava a dinamicidade da polis, eram os espaços públicos que exerciam mais que função de calçada, eram equivalentes aos parques e jardins da atualidade.

A ordem da ágora se estende a toda a cidade. Com a implementação do plano em grade "a rua começou a existir por direito próprio, não como antes, uma passagem tortuosa deixada, de má vontade, entre um amontoado mais ou menos desordenado de edificações" (Mumford, 2008, p.233). As ruas eram traçadas em ângulos retos, com vias principais que podiam medir de 5 a 10 metros de largura e ruas secundárias mais estreitas, de 3 a 5 metros (Benévolo, 2009). Nesses espaços eram construídas as casas.

As ruas (...) se destinavam a pedestres ou animais, podendo ser estreitas e de forte declividade, até mesmo em degraus. Apenas algumas vias, onde mais intenso era o comércio, ou as de caráter religioso, eram mais largas, mais isso não era a regra" (Ribeiro, 1993, p.262).

Para as áreas coletivas eram reservados espaços mais amplos. Portanto acredita-se que as ruas mais estreitas serviam muito mais ao fluxo residencial, tendo em vista que havia lugares reservados para as atividades coletivas e comerciais. Assim, nessas ruelas, não era necessário delimitar o espaço para os pedestres, formalizando a calçada, tendo em vista que o fluxo de veículos e pedestres era pequeno. Para Mumford (2008), o alargamento das ruas principais representou

...talvez o desejo de luz e ar, bem como o de movimentos livres (...). Isso veio reforçar a exigência devida ao uso mais frequente de veículos de rodas e liteiras, e à presença de multidões cada vez mais densas (p.235).

A cidade ampliou-se e, pelo menos a avenida principal com sua extensão longitudinal e suas fachadas contínuas e seus pórticos, permitiam a visão da cidade de uma perspectiva inovadora para a época.

O império romano absorve o modelo da quadrícula helenística no planejamento de inúmeras cidades. A experiência construtiva dos Romanos é traduzida na obra de Vitrúvio (2007), intitulada *De Architectura*. O arquiteto romano trata desde a localização da cidade, traçado urbano até a construção de edifícios.

A construção da cidade romana se dá a partir do cruzamento de duas ruas principais: o *cardo* (de norte para o sul) e o *decumannus* (de leste para oeste). No cruzamento dessas ruas principais é instalado o fórum, o equivalente à ágora e à acrópole grega, um espaço misto onde se dava o comércio e os serviços sagrados. Com Vitrúvio (2007) o traçado das ruas foi modificado de forma a que houvesse uma orientação diferente para as ruas e os ventos. Ele dizia:

Na realidade, com essa metodologia se afastará das habitações e das ruas a força nociva dos ventos. Se, efetivamente, as praças ficarem diretamente expostas a eles, o ímpeto vindo do espaço aberto do céu e a brisa constante contida na entrada estreita das vielas andarão por aqui e por ali com uma veemência mais forte. Eis por que não se deverão voltar para as orientações dos ventos os direcionamentos das ruas, de modo que, ao chegarem, eles se enfraqueçam contra os ângulos das ínsulas e, repelidos, se dissipem. (Vitrúvio, 2007, pp. 99-100).

Para Vitrúvio os ventos eram nocivos por causarem doenças, tanto os desagradáveis ventos frios, como os infecciosos ventos quentes.

Os romanos recebem da cidade helenística uma ordem estética para suas cidades "...a ágora formalmente cercada, com suas estruturas contínuas, a rua larga e ininterrupta, ladeada de edificações – os romanos deram um

encaminhamento característico próprio, superando o original em ornato e imponência” (Mumford, 2008, pp.249-250).

As cidades coloniais do império romano obedeciam a um novo modelo, bem diferente da cidade mãe, Roma, considerada “desordenada e dispersa”. Mumford (2008) ressalta que “Roma jamais teve a imaginação para aplicar os princípios da limitação, da contenção, da disposição ordeira e do equilíbrio à sua própria existência urbana e imperial” (p. 253). Esse mesmo fato, provavelmente porque é mais fácil construir o novo que restaurar o antigo, aconteceu com as novas cidades gregas em relação à Atenas e mais tarde, com as cidades coloniais europeias na América Latina.

A perícia de Roma em construir estradas não foi suficiente para impedir os congestionamentos que ocorriam nos espaços centrais das cidades, mais fortemente na confluência das duas vias principais, mesmo nas cidades das províncias. A estratégia usada para fazer fluir o tráfego era uma diferenciação entre avenidas principais e ruas menores de serviço. As vias secundárias eram limitadas de 4 a 6 metros, “o bastante para permitir a passagem dos pedestres (*iter*) e dos carros (*actus*)...” (Benévolo, 2009, p.186). Sendo que, em algumas cidades, a via principal (Leste-Oeste) era duplamente ladeada por pórticos com largura de cerca de 5 metros, ademais da via pavimentada, onde ocorria o tráfego mais intenso (Ribeiro, 1993). Estes espaços cobertos serviam à exposição de mercadorias e ao passo de pedestres.

Sobre o planejamento do tráfego nas cidades romanas Mumford (2008) aposta que provavelmente:

...os engenheiros romanos, conscientes do congestionamento em Roma, que se propagava às cidades provinciais, teriam antecipado as propostas de Leonardo de Vinci para se separarem as vias de tráfego sobre rodas das vias de pedestre, conduzindo-as em outro nível (2008, p.254).

É o primeiro momento em que se trata sobre a existência da calçada como um espaço dedicado aos pedestres, o que não era comum nas cidades romanas. Entretanto o caso mais citado é o da cidade de Pompéia onde: “o pedestre tinha (...) uma calçada elevada e pedras de passagem através da artéria de tráfego” (Mumford, 2008, p.259).



Figura 5

Pompéia: Calçadas para pedestres e elevados na via de veículos para conter a velocidade. Fonte: http://www.pompeiana.org/research/Streets_Research/AIA_2001/DCP_0915_Via-della-fortuna.JPG

Não pudemos identificar quantas cidades mais possuíam essa estrutura delimitada, mas o certo é que o forte aumento do tráfego fez da calçada uma estratégia para aumentar a fluidez do trânsito, segregando o pedestre a um espaço no qual pudesse andar ao ritmo humano. Na rua pavimentada os veículos poderiam circular de forma mais rápida e intensa e nas calçadas os pedestres com mais segurança poderiam parar e seguir, conversar e comprar. Seria o lugar de expressão da cidade. Assim Libâneo (360d.C.) descreve o prazer de caminhar por estes espaços urbanos dinâmicos com edifícios públicos, privados, banhos e templos com entrada através das colunatas:

Bem parece-me que o lado mais agradável e, sem dúvida, mais proveitoso da vida da cidade é a sociedade e o contato humano, e que, por Zeus, é verdadeira uma cidade onde tais coisas são mais frequentemente encontradas. É bom falar e melhor que tudo dar conselhos, simpatizar com as experiências dos nossos amigos, compartilhando suas alegrias e tristezas e deles recebendo igual simpatia – e essas e outras bênçãos incontáveis decorrem dos

encontros dos homens com seus semelhantes. O povo de outras cidades que não têm colunatas diante de suas casas é mantido afastado pelo mau tempo; nominalmente vive na mesma cidade mas, na verdade, os seus membros acham-se tão distantes como se vivessem em cidades diferentes. (...) Ao passo que o povo das cidades perde o hábito da intimidade quanto mais apartado vive, entre nós, por outro lado, o hábito da amizade é amadurecido pelo constante contato que aqui se desenvolve tanto quanto ali diminui. (Citado por Mumford, 2008, pp.255-256)

Nesse sentido o texto histórico já descreve o espaço pedestre como um lugar agradável, que propicia encontros, conversações e vida urbana, ao ponto de afirmar que é “verdadeira” a cidade que possui essa estrutura. Uma cidade de verdade que propicia um lugar onde se expressa sua dinâmica social.

Na cidade medieval as ruas não foram inicialmente pensadas para o tráfego sobre rodas, nem para encanamentos de água ou esgotos, assim “...era mais econômico seguir os contornos da natureza do que traçar uma grade sobre eles...” (Mumford, 2008, p.361). Daí a “organicidade” de grande parte das cidades medievais, onde a abertura das ruas determinava a forma urbana, sem planejamento prévio, porém seguindo as oportunidades e os propósitos de cada momento. Assim, as cidades medievais possuem todas as formas possíveis e não se adequam a uma classificação geométrica única. “As ruas não são todas iguais, existe uma gradação contínua de artérias principais e secundárias; (...) somente as ruas secundárias são simples passagens: todas as outras se prestam a vários usos: ao tráfego, à parada, ao comércio, às reuniões” (Benévolo, 2009, p.269).

O surgimento da calçada na sociedade ocidental, como elemento urbano formal destinado aos pedestres, está estreitamente associado ao aparecimento do trânsito de carruagens nas cidades europeias do século XVI (Tuan, 2005). Com o objetivo de abrir caminho para este tipo de transporte, as antigas vielas medievais eram alargadas, entretanto, apesar de melhorar a circulação, a ampliação das vias gerou um problema para os pedestres. As carruagens, onde estavam os ricos, circulavam sem regras de ordenamento do trânsito e em grande velocidade, o que frequentemente gerava acidentes fatais. Dessa forma, descreve Tuan (2005, p.243): “Para proteger a vida e os membros (braços e pernas) dos pedestres, assim como as fachadas das lojas, foram

colocados postes nos lados das ruas para limitar a área que as carruagens podiam usar. Esse foi o começo das calçadas”.

As calçadas surgiram como forma de ordenar um espaço de circulação caótico, possuindo como primeira finalidade a proteção da vida e integridade dos pedestres que em seu espaço deveriam circular sem riscos. Entretanto, apesar da proteção, os pedestres do século XVI continuavam expostos ao vexame de serem salpicados por lama ou pela dificuldade em cruzar os espaços a eles destinados que eram constantemente invadidos pelos degraus das casas, pelas pedras descoladas e pela sujeira (Tuan, 2005).

O descaso pelo estado das vias e calçadas é explicado por Chuenca (2010, p.102): “A atividade urbanística durante os séculos XV e XVI consiste, em grande parte, em alterações no interior das velhas cidades que, geralmente, modificam muito pouco a estrutura geral”. A pouca atividade urbanística naqueles séculos vai contrastar com grande e inovadora atividade da arquitetura da mesma época, que projetava edifícios e palácios.

O Renascimento surge então como idealizador de cidades utópicas, mas com poucas possibilidades de materialização numa Europa de base medieval. Entretanto, a utopia encontra possibilidades de realização nos territórios das Américas, ao ponto de Benévolo afirmar que “as cidades coloniais americanas são as realizações urbanísticas mais importantes do século XVI” (2009, p. 494.).

Na história do traçado urbano, o modelo hipodâmico influenciou Vitruvius, que por sua vez inspirou os Espanhóis na elaboração das *Ordenanzas de Descubrimientos nuevos y de Población*, promulgadas por Felipe II “...complementando a *Leys de las Indias*, de Carlos V, as quais serviam para orientar a fundação de cidades em todo seu vasto império, já em plena Renascença” (Ribeiro, 1993, p.316). O modelo usado na América espanhola foi paradigma para as demais cidades coloniais, inclusive portuguesas, como já analisamos. Nas *ordenanzas* “...a planta axadrezada fica consagrada, (...) no que se refere ao traçado, a planta dividir-se-ia em praças, ruas e terrenos de construção à régua e a cordel” (Chuenca, 2010, p.112), tendo a praça maior destaque no conjunto urbano, como centro cívico aglutinador.

No ordenamento colonial espanhol as estruturas urbanas são detalhadas em termos de forma, tamanho e localização. As vias principais e as calçadas são assim descritas:

...os quatro ângulos (da praça¹³) devem estar voltados para os quatro pontos cardeais, porque assim as ruas que saem da praça não estarão expostas diretamente aos quatro ventos principais. Toda a praça e as quatro ruas principais que divergem desta serão providas de pórticos, porque estes são muito convenientes para as pessoas que aí se reúnem para comerciar (...). As oito ruas que convergem para a praça, nos quatro ângulos devem desembocar sem ser obstruídas pelos pórticos das praças. Estes pórticos devem terminar nos ângulos, de modo que as calçadas das ruas possam estar alinhadas com as das praças. (Lei Urbanística de 1573 para as novas cidades coloniais Espanholas, citada por Benévolo, 2009, p. 487).

O primeiro ordenamento do mundo moderno oficializa a existência da calçada como estrutura urbana. A partir dos detalhes do texto legal pode-se perceber que a calçada é imaginada como local de comércio e de passagem e que deve estar alinhada e em continuidade, de forma que o trânsito de pedestres não seja bloqueado ou interrompido. Existe uma preocupação em construir ambientes ordenados de maneira ideal, o que não era possível de realizar na Europa, naquele momento cultural e político específico.

Na Europa, o urbanismo vai surgir mais fortemente como “arte urbana” com o barroco, nos séculos XVII e XVIII, quando as vias em linha reta, os espaços divididos em quadrícula guardam pouca relação com as quadrículas da Antiguidade. “Já não se trata de uma simples quadrícula, mas sim de algo concebido esteticamente, com os seus eixos, praças e perspectivas” (Chuenca, 2010, p.132). O grande modelo é Paris, com seus espaços monumentais, bulevares e passeios. A beleza da cidade deve ser vista e sentida, nesse contexto, a locomoção é privilegiada, os carros e os pedestres ganham vias amplas para que possam usufruir da cena urbana.

Nos séculos XVIII e XIX as cidades do Ocidente, em especial as cidades europeias, passam por um movimento econômico e cultural marcante e decisivo para o surgimento de uma nova transformação das estruturas físicas e

¹³ Grifo da autora.

sociais: a Revolução Industrial. A expansão demográfica, por ela proporcionada, determinou a necessidade de expansão dos territórios urbanos para o subúrbio onde se construía indiscriminadamente bairros populares, indústrias, bairros burgueses. Os campos de lavoura serviram de espaço para ampliar as cidades.

Nessas intervenções a quadrícula foi novamente usada, mas com sentido utilitário, com traçado reto, sem centros de encontro ou espaços livres. O espaço começou a ser tratado como mercadoria, igual aos produtos manufaturados. Através da quadrícula se podia controlar de forma simples o uso do espaço urbano, todas as ruas deveriam ser de tráfego, com mesma hierarquia para não afetar os valores dos terrenos. É o que Chuenca (2010) denuncia como a “cidade inorgânica” que destruiu a “evolução biológica” da cidade através dos séculos.

A cidade industrial vem contrastar a beleza dos cenários burgueses à miséria dos bairros operários, como na gravura da época do ilustrador francês Gustave Doré.



Figura 6

Representação da população pobre de Londres. Gravura de Gustave Doré de 1872. Fonte: <http://novahistorianet.blogspot.com/2009/01/revoluo-industrial.html> em 20.12.2012

A gravura de Doré representa um trecho de rua em Londres no século XIX. A imagem nos mostra uma grande desordem na via, onde ao mesmo tempo estão crianças brincando, animais e uma carruagem buscando espaço entre a multidão. Apesar de existir calçada esta é usada como lugar de “parada”, como banco pelas crianças e pelos adultos como lugar de onde observam a cena pública. O passeio de pedestres se faz igualmente na via de rodagem.

A desordem só virá a ser controlada na segunda metade do século XIX, quando a administração pública começa a regulamentar os limites entre os espaços públicos e privados. As normativas estabelecem as relações entre os edifícios e “as frentes de rua” principalmente no núcleo central da cidade onde as atividades comerciais são intensas. Assim “a disposição mais conveniente é a rua-corredor, canal de tráfego e de desempenho das lojas situadas nos andares baixos” (Benévolo, 2009, p.574). Na periferia os edifícios podem ser construídos afastados das frentes de rua. Na tentativa de aproveitar a dinâmica urbana para o comércio as ruas antigas são “interpretadas como ruas-corredor, eliminam-se os casos intermediários entre utilização pública e privada do solo...” Edifícios são destruídos e ruas alargadas, embora “respeitem-se os monumentos principais, as ruas e praças mais características”. (Benévolo, 2009, p.581).

A mudança urbana paradigmática ocorre em Paris, com Napoleão III e o Prefeito Haussmann que promovem uma verdadeira remodelação e expansão da cidade, retificando e abrindo vários quilômetros de ruas dentro da cidade medieval e na periferia.

Em Paris o tráfego de pessoas e de veículos produz imagens até então inusitadas. Na grande metrópole, como vai ocorrer em várias outras, os espaços públicos e privados se contrapõem. A privacidade é exercida no interior das residências, escritórios, etc. As experiências coletivas são vividas em ambientes limitados, como teatros, onde poucas pessoas podem ter acesso. Já o espetáculo da cena pública, com sua diversidade e surpresas, é vivido na rua, onde o indivíduo é só mais um na multidão. Esta realidade pública se expressa com toda a sua intensidade na “...calçada, a via pública,

onde cada um se mistura necessariamente com todos os outros e não é mais reconhecido” (Benévolo, 2009, p.595).

A calçada assume na cidade moderna o papel de “espaço da indiferença”, nada parece representar melhor essa realidade que a multidão andando pelas calçadas, uns indiferentes aos outros, individualmente preocupados com seu próprio itinerário.

A evolução da pesquisa sobre a cidade entre o final do século XIX e início do século XX determina um tratamento científico das vias e calçadas, de forma que elas possam cumprir o papel de propiciar uma boa circulação na cidade. Benévolo (2009) descreve que a

...circulação tradicional é selecionada segundo os caracteres dos vários meios de transporte e as necessidades das outras funções, em sua ordem de importância. A rua-corredor, com calçadas para os pedestres e asfalto onde se misturam todos os tipos de veículos, deve ser substituída por um sistema de percursos separados para os pedestres, as bicicletas, os veículos lentos e os veículos rápidos, traçados livremente no espaço contínuo da cidade-parque (p.631).

A preocupação com a circulação é estendida à cidade como um todo. Essa deve propiciar o acesso livre e indiscriminado a todos os tipos de circulação: veículos, bicicletas e pedestres.

A cidade planejada em conformidade com as normas científicas vai implantando-se, paulatinamente, nas complexas cidades da atualidade. Por mais futuristas que fossem os planejadores do século XIX, não podiam prever o exponencial aumento de veículos e pessoas na cidade contemporânea. Assim, tanto na Europa, como no Brasil, as cidades planejadas vêm sofrendo contínuas adaptações nos seus sistemas viários para acompanhar as fortes mudanças do século XX e XXI.

Na busca do entendimento de como se produziu e se produz o espaço público no Brasil é fundamental considerar a calçada como parte do sistema de mobilidade e entender que o estado atual das calçadas gera consequências sociais e para a qualidade de vida nas cidades.

2.3. Estrutura das Calçadas na Atualidade: Influências na Mobilidade, Usos e Vivência da Cidade

2.3.1. As calçadas no sistema de mobilidade urbana no Brasil.

Andar a pé é a forma mais natural de mobilidade, entretanto vem sendo a menos cuidada quando se trata de ambiente urbano. As atividades de planejamento muitas vezes esquecem a mobilidade à escala humana e investem demasiados recursos e espaços na mobilidade de veículos automotores. Planejar cidades para as pessoas ou respeitando a dimensão humana é produzir espaços onde seja possível caminhar, sentar, parar, olhar, comunicar-se, que são atividades humanas naturais (Gehl, 2013). Inúmeros problemas aparecem a partir dessa inversão de prioridades como acidentes, poluição, desequilíbrio social, doenças etc.

Apesar de ser natural, para que as pessoas queiram caminhar é necessário antes de tudo, ambientes urbanos qualificados, onde se sintam “convidadas ao caminhar”. Boa pavimentação, segurança, ambiente agradável, diversificado, confortável, boa estética das fachadas são alguns dos itens que tornariam possíveis e prazerosos os deslocamentos a pé (Gehl, 2013). Em países emergentes, como o Brasil, as populações mais pobres, apesar da baixa qualidade dos espaços públicos e em particular das calçadas, ainda se locomovem bastante a pé. Isso ocorre devido ao preço das tarifas de transporte público e da falta de recursos para adquirir um veículo particular. Por essa razão, entre todas as funções urbanas, a mobilidade, vem sendo alvo de grandes demandas por parte da população no Brasil e o estopim para as grandes manifestações populares de junho de 2013.

O modelo de desenvolvimento urbano implantado nas cidades brasileiras que ao longo dos anos estende a cidade, criando subúrbios onde vive a população mais pobre e áreas centrais ou ricas onde estão concentrados os empregos, promove uma necessidade de mobilidade não acompanhada pelo investimento público em vias e ofertas de sistemas alternativos de transporte. Essa realidade causa enormes transtornos e acidentes pelo incremento no número de veículos particulares, tornando confusos e perigosos os deslocamentos a pé.

A mobilidade urbana pode ser discutida a partir dos modelos atuais de desenvolvimento que, segundo Herce (2009), promovem insustentabilidade energética (grande consumo de energia) e ambiental (alta emissão de gases) e principalmente insustentabilidade social, traduzida pela falta de equidade e acesso à mobilidade.

En un territorio de superposición de redes de comunicación que posibilitan velocidades muy diferentes, las carencias o las dificultades de acceso a su uso entrañan claros riesgos de exclusión social: exclusión de las capas de población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia; o de aquéllos a los que la ocupación masiva del espacio por ese tipo de vehículos les impide ir a pie o en bicicleta; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo y duración de su desplazamiento; y sobre todo, de ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en intercambios de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz (Herce, 2009, p.25).

Nas sociedades atuais, onde a tecnologia rompeu as barreiras geográficas, expandindo as possibilidades de contato, os vínculos de proximidade são substituídos pelos vínculos de conexão. Enquanto não houver equidade no acesso aos vários sistemas de conexão e mobilidade não haverá justiça social. Mais que uma necessidade cotidiana a mobilidade é fator de inclusão social.

En suma, el ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado preferente de las formas que consumen menos energía y crean menos dependencia, y obliga a poner el acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características y efectos, y en la gestión del espacio público urbano. Por tanto, ese derecho supone la intervención de la Administración pública para garantizar la oferta de espacios públicos adaptados a cada forma de movilidad y de sistemas de transporte específicos para ellas (Herce, 2009, p.23).

A mobilidade a pé e em bicicleta são sistemas limpos; Para que a mobilidade a pé, através das calçadas, possa ser democratizada, além de espaços de qualidade e acessíveis, precisamos também de cidades

compactas, onde as pessoas tenham a possibilidade de residir e trabalhar nas proximidades. Assim é necessário um controle do seu crescimento. Construir mais vias, aumentar a oferta de serviços de transporte pode ser um favorecimento ao crescimento indefinido das cidades, um estímulo à mobilidade poluente e um gasto de tempo e energia dos cidadãos que não podem pagar pela centralidade urbana.

A evolução das soluções de mobilidade na Europa podem explicar, em parte, a grande quantidade de pessoas que escolhem não possuir veículo e usar as calçadas para deslocamentos curtos e intermediários. A partir da simples observação empírica, percebem-se as grandes diferenças do estágio em que se encontram as cidades europeias e as cidades brasileiras no quesito mobilidade, tanto de veículos como de pedestres. Realidade diversa no Brasil, onde tanto o transporte público é deficiente, quanto as calçadas são, em grande parte das cidades, inutilizáveis como passeio. Sant'Anna (2010) explica que isso ocorre no Brasil por que

Na questão do planejamento de transportes, ao longo dos anos, o que observamos é que o transporte foi se apropriando do espaço público, desenvolvendo uma infraestrutura voltada para o carro. Criou-se um círculo vicioso marcado por essa oferta de infraestrutura, que rapidamente é apropriada por um número crescente de veículos, que demanda mais apropriação do espaço público para gerar mais infraestrutura. Essa lógica criou uma distorção no planejamento de transporte e na utilização do espaço público, ou seja, prioridade para os carros, em detrimento do transporte público e transporte não motorizado: pedestres e ciclistas. A prática desse tipo de políticas públicas fortaleceu esse modelo que gera congestionamentos, inúmeros impactos ambientais que afetam a saúde pública, além dos alarmantes índices de mortalidade e incapacidade decorrentes de acidentes no trânsito. (p.58).

Entretanto esse modelo de planejamento encontra respaldo na opinião pública quando solicita e apoia ações de alargamento de vias e construção de viadutos como solução para os congestionamentos, ou a ampliação do sistema viário, que estende a cidade até seus limites rurais, produzindo megalópoles pela conurbação. Sant'Anna (2010, p.59) diz que o brasileiro historicamente “herdou um mito”, que é o de pensar de que as ruas são feitas para os carros.

O carro é um símbolo da sociedade de consumo, um ícone do desenvolvimento econômico, sendo fator econômico agravante, que a indústria nacional tenha por base a produção automobilística¹⁴, o que gera grande problema de dependência de um setor industrial, que produz riqueza, mas que concomitantemente produz desequilíbrio ambiental e social.

Em alguns países em desenvolvimento, iniciativas apontam para uma nova visão de cidade que inclui o espaço público para as pessoas como parte das soluções. Na América Latina, algumas experiências exitosas como por exemplo em Bogotá, Buenos Aires e Córdoba, apontam para uma valorização dos espaços públicos como espaços de convivência, confortáveis, seguros e pacificados da violência do trânsito (Segre, 2005).

O caos urbano gerado pelo trânsito de veículos no Brasil tem levado a reflexões sobre um outro modelo de planejar a mobilidade, que é pensar no espaço público para as pessoas mas também orientado pelas pessoas, o que inclui mais que estratégias de participação popular. Esse conceito "... parte da percepção de como as pessoas se apropriam do espaço público, qual o desejo delas ao se apropriar desse espaço. Depois vem a questão de como projetar esse espaço" (Sant'Anna, 2010, p.59). Assim, o que interessa é saber como as pessoas percebem, simbolizam e se apropriam do espaço público para, a partir dessa apropriação, desenvolver projetos que venham responder às demandas. A participação popular associada à produção do espaço urbano só vem sendo levada em conta recentemente com a elaboração dos planos diretores participativos, mesmo assim ainda não chegamos à ideia de planejar os espaços a partir de seus aspectos simbólicos, mas sim funcionais.

A questão urbana no Brasil começou a ser regulamentada e discutida mais fortemente na década de 1980 com a redemocratização do país, após a ditadura militar que tomou o poder em 1964. Em 1986 foi eleita uma Assembleia Nacional Constituinte, responsável por redigir a nova constituição brasileira. A grande participação popular de movimentos sociais ligados à reforma urbana influenciou na inclusão de um capítulo sobre política urbana¹⁵ na constituição promulgada em 1988. No texto constitucional havia a prescrição

¹⁴ Segundo o IBGE em 2012 a produção automobilística foi responsável por 9,8% da produção industrial, sem considerar a cadeia produtiva. Entretanto se levarmos em conta a influência dessa produção na cadeia produtiva este percentual pode chegar a 25%.

¹⁵ Constituição da República Federativa do Brasil. Capítulo II – Da Política Urbana, artigos 182 e 183.

de elaboração de planos diretores como instrumento orientador das políticas de desenvolvimento e expansão urbanas para cidades com mais de 20 mil habitantes. Entretanto esta regulamentação só foi implementada treze anos depois com a Lei 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade. Antes chamados “Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano – PDDU” poderiam ser elaborados por consultorias especializadas sem a participação cidadã. Atualmente a abertura de processo participativo é obrigatória e o nome do relatório final mudou de PDDU para “Plano Diretor Participativo – PDP”, incluindo a participação popular no processo como também as áreas rurais das cidades. Apesar do texto legal, a ausência da participação popular é sentida, seja por má divulgação dos fóruns, seja por desinteresse da própria população.

As normas legais que tratam de aspectos associados às calçadas o fazem para dispor sobre acessibilidade para portadores de deficiência física¹⁶, sem citar ou incluir a mobilidade a pé como um direito de todos os cidadãos. Com relação à estrutura física da calçada o texto legal determina que seja construída conforme a norma técnica brasileira – NBR 9050 – da Associação Brasileira de Normas técnicas – ABNT, com versão mais recente do ano de 2004.

A visão do espaço público e em especial a importância das calçadas para a mobilidade e como lugar de convivência são ideias relativamente recentes. Os abusos cometidos principalmente pelo comércio ambulante na ocupação das calçadas e praças dos centros das cidades, falta de acessibilidade para pessoas com deficiência, como também a ocorrência de acidentes associados à falta de pavimentação adequada, presença de buracos e outros obstáculos como degraus, vêm agitando o debate sobre a responsabilidade pela construção e manutenção desses espaços e sua utilidade.

As péssimas condições em que se encontram as calçadas no Brasil foram constatadas por uma pesquisa realizada inicialmente em 12 capitais¹⁷

¹⁶ Lei nº 7.853/1989 que dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência. Lei nº 10.098/2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida

¹⁷ Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Natal, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

pelo “Portal Mobilize¹⁸”. A campanha denominada “Calçadas do Brasil” avaliou, entre janeiro e março de 2012, a situação física e estrutural das calçadas do país. Teve como objetivo principal

...estimular a melhoria das condições de mobilidade para pedestres nas cidades do país, (...) chamar a atenção da opinião pública para o problema da má qualidade, falta de manutenção, ou ausência das calçadas no país, e estimular as pessoas a denunciar os problemas em suas cidades, além de pressionar as autoridades. (Portal Mobilize, 2013, p.5)

Ainda segundo o portal “o tema estava esquecido e a campanha Calçadas do Brasil cumpriu o papel de resgatar o assunto para a imprensa e de chamar a atenção da população sobre a necessidade de manter suas calçadas”. (Portal Mobilize, 2013, p.5).

A pesquisa foi realizada em duas etapas. Num primeiro momento, escolheu 102 logradouros nas doze capitais citadas. A escolha dos locais avaliados foi realizada através de dois critérios: 1. Áreas com grande movimentação de pedestres e 2. Áreas com urbanização superior a 50 anos. As calçadas foram avaliadas a partir oito critérios: 1. Irregularidades no piso; 2. Largura mínima de 1,20 m, conforme norma da ABNT; 3. Degraus que dificultam a circulação; 4. Outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos etc.; 5. Existência de rampas de acessibilidade; 6. Iluminação adequada da calçada; 7. Sinalização para pedestres; 8. Paisagismo para proteção e conforto. Os avaliadores, colaboradores ligados ao portal, atribuíram nota de 0 a 10 para cada critério em cada um dos logradouros escolhidos.

Na segunda etapa o portal abriu para a participação cidadã através de um formulário disponível on-line. A partir da participação espontânea foram inseridos mais 126, totalizado 228 logradouros em 39 cidades diferentes.

Segundo o relatório final divulgado em janeiro de 2013 (segunda edição) a nota média geral para as calçadas brasileiras foi de 3,47, distante de 8, nota mínima estabelecida pela coordenação da campanha. O resultado detalha que: “Apenas 2,19% dos locais avaliados obtiveram nota acima desse indicador

¹⁸ O portal é um projeto da Associação Abaporu e tem por objetivo promover a mobilidade urbana sustentável. Endereço eletrônico: <http://www.mobilize.org.br/>

mínimo e 74,13% das localidades avaliadas obtiveram médias abaixo de 5” (Portal Mobilize, 2013, p.56).

O Portal também avaliou o sistema de atendimento de reclamações de todas as capitais brasileiras e constatou que somente em quatro capitais houve resposta, ainda que deficiente, às reclamações.

A pesquisa do portal ganhou ampla repercussão na mídia nacional e expôs a situação das calçadas em todo o país. Uma mescla entre acomodação da população na convivência com espaços públicos ineficientes, falta de cobrança da cidadania por espaços de mobilidade adequados, como também ausência de fiscalização do poder público no cumprimento das normas pelos proprietários dos terrenos e, o mais grave, legislação que não obriga o poder público a construir e manter as calçadas, são parte da explicação para o descaso com relação a esse espaço público. O estado de construção e conservação das calçadas de um lugar podem dizer muito sobre o nível de cidadania de sua população e das boas práticas associadas às políticas públicas de equidade social.

O relatório final da pesquisa recomenda que as calçadas deveriam ser responsabilidade das prefeituras já “que somente o poder público tem capacidade e autoridade para projetar, construir, fiscalizar e manter as calçadas, além da sinalização e iluminação nos padrões necessários”. O relatório informa também “que numa enquete realizada pelo Mobilize Brasil, 61,51% dos participantes manifestaram-se favoráveis a que as prefeituras assumam essa responsabilidade, tal como o fazem em relação à via de automóveis” (Portal Mobilize, 2013, p.58).

Atualmente, com o desafio de receber eventos esportivos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas em 2016, os governos vêm investindo na abertura, recuperação e requalificação de vias para veículos próprios, transportes públicos, bicicletas e pedestres. Em Fortaleza, cidade sede da Copa das Confederações e da Copa do Mundo, as calçadas têm começado a receber atenção, sendo incluídas nos projetos financiados e executados pelo poder público. Entretanto, esse movimento é recente e tem ocorrido somente nas principais vias e corredores turísticos da cidade. Apesar desses esforços, a maior parte da cidade continua sem perspectivas de melhoria para o seu sistema pedestre.

Na Europa, Barcelona, é modelo em matéria de mobilidade. A cidade passou por várias etapas na sua evolução urbana, entretanto vale ressaltar o Plano de Expansão proposto por Ildefons Cerdà em 1859. Esse plano é a base da cidade atual e representa a tentativa científica de produzir uma cidade igualitária, onde os problemas sanitários e sociais atribuídos à cidade medieval e à cidade industrial pudessem ser combatidos e excluídos. Assim, a nova Barcelona de Cerdà desenvolve estratégias geométricas que ajudaram a construir uma cidade de medida humana e que servem de paradigma para pensar o espaço público, em especial as calçadas.

2.3.2. “Manzanas” e “calles” de Barcelona.

Barcelona tem uma longa história urbanística. Inicialmente fundada como cidade romana, possui um centro histórico onde é possível identificar seu *cardo* e *decumenus* original. Na Idade Média foi ampliada e amuralhada, adensando suas ruas de traçado serpenteado. Passou pela implantação de indústrias e pelos reveses da cidade industrial, até que, não mais cabendo nas muralhas foi projetada uma nova cidade, que incorporou a cidade antiga e os povoados vizinhos em sua expansão. O projeto de expansão de Cerdà não diminuiu a importância da cidade antiga, nem tentou modificá-la, mas construiu um novo modelo de cidade que foi naturalmente se encaixando às urbanizações existentes na planície barcelonesa.

O projeto pensado por Cerdà está baseado em princípios e regras elaborados a partir do pensamento técnico e científico de uma cidade construída por uma sucessão “vias” e “intervias”, projetadas em um “sistema ortogonal”. A unidade principal é a “*manzana*” ou quarteirão, que atua como mediação espacial intermediária entre a casa e a cidade, e a partir da qual são definidas as medidas dos outros elementos urbanos (Grupo 2C, 2009). O traçado axadrezado vem acompanhando a história urbanística desde a Grécia, quando surgiu com Hipódamo de Mileto, entretanto Cerdà dá a este traçado características diferenciadas, influenciadas pela ideia de construir uma cidade igualitária.

A busca da igualdade se manifesta de imediato no planejamento do quarteirão: para Cerdà, o formato típico do quarteirão deve ser o quadrado

tendo em vista que a forma da malha quadrada “é a única capaz que equiparar uniformemente as distâncias e capacidades. Esta configuração é a expressão clara e genuína da igualdade matemática, que é a igualdade dos direitos e dos interesses, a própria justiça” (Cerdà, 1864¹⁹ como citado por Grupo 2C, 2009, p.19).

As ruas também são tratadas com especial atenção, pois são consideradas como elementos complementares e indispensáveis à casa. Sua inclinação é pensada para receber a maior incidência de raios solares, que contribuem para a saúde, sendo amplas ao ponto de proporcionar “luz para ver, ar para respirar, vistas para desfrutar, além de todos os meios para exercitar o sentido da comunicação e da sociabilidade” (Cerdá, 1864²⁰ como citado por Grupo 2C, 2009, p.19). Assim, a rua padrão mede 20 metros de largura e é dividida em calçada e contra calçada de cada lado da pista pavimentada. Cerdá atribui o mesmo espaço para os carros e para os pedestres, são 10 metros de pista que podem conter quatro carros e 5 metros de calçada de cada lado. Cerdá defende sua ideia dizendo que o espaço para o movimento de pedestres “por nenhuma opinião tem que ser menor que o concedido ao movimento animal ou rodado” (1863²¹ como citado por Grupo 2C, 2009, p.21). O pensamento de Cerdà construiu para Barcelona calçadas amplas onde se tornam possíveis várias atividades e onde o mobiliário urbano está implantado de forma a não interromper a função primordial de passeio de pedestres.

¹⁹ Cerdà, 1864, ROP: tomo XII, p.44.

²⁰ Cerdà, 1864, ROP: tomo XI, p.151-152.

²¹ Cerdà, 1863, ROP: tomo XI, p.161



Figura 7

Imagem da calçada em Barcelona com múltiplos usos. Fonte: Acervo da autora

Os espaços das calçadas são utilizados ordenadamente. Próximo à pista de rolamento estão a sequência de árvores, postes de iluminação, placas de sinalização, lixeiras, bancos e áreas que podem ser utilizadas por bares e restaurantes mediante pagamento por uso comercial do espaço público. A faixa de calçada mais próxima aos prédios fica livre para a passagem de pedestres e entrada nos edifícios.

Outros dois elementos que influenciam o uso das calçadas foram pensados por Cerdà: o interior dos quarteirões e o cruzamento das ruas. Para a área interna dos quarteirões ele pensou na construção de espaços ajardinados abertos nas duas extremidades que serviria para os jogos infantis, passeio e descanso. Para Cerdà a rua e a calçada têm vocação para o movimento, são espaços de fluxo e de intercâmbio. O interior dos quarteirões serviria de lugar de repouso como contraponto ao burburinho da rua. Com o tempo, o interior das “*manzanas*” foi ocupado por extensões dos edifícios, mas na atualidade vão pouco a pouco sendo recuperados pela Prefeitura para uso coletivo.

Um dos elementos urbanos mais característicos do plano de Barcelona são os cruzamentos de ruas. O planejador imaginou uma analogia do fluxo de pessoas com o fluxo dos rios e concluiu que o ponto crítico de encontro seriam

os cruzamentos. Para ele era necessário ampliar a largura nos cruzamentos para dar aos carros e pedestres maior visibilidade e encontros menos bruscos e perigosos. Para isso fez desaparecer as arestas dos ângulos dos quarteirões, criando um espaço original jamais pensado em nenhum plano urbanístico.

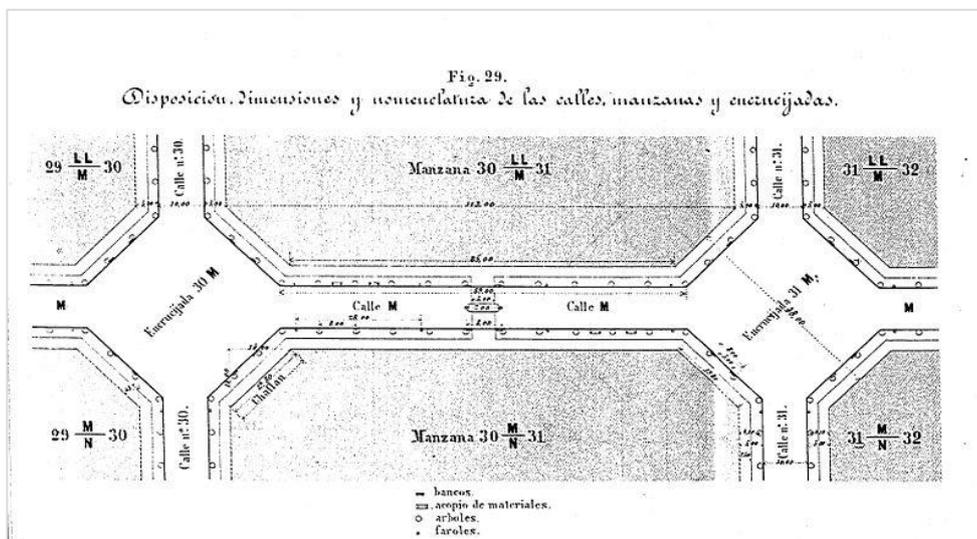


Figura 8

Planta dos cruzamentos em Barcelona, definição do espaço de arborização, mobiliário urbano e espaço de circulação para pedestres. Fonte: Disponível em <http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:CruillesCerdà2.jpg> acessado em: 15.02.2012.

Cerdà explica assim a importância atribuída aos cruzamentos: “Os encontros se dão, quase sempre, no ângulo de um cruzamento. A confluência de quatro ruas faz que justo ali se tenha a despedida de pessoas ou de famílias que tenham passeado ou caminhado juntas” (Cerdà, 1863²² como citado por Grupo 2C, 2009, p.23).

Seus estudos sobre distâncias e percursos construíram uma cidade com quarteirão de 113 metros de lado, ruas com largura de 20 metros, com cruzamentos em forma de octógonos regulares de 20 metros e pátios interiores livres. Cerdà pensou numa cidade policêntrica onde existiria

...um centro social com igreja, escola, etc., a cada 25 quarteirões, um mercado e um parque urbano a cada 100 quarteirões, um hospital e outros edifícios administrativos a cada 400, etc. E se complementava com plantar uma árvore nas calçadas a cada 8 metros e dispor de

²² Cerdà, 1863, ROP: tomo XI, p.164.

jardins privados e públicos em cada pátio interior de quarteirão. (Tarragó, 2009, p.40).



Figura 9

Imagem da aresta cortada de um quarteirão em Barcelona. Fonte: Acervo da autora

No planejamento da cidade, pensou sua funcionalidade associada à facilitação da convivência, dos momentos de encontro, do movimento e do descanso. O cuidado de Cerdà com as ruas e quarteirões revela sua preocupação de construir ambientes equilibrados do particular ao geral. A cidade seria a junção desses elementos unitários que organizados em conjunto funcionariam autonomamente, porém de forma fluida e inter-relacionada. Pensar do “menor” ao “maior” é focar a atenção nas necessidades humanas primordiais para em seguida imaginar o funcionamento social e econômico da cidade. Ao mesmo tempo em que, o Engenheiro Cerdà, constrói um Plano Urbanístico pautado em recursos científicos expressos numericamente, ele pensa como um humanista construindo uma ideia de cidade igualitária, onde todos possam viver independentes do pertencimento a uma classe social, por onde todos possam se locomover e descansar e onde o lazer e os serviços públicos sejam acessíveis a todos.

A feliz ideia de atribuir ao pedestre o mesmo espaço dos carros possibilitou a vivência do espaço público das calçadas e da cidade como um todo.

Maracanaú sofreu um planejamento urbano induzido pelo poder público para receber um grande parque industrial e habitações populares. O objetivo de sua criação e urbanização não teve como princípio a formação de uma cidade igualitária, mas industrial e operária, ou seja, voltada para as classes populares. Enquanto as calçadas de Barcelona foram produzidas pensando no convívio e na sua fruição, em muitas cidades brasileiras, inclusive Maracanaú, as calçadas são tratadas somente como espaço que leva ao interior das casas, ao espaço privado, que é o que realmente importa.

2.3.3. O modelo de cidade industrial e a estrutura das calçadas em Maracanaú.

Maracanaú, como é hoje, surgiu da ideia de produzir uma cidade industrial com moradias, para a classe operária, próximas às indústrias, os chamados “conjuntos habitacionais” ligados aos “distritos industriais”, área para implantação exclusiva de indústrias que deveriam deixar o interior das cidades. Os conjuntos habitacionais foram soluções pensadas ainda no século XIX com o objetivo de minimizar os problemas sanitários causados pelas sub habitações onde vivia a classe operária. “No Brasil como na Europa, o tema da habitação insalubre encontrou espaço central numa forma de problematizar a cidade centrada em questões de segurança e higiene” (Correia, 2004, p.3).

O crescimento da cidade industrial gerou moradias insalubres, muitas vezes em terrenos pantanosos e inadequados, onde a classe de maior renda não tinha interesse de viver. As moradias dos mais pobres eram descritas a partir de adjetivos degradantes como:

Covas, focos pestilentos, ninho de brutos, repugnantes porcilgas, antros de miséria e degradação, verdadeiros chiqueiros, tristes abrigos, bocas de fogo a despejar miasmas e imensos focos de infecção eram alguns dos adjetivos empregados no Brasil nas últimas décadas de século XIX e início do século XX para qualificar a moradia do pobre urbano (Correia, 2004, p.5).

Essa moradia era considerada degradante por três aspectos principais: o primeiro era a transmissão e proliferação de doenças entre os mais pobres como também, a partir dali, para a cidade como um todo, levando doenças até as moradias mais ricas. O segundo aspecto, não menos preocupante era o de considerar a moradia do pobre como prejudicial à moralidade social e aos bons costumes, devido ao amontoamento das famílias e à falta de privacidade. Por fim, “à moradia era imputada a responsabilidade de não permitir a perfeita reposição das energias para o trabalho” (Coreia, 2004, p.11), o que prejudicava o ritmo da produção.

Na Europa, modelos de moradias populares começaram a ser mostradas nas exposições universais, desde a exposição de Londres em 1851 e nas que vieram em sequência, ainda no século XIX, o que influenciou os engenheiros que atuavam no Brasil. A proposta era construir moradias que combatessem os principais problemas, usando de preferência materiais mais baratos. Nesse sentido “(...) o alojamento do trabalhador precisava conciliar três requisitos: ser salubre, cômodo e econômico” (Correia, 2004, p.29). Assim algumas estratégias são propostas visando reduzir o custo das habitações como a diminuição de adornos, a isenção de impostos para os materiais de construção e “a edificação das casas em conjuntos, o que permitiria economias de escala na compra do material e redução do número de paredes” (Correia, 2004, p33). Daí surgiram os primeiros conjuntos habitacionais, as vilas operárias, constituídas de casas geminadas com uma planta simples que atendesse as necessidades básicas dos trabalhadores. Em Maracanaú existe exemplo dessas vilas implantadas pela companhia de transporte ferroviário, para atender aos seus trabalhadores, muito antes da implantação dos grandes conjuntos habitacionais a partir da década de 1970.



Figura 10

Imagem de Vila Operária construída em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora

A boa moradia para o trabalhador era considerada como fundamental para o crescimento econômico e no Brasil, pelo menos inicialmente, não ocorreu como ganho popular, mas por imposição da classe dominante como forma de implantar um modelo burguês de moradia que atendesse a família nuclear, o que foi motivo para a implosão de revoltas, principalmente no Rio de Janeiro, a partir da demolição de casas de cômodos, conhecidas como cortiços e a expulsão de seus moradores para as periferias distantes.

Os conjuntos habitacionais de Maracanaú nasceram no primeiro documento de planejamento do Estado do Ceará elaborado em 1964, no período do Governo Estadual de Virgílio Távora. Nele havia a previsão de fomentar a implantação de distritos industriais fora da cidade de Fortaleza, de forma que os ventos não contaminassem a capital. Ao redor das indústrias seriam construídos grandes conjuntos habitacionais que serviriam de moradia para seus operários, como também para os moradores de favelas que foram removidas de áreas nobres de Fortaleza. Esse pensamento protegia os moradores de Fortaleza da poluição causada pelas indústrias, porém

deslocava os mais pobres justamente para os locais que deveriam ser evitados na capital, a proximidade das indústrias.

Na década de 1980, Maracanaú já começava a sentir o efeito de sua explosão demográfica. Antes ligado à vizinha cidade de Maranguape, o pequeno distrito de Maracanaú se emancipou em 1984. Nesse momento boa parte das moradias já era habitada por pessoas que vinham de todos os lugares do estado. A pequena cidade sem infraestrutura urbana adequada e sem os serviços necessários para atender à população crescente era considerada cidade dormitório, depósito de pessoas que pela manhã cedo tomavam os trens lotados para trabalhar na capital. O distrito industrial empregava poucos operários, sendo que, toda a equipe de gestores das indústrias e muitos operários faziam o caminho inverso aos moradores de Maracanaú, iam de Fortaleza para trabalhar no distrito industrial. Com a implantação de mais conjuntos habitacionais na década de 1990, a partir do grande número de moradores a cidade foi construindo sua própria dinamicidade.



Figura 11
Imagem dos “quarteirões” em Maracanaú. Fonte: Google Maps

Em sua estrutura, Maracanaú herdou dessa época, a urbanização e o traçado das ruas que possui hoje: ruas compridas com lotes pequenos e estreitos. O que chamaríamos de “quarteirão” é o conjunto de duas ruas

paralelas com lotes que se comunicam ao fundo com a frente voltada para cada uma das ruas. Os lotes são implantados lado a lado produzindo ruas compridas e quarteirões estreitos com forma retangular. Essas ruas compridas são em poucos pontos cortadas por travessas com cerca de 50 metros que vão de uma à outra rua. Dessa forma os lotes são pequenos e poucos são de esquina, o que contribui para o maior aproveitamento do espaço. Essas travessas servem para os carros passarem de uma rua à outra e, em alguns casos, como espaço de convivência. Algumas estão reformadas, outras se encontram em sua forma original, sem calçamento.



Figura 12

Imagem de travessa em sua forma original que serve como espaço de brincadeira para crianças, em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora



Figura 13

Imagens de travessas urbanizadas, em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora

Como espaços públicos de convivência a cidade conta com algumas praças e calçadões na parte central das principais avenidas.



Figura 14

Imagem da Praça Almir Dutra em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora



Figura 15

Imagem do calçadão da Avenida VI em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora

Recentemente, em reformas promovidas nas vias de entrada na cidade que passam pelo Distrito Industrial, foram construídas calçadas, pistas para caminhada e ciclovias. Entretanto, as calçadas foram construídas deixando canteiros para a plantação de palmeiras que funcionam como barreiras ao

tráfego de pedestres. As faixas de pedestres terminam em muretas que separam a pista para carros da pista para caminhada e da ciclovia.



Figura 16

Imagens de calçadas do Distrito Industrial. Fonte: Acervo da autora

Existe, portanto uma preocupação com a construção de espaços para atividade física e lazer para a população, mas a mobilidade parece estar ainda em segundo plano.



Figura 17

Imagens de espaços de esporte e lazer em Maracanaú. Fonte: Acervo da autora

As calçadas, diante das casas, seriam a outra opção de espaço público disponível no ambiente urbano, entretanto sua estrutura física e a má conservação das mesmas não permitem seu amplo uso público. São inúmeros os exemplos de uso indevido das calçadas e impeditivo da mobilidade pedestre: uso por comércio, depósito de material de construção, construção de barreiras fixas e ocupação com móveis, carros etc.

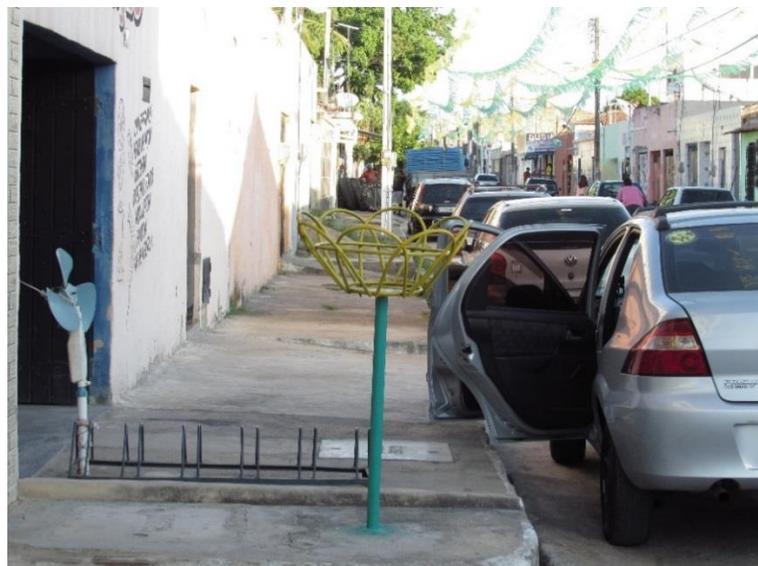




Figura 18

Imagens de ocupação irregular das calçadas nas ruas residenciais no Conjunto Jereissati I. Fonte: Acervo da autora

Em Maracanaú, como na maioria das cidades brasileiras, a construção das calçadas é de responsabilidade do dono do lote. Elas deveriam ser construídas conforme normas estabelecidas por Lei Municipal e fiscalizada pela prefeitura, entretanto o que ocorre é uma total ausência de observância das leis pelos munícipes e de cobrança por parte do poder público.

A cidade possui legislação tratando especificamente da regulamentação de obras no município: o código de obras e posturas de Maracanaú (Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000). O Art. 3º define os principais termos utilizados na lei e no seu parágrafo XXVI, define calçada ou passeio como: “Revestimento

impermeável sobre o terreno ao redor dos edifícios ou junto das paredes perimétricas, destinada ao trânsito de pedestres”. No mesmo artigo e parágrafo LXIII, encontra-se a definição de Logradouro Público como “Espaço livre, assim reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos” (Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000). A definição legal de calçada não diz textualmente que se trata de um logradouro público, apesar de dizer que se destina ao trânsito de pedestres.

No art. 4º a mesma lei determina que

Toda construção, reforma, ampliação de edifícios, bem como demolição parcial ou total, efetuadas por particulares ou entidade pública, a qualquer título, assim como obras ou serviços executados em logradouros públicos, serão regulados pela presente Lei, obedecidas, no que couber, as disposições federais e estaduais relativas à matéria e as normas vigentes da ABNT e do Código de Segurança contra Incêndio, do Corpo de Bombeiros Militar do Estado.

No Art. 5º, § 1º o mesmo código se refere mais uma vez à norma da ABNT: “A representação gráfica dos projetos deve seguir as diretrizes da ABNT”. No licenciamento da obra a municipalidade deve exigir a apresentação de projetos para análise, o que fica expresso no Art. 5º, § 2º, parágrafo II, quando a lei determina a apresentação de projeto de

Implantação da edificação no terreno, na escala adequada, devidamente cotada, com todos os elementos que caracterizam o terreno, suas dimensões, recuos de todos os elementos salientes, reentrantes, áreas e poços, além de todo elemento existente no passeio fronteiro.

Nesse sentido, a partir do projeto que geraria a autorização para construir, o poder público poderia fiscalizar a aplicação das normas que constam na lei. Entretanto o que geralmente ocorre são as construções clandestinas, sem autorização, o que dificulta o controle sobre a produção do espaço urbano e em especial das calçadas.

O código de obras e posturas de Maracanaú não define expressamente as medidas e padrões das construções, mas se reporta às disposições de força superior que são as leis estaduais e federais e às normas da Associação

Brasileira de Normas Técnicas – ABNT que regulamentam, desde trabalhos científicos até a pesada produção industrial.

A Norma Brasileira – NBR – 9050 que normatiza a “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” é que determina, no item 6.10, as normas técnicas para espaços de circulação externa, entre eles a calçada ou passeio. Diz: “6.10 - Circulação externa. Calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres devem ter piso conforme 6.1” (ABNT, 2004, p.53). A partir daí a norma vai definir as inclinações máximas transversais e longitudinais, as dimensões de faixa para livre circulação, os rebaixamentos para entrada de veículos e acessibilidade para cadeirantes, além de tratar da colocação de vegetação, mobiliário urbano e realização eventual de obras sobre as calçadas.

Todos estes usos estão previstos e regulamentados pela lei Municipal e pela NBR 9050, entretanto, ao percorrer pequenos trechos de calçadas em Maracanaú, percebe-se a permanente afronta à lei e à norma, sem que nada seja feito para minorar os prejuízos sofridos pelos que necessitam transitar pelas calçadas da cidade, mesmo quando o código de obras afirma no Art. 358: “É de responsabilidade da fiscalização municipal, cumprir e fazer cumprir as disposições desta Lei” (Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000, p.113).

Apesar de existirem normas explícitas para a padronização das calçadas, a lei não explicita formalmente de quem é a responsabilidade pela execução, se do poder público ou do proprietário do imóvel fronteiro. Ademais, no Art. 14, §1º, parágrafo III a lei libera da solicitação de licenciamento as obras de “reparos e pavimentação de passeios em geral” (Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000, p.12).

Assim, quando se trata de implantação de edificações, a lei 729/2000²³ solicita o projeto “...de todo elemento existente no passeio fronteiro”, mas quando se trata de obras de reparo e pavimentação não exige licenciamento. Essa contradição e ausência legal gera um estado de anomia e confusão, relacionado às calçadas da cidade, uma estética da desordem e o sentimento de irrelevância dessa estrutura na vida urbana. A confusão cultural entre o público e o privado é reforçada pela liberdade, favorecida pela anomia, na construção desses espaços públicos.

²³ No Art. 5º, § 2º, parágrafo II

O ser humano, ao construir espaços, expressa sua identidade e seus valores. Na transformação mútua do ser humano e do seu espaço de vida pode-se dizer que “os homens são o que fabricam para si mesmos. Eles são seu espaço, produto do seu trabalho e resultado do seu consumo – dispêndio do próprio território, derivação do uso que se faz dele” (Hissa, 2006, p.87). Se o ser humano é o que fabrica, é importante analisar o que querem dizer as calçadas “fabricadas” pelos moradores de Maracanaú. A própria constituição estrutural das calçadas pode ser o reflexo físico de um ser humano fragmentado, individual, descoletivizado, ensimesmado em seu ambiente privado, sem um projeto comum de cidade, influências advindas do modo de vida da atualidade, que destacamos a seguir.

2.4. As Transformações da Modernidade

Nas últimas décadas, o mundo e em especial as cidades têm passado por transformações econômicas, tecnológicas, espaciais e sociais que modificam a vida cotidiana de seus moradores. Pode-se afirmar que a intensidade das mudanças atuais poderia ser comparada às transformações ocorridas nas cidades com o advento da industrialização e sua posterior transformação urbanística. Castells (2003, p.29-30) é enfático ao afirmar que:

Esta nova forma de organização social, em sua globalidade penetrante, se difunde por todo o mundo, do mesmo modo que o capitalismo industrial e seu inimigo gêmeo, o estadismo industrial fizeram no século XX, sacudindo as instituições, transformando as culturas, criando riquezas e induzindo pobreza (...) Feliz ou não, é efetivamente, um novo mundo.

Nesse novo milênio os vários fatores decorrentes da “globalização” impactam sobre o modo de vida em geral engendrando um “novo” ser humano fruto de uma “nova” realidade e em relação com um “novo” espaço urbano. Assim, as vivências, usos e significados do espaço público das calçadas para as populações que residem nas cidades, são passíveis de sofrer transformações igualmente profundas.

As transformações globais vêm gerando consequências locais com impacto direto no espaço público, na sua vivência e estrutura. Percebe-se o descuido e esvaziamento das praças, passeios e calçadas. O isolamento e separação das pessoas em espaços privados, cercados e controlados, provocando um agravamento da estratificação social e a progressiva diminuição da vertebração social²⁴, o que dificulta a imprescindível convivência dos moradores nas cidades.

Simmel (1967) analisa a vida na cidade dentro de uma perspectiva mais individual. Afirma que o excesso de estímulos a que são expostas às pessoas nas cidades e por estas últimas significarem a sede do poder econômico e da divisão social do trabalho e especialização, gerariam um ser humano mais individualizado, objetivo e indiferente aos demais. Contrariamente às cidades pequenas onde a pouca quantidade de estímulos e relações reforçadas por hábitos levam a construção de vínculos mais profundos. A própria natureza da construção social que representa a cidade propiciaria a priorização do valor de troca em detrimento das trocas humanas. Nesse contexto os espaços de trocas humanas seriam imprescindíveis. Seria por meio do espaço público que se daria a relação entre grupos estratificados e isolados ou entre pessoas individuais, aspecto fundamental à manutenção da vida em sociedade.

A vivência conjunta do espaço público pode fortalecer o sentimento coletivo de pertencimento a uma cidade, o que segundo Lefebvre (1978) fortalece o verdadeiro sentido do que seja cidade. O autor alerta sobre o “direito à cidade” ou à vivência da cidade como um dos direitos fundamentais do ser humano. Para ele, o advento da industrialização e a intensificação das trocas capitalistas criam o tipo de cidades que conhecemos na atualidade, que em seu âmago tende a destruir a vida urbana. Ele afirma que as estruturas, formas e funções da cidade passam a ser definidas com relação às motivações da sociedade de consumo. A cidade perde seu valor como “obra de arte”, criação e criadora de seres humanos e se reduz ao seu valor de troca, como bem de consumo: imobiliário, comercial, turístico, etc.

Para que se recupere a vivência nas cidades seria necessária a transformação das necessidades da sociedade de consumo em

²⁴ O termo vertebração social se refere a uma rede de relações sociais que conformam uma identidade coletiva e atuam como suporte entre as pessoas e a coletividade conferindo-lhes um sentido de comunidade (Pol, Guardia, Valera & al., 2000).

“...necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares nos quais as trocas suplantariam o valor de troca” (Lefebvre, 1978, p. 124). O autor supõe que para existir vida urbana é necessário que exista convivência, encontros, confrontações e que isso se passa livremente nos espaços onde se manifesta a realidade urbana: nas ruas, praças e espaços significativos, ou seja, no espaço público.

As transformações determinadas pela pós-modernidade, a partir da análise de alguns autores (Tourraine, 2005; Bauman, 2006), apontam para uma nova forma de perceber, de apropriar-se, identificar-se e agir com relação às diversas possibilidades de contato com a estrutura material e social que nos cerca. O significado dos espaços e das inter-relações seja na esfera privada ou numa esfera mais ampla, parecem ter se transformado.

Alain Tourraine (1998, como citado por Bauman, 2006) afirma que as transformações pelas quais passam a humanidade propiciam uma nova forma de ver a vida, não mais a partir de valores comunitários e tradicionais, mas a partir de si mesmo. Essa nova percepção do mundo e de si mesmo inserido nele, faz parte do processo de mudança estrutural que a vida humana experimenta nesses novos tempos. O autor fala da “morte da definição do ser humano como ser social definido pelo seu lugar na sociedade, que determina suas ações e comportamentos” (1998, como citado por Bauman, 2006, p.27). O ser humano não se apegaria mais a valores comunitários, como antes, na elaboração de sua identidade e práticas sociais.

Essa grande transformação dos valores humanos repercute prontamente sobre tudo o que possa ser representativo dos comportamentos humanos. Bauman (2006) usa o termo modernidade líquida em contraponto à modernidade pesada para analisar diversos aspectos da vida humana em transformação, incluindo as relações *indivíduo e comunidade, público e privado, espaço e tempo*, essenciais à discussão sobre o *espaço público*.

Os termos cunhados por Bauman (2006) são esclarecedores: a modernidade pesada, sólida, condensada e sistêmica é representativa do totalitarismo, da visão de mundo conduzida de fora para dentro do sujeito. Seus ícones principais são as fábricas fordistas com suas rotinas predeterminadas, a burocracia de Max Weber com seu “modelo ideal”, a vigilância da vida em todos os seus domínios para que não se rompam as regras, sem importar o

pensamento humano, a criatividade ou o discernimento, nada do que pudesse representar o sujeito como portador de uma expressão individualizada. Vencer essa pressão externa seria alcançar a autonomia, a liberdade de eleição e de autodeterminação.

A crítica da sociedade autoritária ao invés de conduzir ao pensamento do indivíduo como ser coletivo, auto construído a partir de uma sociedade que assume seu poder de crítica evocando os autênticos valores coletivos parece ter-se esvanecido pelo caminho da história. Ao invés de nos construirmos como indivíduos inseridos em um contexto coletivo através do diálogo, do conflito e do jogo das diferenças, o estado atual da sociedade moderna impõe valores individualistas onde a condição de cidadão, ser humano por definição decorrente de sua preocupação pelos valores e atributos públicos, está cada vez mais desaparecido do mundo concreto.

Para Bauman (2006, p.37)

Individualização consiste em transformar a identidade humana de algo dado em uma tarefa, e em fazer os atores responsáveis desta tarefa e das consequências de seu desempenho. Em outros termos consiste em estabelecer autonomia de direito (tenha ou não sido estabelecida autonomia de fato).

O indivíduo construtor de si mesmo, na ausência de valores coletivos mais amplos, se apoiaria em uma autodeterminação ou em valores de grupos menores, como as classes sociais, categorias profissionais, étnicas etc. O mais recente fenômeno urbano de constituição de grupos é o que se denomina “tribos urbanas”, no qual os indivíduos se ligam a coletividades com valores, ideias, vestuário e formas de expressão diferenciadas. O sentido do ser humano como um todo único se dissolve e se fragmenta em vários “modelos”, cada um lutando por reconhecimento e espaço na sociedade.

Para Bauman (2006) esta é a época da “modernidade líquida”, onde o que parecia permanente e sólido se “liquidifica”, perde consistência, torna-se vago e difuso. Parece não existir padrões seguros a seguir, a vida é uma sucessão de momentos e contingências onde o indivíduo tem a tarefa de tomar autonomamente suas decisões a partir das informações que consegue captar.

Ser livre é o desejo de todos, entretanto a liberdade absoluta somente poderia obter-se contrariando a sociedade, o que romperia com o conceito de ser social. O indivíduo “de direito” foi instituído por uma nova forma de pensar, por uma busca por liberdade e uma nova forma de comportar-se em relação ao mundo que o cerca. O indivíduo “de fato” está longe de ser uma realidade em uma sociedade na qual se desintegra o conceito de cidadania.

Bauman (2006, p.30) afirma que:

...esse oco fatídico não pode explicar-se como resultado de uma mudança de humor, uma míngua do apetite por reformas sociais, um decrescente interesse pelo bem comum e pelas imagens de uma sociedade justa, o decréscimo de popularidade do compromisso político e o crescimento da maré de sentimentos hedonistas do tipo *eu primeiro*. As causas da mudança são mais profundas, tem suas raízes na grande transformação do espaço público e, de forma geral, na maneira em que a sociedade moderna funciona e se perpetua a si mesma.

O espaço público como lugar do diálogo, negociação e acordo vem sendo esvaziado através da sobreposição dos problemas públicos pelos privados. A pressão individualizadora despoja os indivíduos de sua habilidade e interesse pelo sentido público da vida, da cidadania.

O indivíduo de direito não pode transformar-se em indivíduo de fato sem primeiro converter-se em cidadão. Não existem indivíduos autônomos sem uma sociedade autônoma, e a autonomia da sociedade exige uma autoconstrução deliberada e reflexiva, algo que somente pode alcançar-se pelo conjunto de seus membros. (Bauman, 2006, p.46)

Na mesma linha de raciocínio Ascher (2010) estabelece uma estreita relação entre o processo de “modernização” da sociedade e as transformações físicas e sociais das cidades. Em contraponto a Bauman (2006) e Tourraine (2005), Ascher (2010) fala de “modernização” e não de modernidade líquida ou pós-modernidade. Para o autor a modernização é um processo e não um estado, visto que as sociedades modernas estão fundamentadas na mudança e não nas tradições. Ele identifica três etapas neste processo: a alta

Modernidade, do fim da Idade Média ao início da revolução industrial; a média Modernidade, com o período da revolução industrial, da produção de bens subordinados à lógica capitalista e a fase atual, baixa Modernidade ou modernidade avançada, processo recente, no qual houve uma aceleração das características da modernização.

Ascher (2010) identifica três principais componentes da modernização ou três dinâmicas sócio antropológicas características desse processo: Individualização; Racionalização e Diferenciação Social.

A individualização é definida como “a representação do mundo, não a partir do grupo social ao qual pertence o indivíduo, mas a partir da própria pessoa” (Ascher, 2010, p.22). Na individualização as lógicas individuais se sobrepõem progressivamente às lógicas coletivas ou mesmo de pequenos grupos como afirmava Tourraine (2006). Nessa perspectiva, o indivíduo “pensa” sua vida e seu espaço em função de si mesmo, das suas aspirações e desejos pessoais. “Assim, as sociedades modernas separam e reúnem indivíduos e não grupos” (Ascher, 2010, p.22). A racionalização é a dinâmica na qual os indivíduos tomam decisões com base em reflexões e não mais tendo por base as tradições. A racionalização seria o exercício do livre arbítrio, sendo as escolhas individuais fruto de análise das experiências e práticas pessoais. A diferenciação social determina um ser humano marcado pelo multipertencimento. O indivíduo não se constrói mais a partir de uma só referência como seu lugar de origem, a família ou o trabalho. Um mesmo indivíduo pode ter seus gostos e suas práticas relacionadas a diversificadas fontes de influências. Assim, “os indivíduos, mais diferenciados e autônomos compartilham apenas momentaneamente valores e experiências sociais” (Ascher, 2010, p. 42).

A intensificação do processo de modernização produziu, para Ascher, a “Terceira Revolução Urbana Moderna”, com fortes mudanças no espaço físico e social das cidades. A metapolização ou absorção das cidades vizinhas pela cidade principal de uma aglomeração é fortalecida pelo desenvolvimento das tecnologias de transporte e telecomunicações. Os indivíduos fazem uso intenso dessas tecnologias para organizar seu espaço-tempo. O automóvel individual, o celular, o micro-ondas/congelador, são objetos imprescindíveis para uma maior autonomia e individualização nesse espaço urbano. Com isso é possível

para cada sujeito decidir seu roteiro, personalizar suas comunicações, flexibilizar seus horários de trabalho e individualizar suas refeições. Em suma, é uma sociedade onde “(...) os indivíduos se esforçam em ser livres, juntos” (Ascher, 2010, p.69).

A individualização provoca uma crise na ideia de fornecimento de serviços públicos igualitários. Como seres com necessidades tão individualizadas podem ser atendidos por serviços públicos isonômicos? Para Ascher a diversificação e individualização dos serviços públicos devem recorrer muito mais a princípios de “equidade”, senso de justiça, reconhecimento do direito individual que a princípios de “igualdade”, onde a lei define as condutas. Inclusive no fornecimento de serviços e tratamento da “coisa” pública é necessário recorrer à racionalização, à reflexão. Nem as experiências passadas, tampouco a lei definem a atuação exitosa do poder público.

Atualmente os interesses individuais dominam a esfera pública, a invasão do público pelo privado se faz sentir em diversos aspectos da vida, em especial e no caso a ser aqui analisado: os espaços públicos das calçadas.

O comportamento individualista, a preocupação com os problemas privados só tende a crescer na sociedade fragmentada da “Modernidade líquida”, “Pós-Modernidade” ou “Modernidade avançada”. Com a fragilidade e multiplicidade dos vínculos sociais “os indivíduos já não têm a sensação de compartilhar com outros indivíduos um grande número de interesses comuns, em diversos campos” (Ascher, 2010, p.72). O desafio principal parece ser descobrir como tratar problemas individuais transformando-os em assuntos de interesse público, “...para recoletivizar as utopias privadas da política de vida de modo que estas voltem a ser visões de uma sociedade boa e de uma sociedade justa” (Bauman, 2006, p.57).

Nesse sentido o desafio da “Modernidade avançada” é a construção de decisões públicas em consonância com uma multiplicidade de interesses diversificados, o que implica em reflexão, compreensão e negociação (Ascher, 2010). Essas decisões repercutem na construção de espaços múltiplos que contemplem novas práticas sociais, soluções adaptadas às diferentes necessidades, em suma, num conjunto urbano diversificado e complexo em que essa nova realidade social possa se manifestar plenamente e no qual considere que se valha a pena viver.

2. 5. A Subjetividade Humana Inscrita nas Calçadas

Assim como a cidade reflete em sua estrutura e sociabilidades a cultura de um tempo específico, entende-se que as calçadas como parte da estrutura urbana são igualmente marcadas por seus moradores. Estas, por estarem sob a responsabilidade do morador e, com a ausência de fiscalização do poder público, expressam os gostos, valores e o seu nível social. São, portanto, marcas fundamentais para a compreensão da subjetividade do seu morador.

2.5.1. Territorialidade e privacidade nas calçadas.

Qualquer que seja o espaço – quarto de dormir, casa, bairro ou a cidade como um todo – ele é passível de sofrer intervenções conforme seja de domínio público ou privado. Isso ocorre porque a construção e transformação dos espaços de vida é uma forma privilegiada de inscrição da subjetividade humana, seja individual ou coletiva. Assim sendo, a calçada, como espaço público, pode igualmente ser marcada.

A inscrição da subjetividade humana no espaço é estudada pelo conceito de territorialidade. Inicialmente investigada no âmbito animal, a territorialidade revela um caráter biológico e instintivo, apresentando-se como uma necessidade inata de defesa dos espaços para reprodução e alimentação, sendo realizada por marcações com urina ou secreções.

Nos seres humanos, seres culturais e simbólicos, as manifestações de territorialidade apresentam-se de forma mais complexa e sofisticada, a subjetividade se inscreve no espaço, por exemplo, a partir dos estilos de construções públicas, ou de forma individual por pichações, marcas em árvores, formas de decorar, organizar e proteger a própria casa.

Valera e Vidal (2002), a partir dos estudos de Altman (1975), entendem e descrevem a territorialidade como “um padrão de conduta associado à posse ou ocupação de um lugar ou área geográfica por parte de um indivíduo ou grupo, que implica na personalização e defesa contra invasores” (p.136).

Na personalização o ser humano busca a distinção, a diferenciação do todo. A personalização do espaço leva à percepção de extensão do “eu” ao lugar. É por assim dizer uma extensão da própria identidade do sujeito, forma de expressar sua identidade no espaço. A defesa de um território está relacionada à posse de uma área geográfica e proteção do espaço em benefício próprio ou do grupo ao qual pertence, levando à possibilidade de regular o acesso dos outros ao lugar, ou seja, à construção de espaços de privacidade.

Os estudos clássicos sobre privacidade e territorialidade classificam os espaços, segundo o grau de privacidade oferecida e os territórios segundo o nível de controle por parte do usuário. Essa classificação se torna bastante útil e reveladora no que toca o entendimento da percepção dos espaços por parte de seus usuários. Com maior grau de privacidade e controle mais exclusivo e permanente estão os espaços *privados ou territórios primários*. Os *espaços ou territórios públicos*, ao contrário, podem ser utilizados e ocupados por todos, o que leva a um grau mínimo de privacidade. Entre os dois estão os espaços *semipúblicos ou territórios secundários*, que não possuem regras fixas de controle e por isso mesmo oferecem privacidade relativa e compartilhada entre algumas pessoas (Valera & Vidal, 2002).

Nesse sentido e se usamos como metáfora as camadas de uma cebola (Moles & Robmer, 1998), o núcleo seria a parte mais privativa do espaço, à medida que avançamos em direção às extremidades entramos em espaços cada vez mais públicos. Assim pode ser entendida a casa em relação à rua. Quanto mais interno é o espaço, mais privativo, como o banheiro e o quarto de dormir, à medida que nos expandimos encontramos a sala de estar, a cozinha, espaços compartilhados pelos moradores de uma casa. Avançando mais chegamos ao jardim, muitas vezes aberto à rua e, portanto, com privacidade extremamente reduzida. Por fim chegamos à calçada.

A calçada é um espaço público, mas apesar da lei determinar suas normas de execução, o particular, expressa na construção, o seu estilo ou gosto pessoal, deixando visível, pelos materiais utilizados, inclusive o seu nível econômico. A falta de obediência dos proprietários e a ausência de cobrança pelo cumprimento da lei, por parte do poder público, transformam o espaço público em um mosaico de subjetividades, onde cada proprietário constrói

como quer ou como sua condição financeira permite. A forma de construir são marcas de territorialidade, obtendo pela personalização da calçada, uma “privatização” do espaço público que pode servir inclusive como forma de defesa e proteção contra prováveis violadores da privacidade da “calçada da casa”.

A calçada só pode ser compreendida em sua relação com a casa e vice-versa. No estudo dos ambientes residenciais torna-se fundamental contemplar os ambientes próximos. Esses ambientes são tomados em seus elementos físicos e sociais. Assim, ao estudar a casa, deve-se ampliar o nível de análise ao bairro, dois ambientes físicos interligados. Ademais os elementos sociais representados pela vizinhança perpassam e interferem nos elementos físicos (Américo, 2002).

Uma das dimensões importantes nesse estudo ambiental é o que determina o grau em que a residência está “aberta/fechada” aos estranhos. Esta dimensão é semelhante ao gradiente público/privado (Rapoport, 1978 como citado em Américo, 2002), que determina o nível de privacidade, ou seja, quanto mais aberta, mais pública, quanto mais fechada, mais privada. O nível em que os espaços residenciais são mais abertos ou fechados é determinado por fatores culturais, posição social e posição adiante/atrás em relação à parte externa da casa. Semelhante a Molles e Robmer (1998) que tratam dos espaços mais internos como mais íntimos, Rapoport (1978 como citado em Américo, 2002) afirma que os espaços mais íntimos são os que se encontram mais afastados da rua, o que determinaria uma maior privacidade.

É interessante perceber que a personalização da calçada pode tentar obter uma maior privatização do espaço próximo à rua, que normalmente deveria ser público e uniformizado. Ocorre, portanto, uma inversão de valores quando encontramos espaços públicos personalizados. Assim Rapoport comenta que:

O que para uns é público, para outros é completamente privado, o que pode dar origem a conflitos no uso do espaço. Comportamentos que certos status sócios culturalmente baixos realizam diante de suas casas, são considerados completamente privados por status mais elevados (1978 como citado em Américo, 2002, P.175).

Os valores culturais e a posição social dos proprietários das casas podem influir consideravelmente na forma e função das calçadas e nas interações que ocorrem nas calçadas em Maracanaú.

2.5.2. Identidade social nas calçadas.

Valera e Vidal (2002) afirmam que as funções da territorialidade estão relacionadas a dois aspectos principais: 1) interação e organização social e 2) identidade pessoal e grupal.

O controle e domínio de um território desejado se realizam pela possibilidade de decidir quem terá acesso e que tipo de atividades se realizará no espaço, o que implica em decisão sobre o tipo de interações e organização social que ali podem ocorrer. Assim o controle de um território como a calçada pode ser concretizado a partir da implantação de barreiras e marcadores que limitam seu uso público e torna proibitivo o seu tráfego. A finalidade primeira da calçada como passeio público fica desviada para calçada como “espaço de entrada da casa”, aonde só vai ou permanece quem se relaciona com os proprietários da casa, determinando as formas de sociabilidade e interação possíveis.

Controlar o acesso à calçada é mais que tomar posse de um espaço, é igualmente atribuir significado ao lugar. A personalização do espaço é uma forma privilegiada de refletir o “eu”, comunicando aos demais a própria identidade. A inscrição da subjetividade no espaço pode facilitar o sentimento de apego ao lugar, o que contribui para a apropriação e a construção da identidade.

Entretanto, “a personalização do território influi tanto na identidade pessoal quanto na grupal” (Valera & Vidal, 2002, p.143). Quando a personalização se dá em um espaço público e este passa a refletir uma personalidade, o apego ao lugar e o sentimento de apropriação que deveria ser coletivo fica restrito ao sujeito ou ao pequeno grupo ao qual ele faz parte. Valera e Vidal afirmam que “... a decoração exterior da moradia pode aumentar o contato com os vizinhos e aprofundar o apego à vizinhança” (2002, p. 143). Uma decoração mais aberta levaria a um incremento dos contatos entre vizinhos, mas ocorrendo o contrário, isso poderia significar uma vontade de

“não interação”, o que dificultaria os contatos e a construção de um sentimento comum relacionado ao espaço. Se isso é assim para a decoração exterior, o que dizer da própria personalização da calçada? Que consequências poderiam advir para o apego coletivo e apropriação do lugar?

A construção de um sentido coletivo para as calçadas passa pela possibilidade destas terem funcionalidade coletiva. Um estudo sobre o sentido atribuído às ruas comerciais tradicionais da capital da Malásia (Shamsuddin & Ujang, 2008) revela que a funcionalidade comercial das ruas é o principal elemento na construção do significado e do apego ao lugar. Nesse sentido as ruas e calçadas são vistas como espaços coletivos, acessíveis, legíveis, diversos, dinâmicos e adequados ao desenvolvimento das atividades comerciais, o que favorece a construção do apego e do significado coletivo das ruas.

A apropriação coletiva dos espaços públicos, pelo seu uso livre, constrói sentimentos de apego ao lugar, resultando na construção de uma identidade comum. As calçadas apropriadas individualmente não funcionam como um espaço público onde as diversidades dialogam, descobrem afinidades e constroem um sentimento de coletividade.

2.5.3. Apropriação do espaço público.

A apropriação, concebida de forma mais simples, significa “tomar posse de algo” através da territorialidade. Ao “apossar-se” afetivamente e simbolicamente de um espaço o sujeito cria as condições para o surgimento de um sentimento de pertencimento. Esse processo de transformação de um espaço “vazio de significados” a um “lugar significativo” é o que se pode chamar de apropriação (Pol, 1996), condição necessária para o surgimento da identidade de lugar. O sentimento de pertencimento, a identidade, quando compartilhados, constituem a base para o surgimento do universo de significados representado pela cultura, expressão da identidade coletiva.

Além de tornar significativo um espaço indefinido, a apropriação contempla um sentido de continuidade do sujeito no tempo. “A apropriação contínua e dinâmica do espaço dá ao sujeito uma projeção no tempo e garante a estabilidade da sua própria identidade” (Pol, 1996, p.43).

Na atualidade, com todas as transformações a que estão impostas a subjetividade e a identidade humanas, seria, todavia pertinente, tratar a apropriação como um processo que dá ao sujeito uma projeção estável no tempo? A identidade do sujeito estaria relacionada aos espaços físicos por quanto tempo? A noção de tempo cada vez mais fluido, cada vez mais rápido, não estaria igualmente marcando e transformando os conceitos a ele vinculados, como é o caso da apropriação?

Alguns estudos procuram entender as mudanças no apego ao lugar a partir do aumento da mobilidade na atualidade (Vidal, Valera & Però, 2010), outros fazem um apanhado teórico da “construção não localizada dos vínculos pessoa-lugar” em virtude da mobilidade (Di Masso, Vidal & Pol, 2008). A dinâmica da sociedade atual nos leva a pensar que o apego ao lugar e por consequência a apropriação podem estar sendo transformados por dois aspectos da atualidade: o primeiro é efetivamente a possibilidade ampliada de mobilidade por questões de trabalho, estudo, melhoria e rapidez dos meios de transportes e comunicações; e o outro seria pela transformação dos espaços em mercadoria, mesmo aqueles que, em um passado próximo, eram adquiridos para a vida toda, como a casa.

Entende-se que a apropriação é um processo fundamental para a constituição da identidade e do simbolismo do espaço, o que pressupõe uma relação afetiva com os espaços nos quais ela se manifesta. Entretanto o que parece se fortalecer, na atualidade, é uma visão mais utilitária e provisória do espaço, tanto no âmbito privado como no público. Nesse sentido Bauman (2006) trata vários aspectos da vida enquanto processos “líquidos”: medo líquido, amor líquido etc. A ideia do consumo de bens parece ter se expandido às relações entre as pessoas e, porque não supor, igualmente ao espaço. A apropriação na “modernidade líquida”, não estaria também marcada pela característica da fluidez? Pode-se pensar numa apropriação líquida?

Da mesma forma que o ser humano se adapta, transforma e constrói um processo de vinculação aos lugares, o contexto muito mais dinâmico da vida na atualidade, o estaria “forçando” a elaborar processos de apropriação cada vez mais provisórios e mutáveis. Aprender a lidar com a “fluidez” da vida, das pessoas, das coisas e dos lugares, adaptar-se a novos valores poderia ser uma forma de proteção à identidade, que passaria a ser constituída por um mosaico

de lugares e pessoas que estão “de passagem”, mas que, mesmo assim, dão sua contribuição na constituição desse sujeito.

Um apego ao lugar mais provisório foi descrito por Mc Andrew (1993 como citado em Amérigo, 2002) que destaca duas modalidades de apego: 1) quando o indivíduo tem uma “dependência mais genérica do lugar”, estando satisfeito em vários locais diferentes tanto tempo quanto esses lugares possuam características adequadas e 2) “dependência geográfica do lugar”, um forte apego a um lugar concreto. O autor descreve a possibilidade de diferentes intensidades de apego, que podem variar entre os indivíduos. Pode-se supor que a intensidade do apego de um indivíduo ao lugar varia em função do tempo de ligação, das vivências e da própria personalidade do sujeito.

A ideia aqui defendida é que esta ligação é também influenciada pelo “espírito da atualidade”, que acelera o tempo, dinamiza a vida e não mais se encanta com o “antigo” e “obsoleto”. O que fica flagrante na frequente “generalização dos lugares urbanos”, lugares padronizados e desconectados da cultura local, construídos a partir de conceitos uniformes de planejamento urbano (Wheeler, 2004; Mohammed Abdullah, 1998 como citado em Shamsuddin & Ujang, 2008). O lugar é construído para ser consumido como uma mercadoria qualquer.

O consumo de lugares diferentes, novos e mutantes, onde a apropriação por um lugar específico não tem tempo o suficiente para se manifestar, construindo-se assim apegos cada vez mais fluidos e funcionais. O que poderia ser ilustrado pela frase: amo meu lugar até quando ele me for suficientemente útil. O desenvolvimento de apegos fluidos e mutáveis pode reduzir o compromisso de alguém com “seu lugar”. Afinal o lugar deve “servir-me” e não o contrário. Poderíamos explicar dessa forma o pouco interesse pela vida coletiva, relacionada à dificuldade de apropriação dos espaços públicos.

Ao tratar do problema de construção de vínculos na cidade, Soczka (2005) explica que o ser humano, apesar de ser uma espécie única, tendo total capacidade de comunicação, constrói “pseudo-especializações de natureza cultural, que se não impedem, dificultam esta comunicação” (p.108). As subculturas são de natureza grupal, associações de poucos, como família, amigos, colegas, vizinhos mais próximos. A fragmentação em redes sociais de apoio com valores próprios permite ao ser individual o pertencimento a um

espaço reduzido de relações, o suficiente para fugir da anomia, mas insuficiente para um contato coletivo mais amplo. Assim os urbanitas, vivem “... com universos perceptivos e mapas cognitivos que constituem mundos próprios com parcas franjas de comunicação entre si” (p.110).

A vida urbana na atualidade acelera o tempo e fragmenta os grupos sociais, estes dois aspectos precisam ser levados em conta na análise da natureza da apropriação dos espaços públicos que, em sua concepção, devem ser produzidos para uma coletividade ampla e tomados, a princípio, como uniforme.

2.5.4. Contatos sociais e espaço público.

A casa é o lugar por excelência da subjetividade, por mais que esteja “fechada” aos contatos com a rua, não pode existir como unidade autônoma e sem relação com a dinâmica externa do espaço público. O estudo das calçadas diante das casas pressupõe sua análise física e psicossocial. A calçada deveria funcionar como um elo entre os diversos moradores de uma rua, um espaço que favoreceria os contatos e os vínculos em dimensões mais amplas, como o bairro ou com a cidade.

Américo (2002, p.177) afirma que “a partir de uma perspectiva psicossocial, o bairro é uma zona que permite o estabelecimento de redes sociais entre seus habitantes, os quais possuem certo sentimento de pertencimento ao mesmo”. As “teias sociais” tecidas entre vizinhos variam em função das especificidades urbanísticas do lugar e do estrato social dos residentes (Soczka, 2005).

Pode-se supor a importância da estrutura das calçadas para a formação de redes sociais a partir da afirmação de Soczka em relação à estrutura urbana de forma ampla: “o traçado arquitetônico é de extrema relevância como agente facilitador ou inibidor de contatos sociais (...)” (2005, p.112), no que corrobora Américo (1995) ao dizer que os componentes físicos de um bairro podem afetar os padrões de interação entre os residentes. Esses contatos tornam-se cada vez mais estáveis quando existe a possibilidade de apropriação de um espaço identificado como coletivo. A estrutura urbana acolhedora, acessível e verdadeiramente coletiva propiciaria vivências comuns e contatos positivos

entre os moradores de uma vizinhança, fortalecendo os vínculos de identidade e apropriação com o lugar.

O estrato social dos grupos também interfere na forma como se estabelecem os contatos sociais. As classes sociais, economicamente mais abastardas, constroem seus relacionamentos, preferencialmente, através das relações de trabalho e afinidade cultural, portanto, a proximidade da moradia não possui forte relevância nesse contexto. Entretanto, para as classes sociais mais pobres ou operárias, como é o caso de Maracanaú, a proximidade residencial é fundamental para a formação de redes sociais. Nesses casos os filhos, ao constituir família, buscam moradia no mesmo bairro onde vivem os pais e, as amizades, são formadas preferencialmente entre os vizinhos (Maisonneuve, 1963 como citado em Soczka, 2005). Isso ocorre por ser a família e os vizinhos as principais fontes de suporte numa comunidade pobre.

A proximidade entre vizinhos pode também ser geradora de um sentimento de comunidade, na medida em que “essa comunidade constrói para si própria uma identidade social que a pode constituir como microcultura urbana” (Soczka, 2005, p. 113). Nesse contexto acredita-se que a calçada funcionaria como elo entre as casas e as pessoas, ela é o espaço público que melhor pode fortalecer os laços de vizinhança. A estrutura das calçadas não parece ser determinante para o surgimento de redes sociais específicas, entretanto entende-se que sua estrutura adequada e acessível poderia ampliar seu uso coletivo e as oportunidades de contato, geradores de vínculos sociais.

O interesse na análise física das calçadas se centra, portanto, em estabelecer até que ponto sua má estruturação e descontinuidade impedem contatos mais próximos, dificultando a formação de laços comunitários. Ao invés de constituírem-se numa comunidade, os vizinhos podem vir a ser apenas estranhos que dividem o mesmo espaço.

2.5.5. Estranheza, violência e insegurança nas cidades.

A palavra “estranho” não está associada a “estrangeiro”, como a raiz comum poderia sugerir. Estranho toma o sentido de algo diferente, incomum, o que não necessariamente se refere à pessoa ou cultura de outro país. Uma pessoa nascida na casa vizinha pode ser tão ou mais estranha que a nascida

no exterior. A estranheza é, portanto um comportamento desvinculado de atitudes ou pensamentos relacionados à outra cultura. Ela está sim associada ao sentimento de admiração ou de surpresa em relação a uma situação ou alguém diferente ou simplesmente desconhecido.

O modelo de alta concentração humana da cidade produziu a intensificação dos contatos e trocas sociais, diversidade cultural, novos hábitos, muitos contrastes, um excesso de manifestações e processos que, segundo Fernández (2002), contribuem a determinar um “tipo psicológico especial”, diferente do indivíduo das pequenas comunidades. O cidadão convive com inúmeras pessoas das quais nada pode prever a respeito, o que pode gerar uma atitude de afastamento, de estranheza do outro por medo ou insegurança relacionado ao seu comportamento desconhecido. Realidade muito diferente da vivenciada nas pequenas comunidades, onde todos se conhecem e as diferenças de comportamentos e pensamentos são mínimas.

É possível que o excesso de pessoas consideradas “diferentes” ou “estranhas” em um lugar possa gerar sentimentos de esquivas, chegando à indiferença ao outro. A indiferença parece, portanto, estar presente nas cidades, independente da presença dos considerados “estranhos”. A noção de estranho, no ambiente urbano, parece ampliar-se para todo aquele que não faz parte diretamente das redes sociais conhecidas, dos grupos de amigos ou mesmo dos grupos com comportamentos e atitudes similares.

George Simmel (2007) trata a indiferença entre os habitantes das cidades como uma atitude de proteção à individualidade e à saúde mental. O excesso de estímulos e diversidade nas cidades poderia gerar um esgotamento nervoso naquele que se dispusesse a ser amplamente sociável, assim o autor justifica a atitude *blasé* dos habitantes das cidades, um misto de reserva, desconfiança, utilitarismo e racionalismo em relação aos que estão presentes na vida urbana. Ademais, Simmel arrisca uma explicação subjetiva para o afastamento entre os moradores das cidades afirmando que “a face interna desta reserva exterior, não é somente a indiferença, mas, uma aversão secreta, uma distância e uma rejeição recíprocas que, em caso de contato por alguma razão, degeneraria rapidamente em raiva e conflito” (2007, p.23). Milgram (1977 como citado em Fernández, 2002) defende que a indiferença não é uma patologia social, mas uma forma de adaptação onde se

desenvolvem relações superficiais que produzem o que denominou de “familiares estranhos” ou pessoas que se cruzam diariamente nos espaços públicos, mas que nunca se falam.

Outro aspecto importante da indiferença ou aversão ao estranho é que esta confere aos cidadãos uma liberdade sem equivalentes em qualquer outro contexto. Nas cidades as pessoas têm maior autonomia em relação aos grupos sociais aos quais pertencem. Segundo Simmel (2007), uma liberdade de expressão e comportamento desde sempre almejada pelo ser humano, que procura ser reconhecido mais pelo o que o individualiza, que pela sua natureza humana comum. Individualização que busca ser reconhecida, mesmo em oposição ao conjunto da sociedade e da cultura. A Individualização como processo intrínseco à modernidade é resultado do enfraquecimento das normas organizadoras do modo de vida controlado pelas instituições sociais (Igreja, estado e família) e à crescente adesão às regras grupais de “pessoas semelhantes”, onde a convivência é mais fácil e os comportamentos previsíveis.

A diminuição das relações sociais amplas, e a intensificação dos grupos restritos, reduziriam, cada vez mais, as possibilidades de diálogo, aumentando a estranheza, a indiferença e o conflito entre os moradores das cidades.

Entretanto, a estranheza e indiferença podem ser intensificadas pela presença, nos espaços urbanos, de pessoas ou grupos considerados perigosos o que geraria sentimentos de medo do delito e insegurança, tão comuns nas cidades. Estas pessoas e espaços estão associados a algumas características físicas e comportamentais. Nesse caso as pessoas e espaços considerados “perigosos” são evitados, aumentando mais ainda o esvaziamento do espaço público e as possibilidades de ações delitivas.

Fernández e Corraliza (1996 como citado em Fernández, 2002) classificaram dois grupos de fatores que os indivíduos associam ao medo do delito: o primeiro ligado à *difusão de informações negativas* sobre os ambientes, como notícias de jornais e opinião dos moradores; e o segundo relacionado a *aspectos ambientais como deterioração ou abandono do lugar*. Em investigações empíricas, os autores concluíram que em grande parte dos casos os lugares temidos não coincidem com os lugares onde mais frequentemente ocorrem os delitos, assim Fernández (2002) afirma que “um

lugar perigoso é um lugar ou cenário que a pessoa associa com possíveis atividades delitivas ou marginais, na ausência de possíveis apoios sociais” (p.271). No mesmo sentido Jacobs (2009) afirma que os espaços são considerados mais seguros na medida em que conta com a presença de pessoas do cotidiano, isso porque o sujeito sente que em caso de perigo têm como solicitar apoio. A autora defende que o controle da vizinhança, que chama de “os olhos da rua”, propicia uma sensação maior de segurança que a presença da vigilância formal através do patrulhamento policial.

A sensação de segurança no espaço público é, portanto pessoal e subjetiva e depende menos dos fatores físicos que da presença de pessoas que podem representar controle e apoios sociais.

Porém, parece ser certo afirmar, que o sentimento e a percepção de insegurança influenciam e determinam a circulação e a vivência das pessoas nos espaços públicos, sua forma e mesmo as escolhas residenciais, como viver em apartamentos ou em condomínios fechados, onde se convive entre pessoas de mesmo nível social e, portanto “pessoas confiáveis”, isolando-se do “perigo” potencial das ruas. Estamos em uma época em que o medo do delito e a insegurança pública são fatores condicionantes e estruturantes das relações sociais e da organização espacial (Souza, 2008).

Um estudo conduzido em Londres e no país de Gales (Gray, Jackson & Farrall, 2011) apontam para a inter-relação entre medo do crime e qualidade de vida. Os autores avaliaram a relação entre preocupação e precaução, avaliando os custos diários emocionais do medo do crime. A preocupação pode ser considerada “disfuncional e contraproducente” quando gera problemas pessoais (depressão, ansiedade etc.) e sociais (comportamentos antissociais) reduzindo assim a qualidade de vida do sujeito. Entretanto os autores avaliam que o medo pode ser considerado benéfico ou “funcional” quando ajuda o sujeito a ter comportamentos de precaução sem que isso implique em prejuízos para sua qualidade de vida. As pessoas mais propensas a sentir o “medo disfuncional” eram aquelas que tinham sido vítimas do crime, sofriam de problemas de saúde ou incapacidade e que possuíam ligações fracas com a comunidade. Nesse caso as pessoas tinham uma ideia ruim do bairro e dos vizinhos, considerando-os em declínio moral e desordem.

Novamente encontra-se a relação entre coesão social e medo do crime. O medo do crime é uma emoção que informa como as pessoas se sentem em relação à comunidade em que vivem. Gray, Jackson e Farrall (2011) afirmam que “as emoções moldam nossas crenças, nosso relacionamento com os outros e as formas em que atuamos em espaços públicos e privados²⁵” (2011, p.89).

Nas cidades brasileiras, o medo e a insegurança que permeiam a vida urbana se nutrem do aumento constante das estatísticas de assaltos e crimes violentos, além da relevância midiática dada a cada novo evento. As variadas formas de violência parecem minar como água em locais ou por parte de pessoas insuspeitas. As notícias revelam rapazes, moças e pessoas idosas de variados níveis sociais em atividades de roubo, assaltos e homicídios. Os eventos ocorridos na “guerra” contra as facções criminosas instaladas nas favelas do Rio de Janeiro, no último trimestre de 2010, causaram estupor em todo o país, ao perceber-se a dimensão que havia atingido o crime organizado e o tráfico de drogas.

A violência promovida por criminosos individuais ou por grupos organizados possui um aspecto comum e próprio a nossa época, ela “libertou-se completamente de fundamentações ideológicas” (Enzensberger, 1993 como citado em Souza, 2008, p.30). Hoje não se “faz guerra urbana” no Brasil por liberdade ou pela desigualdade, muito menos pela corrupção ou pela fome. A “guerra civil molecular”, expressão cunhada por Enzensberger (1993 como citado em Souza, 2008, p.29), ocorre por motivos tão insignificantes quanto impressionantes: pelo roubo ou assalto de objetos, mesmo os de pouco valor como celulares, tênis, relógios. A reação da vítima pode ser o estopim para que o ladrão se transforme em assassino. A violência no trânsito engrossa igualmente as estatísticas de mortos e feridos, sendo que a violência não é causada apenas por imprudência e imperícia na condução dos veículos, mas também por explosões de raiva e descontrole diante de uma simples ultrapassagem, que podem gerar perseguição nas ruas, avanços pelas calçadas e assassinatos, se o enraivecido possuir em seu poder uma arma de fogo ou qualquer objeto com o qual possa atingir o outro motorista.

²⁵ Tradução própria.

As cidades Brasileiras, grandes ou médias, transformam-se cada vez mais em “Fobópolis”, termo que Marcelo Lopes de Souza usa para definir “uma cidade dominada pelo medo da criminalidade violenta” (2008, p.09). O autor acrescenta que em todos os períodos históricos o medo da criminalidade sempre acompanhou as diferentes sociedades, entretanto a novidade vem da prevalência, na atualidade, dos crimes vinculados a razões econômicas e patrimoniais. Assim, “a criminalidade *ordinária*, sem motivação política ou religiosa direta, vai-se intensificando nas cidades de vários países, a ponto de um novo vocabulário começar a dar o tom dos novos tempos: *banalização da morte, cultura da violência*²⁶...” (Souza, 2008, p.39).

A “criminalidade ordinária despolitizada” é formada por uma complexidade de fatores estruturantes difíceis de resolver com ações pontuais, como por exemplo, a desigualdade de renda entre níveis sociais, o planejamento urbano deficiente, a educação pública de má qualidade, para citar alguns. Sem a perspectiva de soluções em curto prazo, o morador das cidades sofre de medo e insegurança, diante de uma sociedade considerada estranha e perigosa. A insegurança parece estar enraizada na “psicologia coletiva” provoca estresse crônico e transtornos fóbico-ansiosos. Assim Souza afirma que

A criminalidade é, em um país como o Brasil, em larguíssima medida, um subproduto da “dívida social” acumulada há gerações e gerações, sob a mediação de fatores institucionais (falência e inadequação intrínseca do sistema prisional, corrupção estrutural do aparato policial etc.) e culturais (ascensão de valores como o consumismo, individualismo e hedonismo). Por outro lado, a criminalidade e o sentimento de medo e insegurança associados ao seu aumento irão gerar impactos sócios espaciais negativos importantes, os quais servirão de obstáculos para o enfrentamento de vários fatores de injustiça social e má qualidade de vida entre os próprios pobres (...). (2008, p.40).

A criminalidade, o sentimento de insegurança e os impactos sócios espaciais encontram-se intrinsecamente relacionados, como em uma cadeia contínua e ascendente de interinfluências que se retroalimentam. As soluções apontadas para o problema da criminalidade através de ações de policiamento

²⁶ Grifos do autor.

ostensivo e preventivo, pouco ou nada interferem na quebra desse círculo vicioso. Acreditando nas interferências transacionais entre espaço e aspectos psicossociais, Souza defende que “...a política de segurança pública socialmente mais justa e eficaz, no longo prazo, é aquela que não é apenas imediatamente uma política de segurança pública, mas sim uma política de desenvolvimento sócio espacial na e da cidade ...” (2008, p.42).

Nesse sentido, cidades com uma política de qualificação dos espaços públicos, avançariam igualmente em promoção de segurança pública, pela ocupação da rua por uma quantidade maior de pessoas, que se apoiam e são “os olhos” uns dos outros. A melhoria das calçadas e a possibilidade de sua vivência e uso são, portanto, fatores relevantes para a promoção de um espaço público de qualidade, mais seguro e justo nas cidades.

O marco teórico exposto pretende ser a base para a análise dos resultados colhidos na presente pesquisa. As calçadas são analisadas na sua relação com quatro principais eixos ou dimensões teóricas. O primeiro eixo diz respeito à relação da calçada com o binômio público-privado e as confusões e conflitos gerados a partir da dubiedade representada pela calçada em relação à casa e à rua.

O segundo eixo de análise desenvolve a relação entre estrutura física do espaço público e das calçadas e sua evolução cultural e histórica, como também do lugar que ocupa no sistema de mobilidade na atualidade, tratando também da comparação entre Barcelona e Maracanaú. Em terceiro analisamos a importância do “espírito da época”, dos valores da modernidade líquida para os usos e vivências das calçadas. Por fim, a quarta dimensão analisa os aspectos subjetivos e emocionais associados ao comportamento humano nas calçadas, como a territorialidade, a apropriação e o medo como fator de abandono do espaço público. O esquema a seguir ilustra esses quatro pilares da análise.

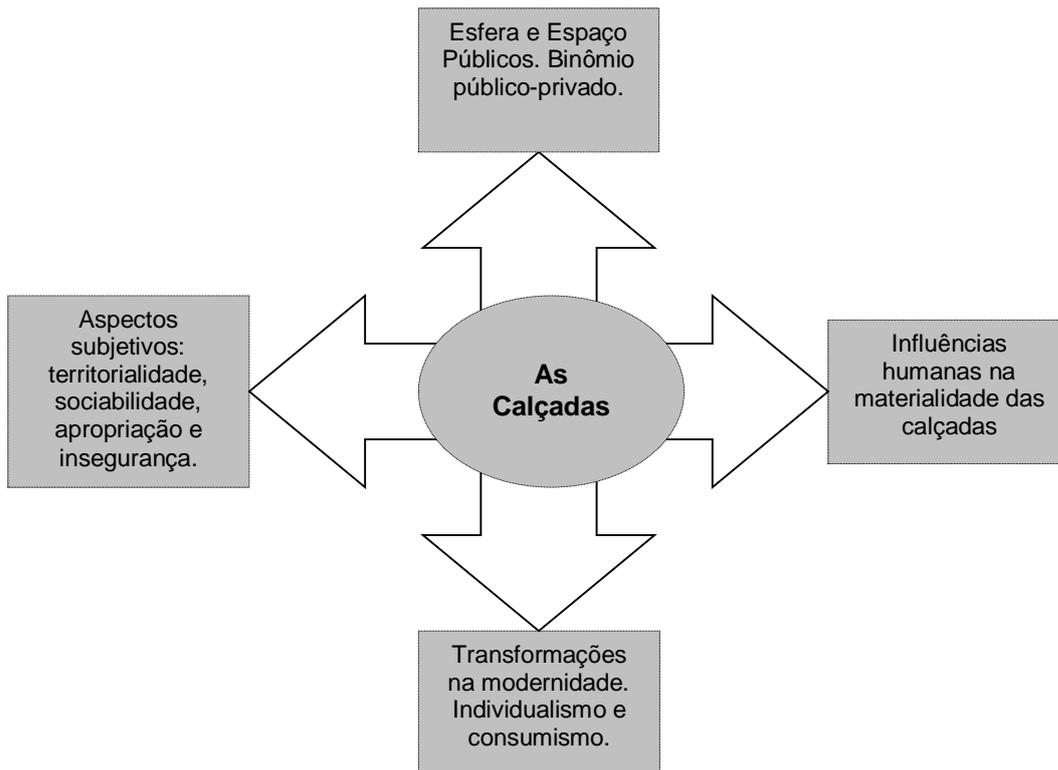


Figura 19

Diagrama representativo dos eixos teóricos de análise das calçadas

Todas estas dimensões, embora didaticamente descritas em separado, são tratadas como Inter influentes e transacionais, tendo em vista que a Psicologia Ambiental estuda o ser humano e seus espaços de vida como relações psicossociais e psico-ambientais inseparáveis.

PARTE 3 | METODOLOGIA: A FORMA DE CAMINHAR

3.1. Apresentação do Problema

O estado das calçadas de grande parte das cidades brasileiras nos leva a refletir sobre a importância que assume o espaço público em geral e as calçadas em particular no desenrolar da vida cotidiana e na construção de vínculos entre os moradores e o espaço sócio físico da cidade.

O espaço público pode desempenhar um papel de integrador social enquanto *locus* da vida coletiva, de diálogos e contato com a alteridade. É onde se dá a convivência entre pessoas diferentes e onde as diferenças devem ser dialogadas. A diminuição do interesse pelo que representa o “coletivo”, através do reforço de comportamentos mais individualistas, parece estar relacionado ao estado atual dos espaços públicos urbanos, cada vez mais depredados pela própria população e mal cuidados pelas administrações públicas. O que se percebe frequentemente são o descaso e o mau uso das calçadas, constantemente invadidas e apropriadas como espaços privados. As calçadas de hoje parecem ter perdido a sua função integradora da sociedade, ou a sociedade mudou a ponto de não mais se interessar pela vida coletiva propiciada pelo espaço público e em especial pelas calçadas?

Nesse contexto de transformações é fundamental compreender a importância desse espaço público na atual realidade urbana. Ele ainda funciona ou pode vir a funcionar como espaço integrador e interferir no sentimento de apropriação estabelecido entre os moradores e a cidade? Pode ele influenciar na percepção de bem-estar e qualidade de vida?

As duas últimas décadas foram de grandes mudanças no espaço sócio físico de Maracanaú, que foi transformada de uma pequena vila rural em uma cidade de “novas e mega-urbanizações”, com a implantação de vários conjuntos habitacionais. Este fato determinou uma explosão demográfica e sua realidade atual.

Pode-se dizer que Maracanaú conta com duas estruturas urbanas distintas: a zona central, que abriga os resquícios do que foi a pequena cidade antes do seu processo de crescimento, e os conjuntos habitacionais.

Os conjuntos habitacionais são urbanizações construídas dentro de um padrão uniforme, embora a maioria das casas já se encontre totalmente modificada ou ampliada. Em contraponto às urbanizações “padronizadas”,

Maracanaú possui um centro que guarda resquícios do aspecto físico de cidade interiorana e da população originalmente instalada no seu território. Esses moradores mais antigos experimentaram a transformação da cidade e possuem um processo de vinculação mais longo, portanto uma experiência histórica mais completa da Cidade, o que pode ajudar a compreender com mais detalhes suas transformações e o processo de vinculação com o espaço público.

Apesar das diferenças na estrutura urbana, atualmente os aspectos socioeconômicos entre as duas populações variam pouco. O território da cidade, e em especial os trechos a serem estudados, são habitados por moradores de classes populares, com padrão de renda médio com tendência a baixo.²⁷ Isso é de relevante importância tendo em vista que o uso do espaço público no Brasil ocorre prioritariamente entre as classes populares. Os representantes de classes sociais mais abastadas não possuem o hábito de usar as calçadas para locomoverem-se nas cidades, por conseguinte, provavelmente não constroem relações baseadas em encontros no espaço público urbano. O temor atual relativo à violência urbana pode ser um fator de abandono dos espaços públicos urbanos pelas classes de maior poder aquisitivo, sejam estes espaços, calçadas, praças ou qualquer outro logradouro que não conte com policiamento ostensivo.

Sendo os dois bairros estruturalmente e historicamente diferentes, porém socialmente semelhantes, temos na mesma realidade urbana dois modelos de urbanização a serem investigados: uma área mais tradicional e espontânea e outra mais recente e induzida por uma política pública de habitação.

Especificamente para a observação sistemática do espaço público, como será detalhado mais adiante, foram selecionadas ruas no Centro de Maracanaú e no Conjunto Jereissati, o mais significativo representante desse modelo de habitação popular implantado na periferia de Fortaleza, com o objetivo de abrigar a classe operária que pouco a pouco não encontrava, na capital, moradias a preços módicos. Esta investigação segue a mesma lógica

²⁷ Pelo Censo de 2010 de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, o percentual dos que ganham até um salário mínimo é de 37,03% da população economicamente ativa de Maracanaú. 42,56% da população maior de 10 anos se declararam sem rendimentos de trabalho, vivendo do recebimento de benefícios sociais.

espacial de investigação anterior sobre *Identidade de lugar* desenvolvida pela autora em Maracanaú (Mourão & Cavalcante, 2006).

O fato é que sendo a população, de um modo geral, de menor poder aquisitivo, percebemos um uso intensivo do espaço público, em especial das calçadas mesmo que este uso possa ser considerado ilegal.

Observando-se empiricamente o conjunto Jereissati, pode-se constatar uma distorção na funcionalidade da calçada como lugar de “passeio”. As calçadas encontram-se desniveladas, não sendo possível caminhar sem subir e descer verdadeiros degraus que se apresentam diante de cada residência, o que dificulta o trajeto, inclusive para pessoas sem problemas de mobilidade, sendo, por este fato, um espaço proibitivo para cadeirantes, pessoas idosas ou carrinhos de bebês.



Figura 20

Imagem de carrinho de bebê na pista para carros da Avenida V do Jereissati I. Fonte: Acervo da autora.

Verifica-se a apropriação privada do espaço público diante dos comércios, com a exposição de mercadorias, ou mesmo a própria continuidade da loja através e um telhado sobre a calçada.



Figura 21

Imagem de telhado sobre a calçada com exposição de mercadorias. Fonte: Acervo da autora.

Os ambulantes, muitos estabelecidos há vários anos, fazem um grande mercado aberto dos canteiros centrais das avenidas principais.



Figura 22

Imagem de ambulantes no canteiro central da Avenida V do Jereissati I. Fonte: Acervo da autora.

Observa-se por parte dos moradores a construção de pisos superiores em suas residências com acesso direto através de escada pela calçada.

Alguns trechos onde deveria haver calçadas não estão pavimentados, existe somente o espaço tomado por mato ou lixo. Durante as reformas das residências é comum observar o depósito de materiais de construção nas calçadas, criando barreiras à caminhada.



Figura 23

Imagem de escada construída na calçada. Fonte: Acervo da autora.



Figura 24

Imagem de depósito de materiais de construção na calçada. Fonte: Acervo da autora.

A situação é estarrecedora, as calçadas parecem servir somente como saída das residências, tanto para carros como para os pedestres, porém saídas “individuais” para um espaço que deveria ser coletivo, mas que é tratado como continuidade da casa, como espaço privado. Em inúmeros trechos é praticamente impossível caminhar sobre as calçadas, sendo necessário usar a rua para a caminhada, em conflito com carros, motocicletas, bicicletas ou ônibus.

A partir desta descrição caberia perguntar se existe, por parte dos moradores de Maracanaú, a compreensão da calçada enquanto espaço público ou mesmo o que representam ou significam na sua vida cotidiana e no que podem contribuir para a qualidade de vida na cidade.

3.2. Pergunta de Partida e Objetivos

Elaborando o problema em forma de pergunta: *Que influencia exerce o contexto físico e social das calçadas de Maracanaú na relação de apropriação e sentimento de bem-estar dos moradores com relação à cidade?*

Este questionamento principal leva a outras dúvidas que ampliam o universo de compreensão da importância do espaço público na cidade, como: *Qual o significado do espaço público para o morador de Maracanaú? Que relação existe entre o uso ou não-uso deste espaço público e a percepção de pertencimento à cidade por parte de seus moradores? Que relações existem entre vivência ou não das calçadas de Maracanaú e o sentimento de apropriação e identificação dos moradores com a cidade? Qual a relação entre o nível de vivência das calçadas e a percepção de qualidade de vida na cidade? Ou seja, muitos outros questionamentos e interesses podem decorrer da pergunta inicialmente formulada.*

O significado que pode oferecer a experiência no espaço público de Maracanaú deve ser definido pelo público alvo da investigação, entretanto entende-se a princípio que estes aspectos estão bastante relacionados à possibilidade de uso das calçadas, a aspectos de segurança pública, ao nível de vertebração social, à qualidade física e adequação dos espaços urbanos; a serem confirmados ou não, a partir da investigação de campo.

Na definição dos objetivos, pode-se dizer que o *objetivo geral desta investigação é compreender a relação entre o contexto físico e social das calçadas de Maracanaú e o processo de apropriação do espaço da cidade pelos moradores, a partir de seus usos, vivências e significados construídos.*

Portanto para atingir o objetivo geral da pesquisa enumeramos como objetivos específicos:

1) Descrever e analisar a estrutura física e as vivências e usos das calçadas da cidade e em especial dos bairros observados.

2) Analisar a relação existente entre as vivências e usos das calçadas e o processo de apropriação e significação do espaço e a percepção de bem-estar do morador com relação à cidade.

Cumprir com estes objetivos específicos significa fazer um apanhado da experiência das calçadas, contextualizando os aspectos econômicos, estruturais, culturais e sociais relacionados à criação da cidade e seu crescimento, tudo o que possa melhor definir e ajudar a compreender seu momento atual e suas perspectivas de futuro. Maracanaú possui uma história urbanística recente, que o nos leva a analisar o momento de sua implantação, seu estado atual e suas perspectivas futuras.

Entretanto o estudo vai mais além, analisando e interpretando comportamentos, usos e significados dos espaços públicos das calçadas e relacionando-os com o nível de apropriação e identificação do morador com a cidade, como também de forma mais ampla com a percepção do que significa o espaço público em geral e do que significa uma cidade que propicia qualidade de vida.

Essa pesquisa possui seus objetivos, como os que foram descritos acima, entretanto, além destes objetivos diretamente relacionados ao estudo, existe um objetivo mais amplo que guia a investigação: o de compreender a realidade da sociedade em que se estuda. Como dizem Velasco e Díaz (2006) parafraseando a Malinowski, a maior recompensa que podemos esperar do estudo do homem é compreender a “mentalidade humana”. Tratando-se, esta, de uma investigação em Psicologia Ambiental, e sendo coerente com essa proposta, o que se busca compreender é o próprio ser humano em relação com seu espaço de vida.

Além da compreensão do fenômeno e da “mentalidade humana”, que pode ser relevante, de forma geral, para o conhecimento sistematizado da realidade em questão, a Psicologia Ambiental, em seu início, com trabalhos de melhoria dos ambientes de hospitais psiquiátricos, já desenvolvia para si o papel de “... contribuir para a dignidade humana” (Ferreira, 2006, p.24).

O direito a uma cidade de qualidade pode ser uma meta importante na busca da dignidade humana, através de uma “... Psicologia Ambiental comprometida com o desenvolvimento de valores coletivos para a sociedade humana” (Proshansky; Fabian & Kaminoff, 1983 como citado por Ferreira, 2006, p.24).

Portanto, além dos objetivos já apontados existe, igualmente, como objetivo pessoal, a motivação interna de poder contribuir de alguma forma com influências sobre as políticas públicas de melhoria das condições de vida para as populações estudadas. Embora não seja o objetivo de um trabalho acadêmico fica registrado como um compromisso ético mais amplo de contribuição para a melhoria de uma sociedade.

3.3. Multimétodos

A “forma” ou “design” da pesquisa tem por objetivo tornar possível a investigação que nasceu como uma ideia. As dúvidas e inquietações iniciais acerca do tema tomam uma forma concreta através do procedimento metodológico.

Na explicitação sobre o procedimento metodológico adotado, inicialmente se faz necessária a definição de termos básicos utilizados nesse trabalho e que às vezes se apresentam com diferentes compreensões, como *metodologia*, *método* e *técnica*, na forma em que serão aqui tratados.

Na definição desses termos utilizaremos os conceitos de Ibañez e Iñiguez (1996), onde *metodologia* vem a ser a *aproximação geral ao estudo de um objeto ou processo*, ou seja, o conjunto dos meios teóricos, conceituais e técnicos que uma disciplina desenvolve para a obtenção de seus objetivos. O *Método* é mais restrito ao caminho específico que permite abordar a análise dos processos que se quer investigar. Por sua vez, ele engloba técnicas, operações e atividades com normas específicas que possibilitam o

conhecimento dos processos em estudo. Nesse ponto surgem as diferenciações conceituais mais usuais e muitas vezes tratadas como oponentes, entre métodos e técnicas qualitativas e quantitativas, mas que, nesse estudo, são utilizadas de forma complementar.

O uso de métodos e técnicas qualitativos ou quantitativos teve como critério o tipo de dados que se desejava obter tendo em vista os objetivos do estudo, assim definidos a partir do esquema abaixo:

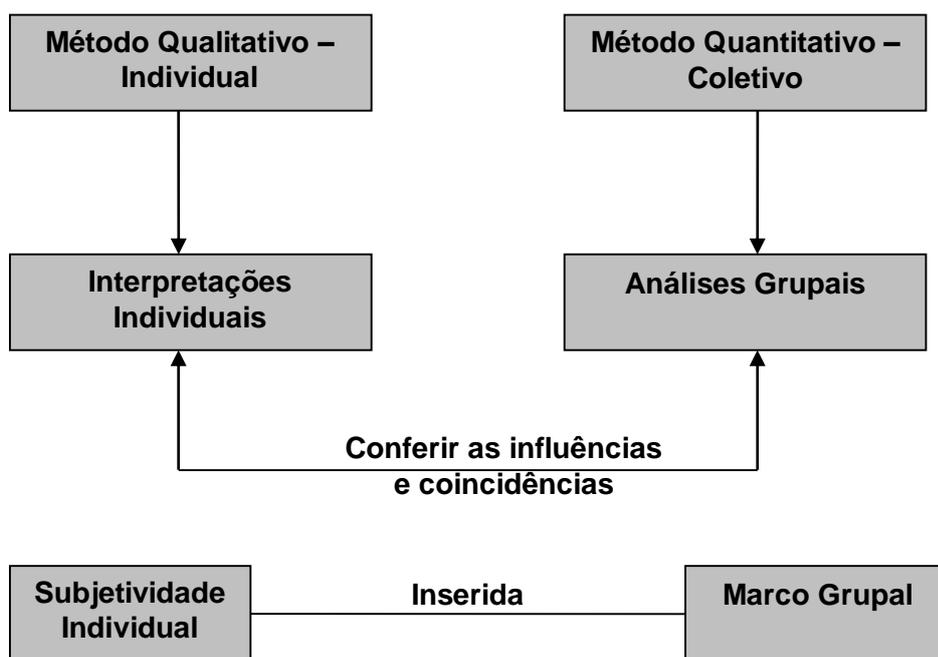


Figura 25
Diagrama das relações entre o Método Qualitativo e o Quantitativo

O importante é ressaltar que a subjetividade, as interpretações e percepções individuais sempre serão consideradas em relação a um marco grupal mais amplo. Gonzáles Rey (1999 como citado por Quintanar & García, 2006) define subjetividade como um conjunto sistêmico de significados e sentidos gerados na vida cultural humana, portanto podem ser abordados de forma individual e social. Dados subjetivos individuais se constituem no marco de referência coletivo e cultural mais amplo. A subjetividade individual deve ser relacionada às exigências de inclusão do indivíduo no grupo, que se tenta confirmar através da análise de dados individuais e grupais a partir de técnicas qualitativas e quantitativas.

Há, portanto, a preocupação em tratar dados qualitativos ou quantitativos de forma integrada, tendo em vista o entendimento de que os dois fornecem informações válidas e complementares.

Continuando a explicitar os termos do procedimento metodológico, as *técnicas* são os procedimentos específicos de coleta de informações. As técnicas não são em si mesmas qualitativas ou quantitativas, isso dependerá da sua vinculação a um método específico (Iñiguez, L., 1995; Ibáñez, T. & Iñiguez, L., 1996).

Por princípio entendemos que o uso de um ou outro tipo de método não pode ser intrinsecamente considerado bom ou ruim. Como afirma Günther (2006), os diferentes métodos de investigação aplicados à pesquisa social têm por finalidade compreender o comportamento e os estados subjetivos - CES - e para serem válidos e gerar uma pesquisa de qualidade devem estar adequados à pergunta e objetivos da investigação. É o que o autor chama de princípio da abertura, em que o pesquisador não se fecha a usar um só método por preconceito ou limitações pessoais.

O estudo das realidades complexas exige do pesquisador a capacidade de lidar com diferentes tipos de métodos que possam fornecer dados descritivos e analíticos, a partir dos quais possam ser elaboradas interpretações mais amplas, com o objetivo de melhor compreender o fenômeno.

Assim Günther (2006) defende que:

Ao conceber o processo de pesquisa como um mosaico que descreve um fenômeno complexo a ser compreendido, é fácil entender que as peças individuais representam um espectro de métodos e técnicas, que precisam estar abertas a novas ideias, perguntas e dados. Ao mesmo tempo, a diversidade nas peças deste mosaico inclui perguntas fechadas e abertas, implica em passos predeterminados e abertos, utiliza procedimentos qualitativos e quantitativos (p.2).

Usando um ou outro tipo de procedimento, é importante destacar que o estudo aqui proposto tem como fundamento teórico principal a Psicologia Ambiental e que esta tem por princípio estudar as pessoas em relação a seus espaços de vida, nesse caso, as calçadas da Cidade de Maracanaú. Portanto, uma investigação no espaço público significa estudar “o mundo em seu estado

natural²⁸” (Hammersley & Atkinson 1994, p.20), aí incluídos os espaços físicos e as pessoas, além do uso que estas fazem destes espaços e dos significados que constroem.

A definição de Psicologia Ambiental reforça a ideia do estudo de campo quando explica que esta é “... a disciplina que estuda as relações recíprocas entre a conduta das pessoas e o ambiente sócio físico, tanto natural²⁹ como construído” (Aragonés & Amérigo, p.26, 2002)

Nesse sentido o uso de multimétodos e, por conseguinte de técnicas diversas tem por objetivo abarcar um fenômeno complexo que pode ser descrito e analisado a partir de observações, estudos de textos, imagens, entrevistas ou de relações entre variáveis isoladas, dependendo do aspecto a ser estudado. Entretanto, quaisquer destas técnicas sempre serão consideradas em relação ao “espaço de vivência cotidiana” objeto de estudo desta investigação: a calçada.

Como já explicitado, esta investigação se propõe a estudar a relação entre o contexto físico e social das calçadas de Maracanaú e a apropriação e vinculação dos moradores com a cidade. A complexidade do fenômeno não estaria significativamente representada através de um só método de investigação. A triangulação de métodos nos permite utilizar o aspecto positivo de cada conjunto de técnicas com vista a atingir o fenômeno estudado da forma mais completa, ampla e profunda possível.

3.4. Procedimento Metodológico

Nesse estudo opta-se por trabalhar com métodos inseridos didaticamente em abordagens qualitativas e quantitativas. Entende-se que os dois possuem vantagens que podem ser aproveitadas nos diferentes contextos de pesquisa. A partir de uma abordagem mais qualitativa utiliza-se o método ou técnica dos *Mapas Afetivos* e dentro de uma abordagem mais quantitativa o método de *Survey* e Observação Sistemática. As técnicas quantitativas aplicadas diretamente à população são os questionários e a ficha de observação sistemática. Técnicas complementares, como análise documental e

²⁸A palavra natural está empregada com o sentido de investigação no ambiente da vida cotidiana, em oposição às técnicas experimentais de laboratório.

²⁹ A palavra natural, nesse contexto está em oposição à ambiente construído, aqui representa a natureza.

de imagens, servirão para ilustrar e ajudar a melhor compreender o espaço e seu uso.

É importante ressaltar que mesmo utilizando técnicas/instrumentos quantitativos foram coletadas impressões qualitativas relevantes para o entendimento mais completo da realidade. O que confirma a necessidade de ter a mente aberta para captar o fenômeno que se estuda, evitando prender-se a conceitos limitadores.

Com a finalidade de auxiliar na compreensão do processo de coleta de dados, o cronograma a seguir descreve os momentos em que foram aplicadas as técnicas/instrumentos de pesquisa dos três métodos.

Técnicas/instrumentos de Pesquisa	2009			2010	2012
	Abr.	Out.	Nov.	Jan.	Fev.
Aplicação da 1ª versão dos Mapas Afetivos	X				
Aplicação dos Questionários do Survey à população		X	X		
Observações Sistemáticas				X	
Aplicação da versão final dos Mapas Afetivos					X

Tabela 1

Cronograma de aplicação dos instrumentos de pesquisa

O procedimento metodológico, a sequência de escolhas e influências na construção dos instrumentos de coletas de dados serão descritos a seguir.

3.4.1. Mapas afetivos.

Os mapas afetivos (Bonfim, 2003) vêm subsidiar na apreensão dos aspectos emocionais da relação entre o morador e as calçadas da cidade. Este instrumento de investigação pressupõe uma relação entre afetividade e ambiente urbano.

A Psicologia Ambiental nos estudos sobre vinculação, apropriação, pertencimento e simbolismo do espaço presume a existência de representações que superam as meramente cognitivas. A diferença entre as noções de espaço e lugar ilustram esse fato. O “espaço” definindo as

características físicas do ambiente e o “lugar” suas características emocionais. Speller (2005, p.134) afirma que “... a importância do lugar assenta-se no domínio dos sentimentos acerca do ambiente e do seu significado”.

Nesse contexto, o afeto é compreendido como uma expressão do simbolismo do espaço, e como tal, pode ser considerado uma representação da identidade dos indivíduos. A relação entre o morador e a cidade é compreendida dentro de uma perspectiva transacional, ou seja, rompe-se a dualidade entre essas duas categorias: “o indivíduo é a cidade e a cidade é o indivíduo” (Bonfim, 2008).

O instrumento de coleta de dados utilizado neste estudo é uma adaptação do original desenvolvido por Bonfim (2003) para um estudo sobre Barcelona e São Paulo. A autora, a partir do desenho das duas cidades, constrói uma metodologia de apreensão e interpretação dos afetos atribuídos a cada uma das cidades como um todo. Aos sujeitos pesquisados era solicitado um desenho sobre a cidade e em seguida a expressar sentimentos e uma metáfora relacionados à imagem representada.

Na aplicação do instrumento para a pesquisa sobre as calçadas é solicitado ao morador um desenho das calçadas de Maracanaú (apêndice 1). O desenho é uma externalização do mapa mental (Lynch, 1999), ou o conhecimento e percepção que cada indivíduo possui sobre as calçadas da cidade. O desenho reflete o “aspecto cognitivo”, porém pode-se abstrair igualmente seu conteúdo emocional ou os afetos presentes na representação imagética.

A partir da análise do desenho constrói-se o mapa afetivo, que é a tabela que detalha o significado da imagem desenhada, suas qualidades e os afetos associados, conforme modelo abaixo adaptado do original proposto por Bonfim (2008).

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº do mapa: /Sexo: /Idade: /Escolaridade: /Bairro de residência: /Tempo de residência:	“ Mapa cognitivo ” de Lynch: desenho de ruas e calçadas com seus detalhes Ou “ Desenho metafórico ” que expressa por analogia o sentimento sobre as calçadas.	Explicação do respondente sobre o desenho.	Atributos do desenho e das calçadas apontados pelo respondente.	Expressão afetiva do respondente sobre o desenho das calçadas.	Comparaç ão das calçadas com algo, realizada pelo respondent e.	Interpretaçã o dada pela pesquisador a à articulação de sentidos entre a metáfora e as qualidades e sentimentos atribuídas às calçadas.

Tabela 2

Síntese do processo de categorização e elaboração do Mapa Afetivo.

A partir do mapa afetivo é analisado o desenho em si e se sua representação é cognitiva ou metafórica. O sujeito pode se utilizar de imagens que representem as calçadas, sem que desenhe a calçada propriamente dita, nesse caso o desenho é metafórico dando indícios sobre a palavra que será utilizada como metáfora. Posteriormente são solicitadas explicações sobre o desenho. O significado atribuído ao desenho, pelo sujeito, muitas vezes já expressa sentimentos ou mesmo qualidades relacionadas ao ambiente. Em seguida solicita-se a expressão de sentimentos sintéticos associados ao desenho e por fim uma palavra que expresse uma comparação das calçadas com algo conhecido, ou seja, uma metáfora.

Nos mapas afetivos, a projeção da imagem das calçadas, o significado, as qualidades do espaço e a metáfora, são recursos para a clarificação dos subtextos presentes nos afetos, que é o sentido das calçadas para o sujeito. A utilização de imagens e palavras facilita a expressão das sensações, emoções e sentimentos relacionados a um espaço concreto, o que poderia ser de difícil apreensão se realizado somente através de um desses conteúdos. Imagens e palavras se unem na apreensão mais completa do sentimento que o sujeito nutre pelas calçadas.

Através da análise dos conteúdos expressos pelo respondente, o pesquisador atribui um sentido agregador de afetos. Utiliza-se para cada mapa uma das oito categorias agregadoras de indicadores afetivos: *agradabilidade*,

pertencimento, atração, insegurança, contraste, destruição, movimento e caixa de surpresas. Essas categorias têm se repetido em vários estudos em que os mapas afetivos são utilizados. Entretanto sempre existe a possibilidade de abertura a novas categorias e reclassificações. Os dados encontrados nesse estudo foram classificados entre as categorias propostas por Bonfim, não houve necessidade de acrescentar nenhuma outra categoria.

3.4.1.1. O processo de construção do instrumento de coleta de dados dos Mapas Afetivos.

Nessa investigação o Mapa Afetivo está presente em duas etapas. A primeira como pré-teste, serviu para fazer um apanhado de afetos relacionados às calçadas, que subsidiaram a elaboração do questionário do *survey*, como também do instrumento final dos mapas afetivos (Apêndice 1).

Na primeira etapa foram aplicados doze instrumentos de mapas afetivos com jovens estagiários de nível superior da Prefeitura de Maracanaú e servidores de nível médio, todos moradores da cidade, dos diferentes bairros. Numa cidade considerada fragmentada, com a construção de bairros praticamente independentes, isso foi importante para sentir a qual categoria espacial eles se referiam: à cidade como um todo, ao bairro ou ao conjunto habitacional em que moram.

As percepções recolhidas nessa primeira coleta de dados foram muito semelhantes para todos os sujeitos, independente do bairro de moradia. Provavelmente pela semelhança estrutural das calçadas em toda a cidade.

Os resultados encontrados no pré-teste, que serão descritos mais adiante, foram úteis na elaboração do questionário do *Survey*, em forma de questões do item intitulado “sentimentos em relação às calçadas”. Esta parte do questionário visou a investigação de sentimentos em maior escala, o que será tratado na análise dos resultados dos questionários, na quarta parte deste relatório. Os resultados do pré-teste serviram igualmente para a elaboração do instrumento final de coleta de dados dos mapas afetivos (Apêndice 1), que solicita a descrição de um itinerário a pé e faz perguntas sobre o que o sujeito gosta e não gosta nas calçadas, como também sobre qual seria a calçada

ideal. Esses dados extras ajudam na melhor e mais completa apreensão dos afetos do sujeito com relação às calçadas.

3.4.1.2. Aplicação do instrumento de coleta de dados dos mapas afetivos.

A aplicação final do instrumento de coleta de dados dos Mapas Afetivos foi realizada durante o mês de fevereiro de 2012. Os doze mapas do pré-teste não descreveram respostas diferentes para os moradores de bairros diversos. Assim, os locais escolhidos foram de dois tipos: por um lado os bairros centrais (Jereissati e Timbó) que representam os conjuntos habitacionais e, por outro, um bairro periférico, a Pajuçara, onde a urbanização foi se dando de forma mais espontânea.

A aplicação do instrumento dos mapas afetivos, por exigir a elaboração de um desenho e um tempo maior para a resposta às questões qualitativas, foi realizada em ambiente fechado e com o apoio de um lugar para desenhar e escrever. Na análise dos dados vamos considerar igualmente as questões semelhantes dos mapas respondidos para o pré-teste, tendo em vista a riqueza de informações que possuem.

Os Mapas Afetivos produziram elementos qualitativos que possibilitaram aprofundar a análise subjetiva do tema.

3.4.2. Survey.

A utilização da abordagem quantitativa se dá através do método de *Survey*. No caso desta investigação, a coleta de dados foi realizada através de questionários aplicados “face-a-face” pelo investigador principal e por colaboradores aqui denominados “pesquisadores”. A compreensão da realidade estudada está baseada na análise e interpretação estatística dos dados quantitativos obtidos através da aplicação dos questionários. Busca-se, portanto, a percepção dos moradores, sobre a cidade e o espaço público das calçadas. A percepção, mesmo se expressa de forma objetiva, está impregnada de conteúdo psicológico, resultado da influência recíproca entre o sujeito e o entorno.

O entorno sócio físico exerce influência sobre as atitudes e comportamentos dos moradores, o que propicia formas próprias de perceber e interagir com esse entorno, gerando um ciclo de influências mútuas e transacionais (Figura 26).

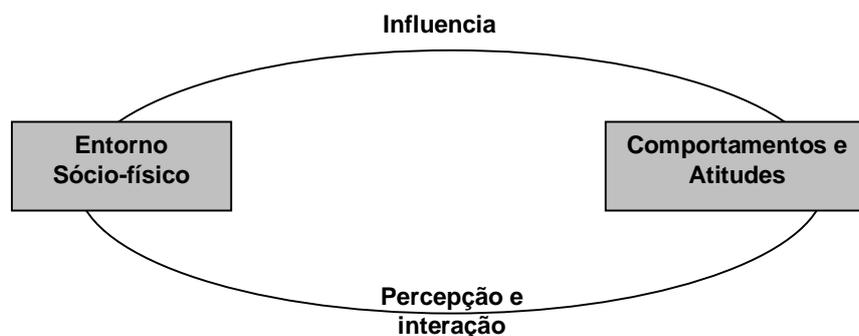


Figura 26

Diagrama representativo das influências recíprocas entre comportamentos e entorno.

Assim, ao coletar dados quantitativos e objetivos estamos lidando com a expressão da percepção, influenciada pela vivência do entorno, sendo necessária à compreensão de como os sujeitos interagem com o espaço público. A percepção também faz parte do campo de experiências chamado subjetividade, que engloba igualmente as sensações, significados e recordações (Quintanar & García, 2006)

No caso da pesquisa a partir dos Mapas Afetivos os dados são obtidos através da análise dos conteúdos subjetivos expressos a partir de metáforas. A partir dos Mapas Afetivos obtêm-se dados que descrevem sentimentos que são interpretados com relação ao contexto social. Com o *survey* poderemos avaliar as influências entre variáveis tratadas de forma isolada. Assim consideramos que um método pode complementar o outro, contribuindo ao fortalecimento do procedimento metodológico da investigação.

Günther (2006) qualifica como “ponto forte” do *survey* o levantamento de dados por amostragem, que leva a uma melhor representatividade da coleta de dados e permite generalizações para uma população mais ampla. Como este estudo se dá em uma cidade com cerca de 200 mil habitantes, os Mapas Afetivos são importantes no aprofundamento qualitativo da coleta de dados

enquanto a pesquisa por amostragem permite consultar uma população mais ampla, com o objetivo de fortalecer a representatividade do estudo e de seus resultados.

3.4.2.1. O processo de elaboração do instrumento de coleta de dados.

Em seguida à aplicação do pré-teste do mapa afetivo foi iniciada a construção do questionário a ser aplicado à população mais ampla. A elaboração deste instrumento de investigação envolveu muitas etapas e cuidados relatados a seguir.

Foram elaborados sete modelos de questionário até chegar à versão final. A preocupação inicial era elaborar um questionário que captasse a percepção do morador sobre a estrutura e o uso das calçadas, ou seja, seu aspecto sócio físico. Buscando superar questões simplesmente perceptivas ou cognitivas, foram inseridas perguntas com conteúdo subjetivo, relativas ao sentimento sobre as calçadas, sugeridas a partir do pré-teste dos mapas afetivos. Além de perguntas específicas sobre “calçadas”, procurou-se perguntar sobre a relação do morador com a cidade, com o bairro e com a vizinhança. Estas últimas foram adaptadas a partir de questionários utilizados em dois estudos do departamento de Psicologia Social da Universidade de Barcelona: 1) Estudo sobre a forma de vida na cidade de Barcelona; 2) Estudo sobre percepção de insegurança no espaço público (Valera & Carro, 2007).

A primeira versão do questionário foi apresentada a funcionários da Prefeitura de Maracanaú e foi solicitado que fizessem observações sobre seu conteúdo. As observações versaram principalmente sobre o cuidado com a elaboração de perguntas em linguagem acessível ao nível educacional da população. A segunda versão, modificada em poucas palavras foi apresentada ao orientador, que sugeriu uma escala maior. A primeira escala variava de 1 a 4, com zero relacionado a “não sabe ou não responde”, portanto com o total de cinco escores.

Na terceira versão, a escala anterior foi substituída por outra com sete escores e após uma análise mais apurada da relação entre as perguntas e os objetivos, o questionário foi dividido em blocos por assunto: A) Afetividade e

Simbolismo e B) Ponto de vista. Esta versão não foi aplicada e depois de algum tempo de maturação foi elaborada a quarta versão.

Nessa versão, além de escalas Likert de sete escores, foram incluídas questões onde o respondente poderia dar notas para aspectos relacionados à estrutura e à dinâmica do espaço. Os blocos também mudaram recebendo outra classificação: A) Satisfação Residencial; B) Percepções Gerais e C) Calçadas do Lugar de Moradia.

Na quinta versão foram acrescentadas perguntas e melhorada a redação de outras. Durante o tempo em que o questionário foi “maturado” houve igualmente uma maior apropriação do tema de investigação por parte da pesquisadora, através de leituras que influenciaram na elaboração de novas perguntas sobre aspectos que ainda não haviam sido contemplados, tendo a responsabilidade de buscar “captar a percepção e o sentimento” do entrevistado.

Nesse momento, contando com a colaboração de um metodólogo, especializado na elaboração de questionários e tratamento de dados quantitativos, foi realizada uma análise conjunta e elaborada a sexta versão do questionário. Essa versão foi dividida em três blocos com sub-blocos que buscavam organizar as questões relacionando-as por temas: **Bloco A.** Satisfação residencial, simbolismo do espaço e coesão social, com sub-blocos de perguntas “*sobre a cidade*”, “*sobre o bairro em que você mora*” e “*sobre os moradores*”. **Bloco B.** Percepções Gerais, com sub-blocos de perguntas “*sobre o uso apropriado para as calçadas*” e “*sobre a responsabilidade de manutenção das calçadas*”. **Bloco C.** Calçadas do lugar de moradia, com sub-blocos de perguntas: “*percepções sobre estrutura e dinâmica*”, “*sentimentos sobre as calçadas*” e “*uso pessoal das calçadas*”. As escalas continuavam com sete escores, mas com numeração diferenciada, agora de 0 a 5, e um escore extra (o número 9) associado a “não sei”. Foi feita uma avaliação semântica das palavras associadas aos números tendo em vista a linguagem regional e o nível educacional dos respondentes. A avaliação também levou em conta uma hipótese de que culturalmente associamos o zero a um valor nulo, a algo que realmente não interessa ou não importa. Iniciar a escala por zero seria, portanto, mais compreensível e facilitaria as respostas extremas, dando mais

sutileza às intermediárias. A utilização do zero absoluto também facilitou a análise estatística e compreensão das respostas.

A sexta versão do questionário foi testada durante uma reunião do Conselho Gestor da revisão do Plano Diretor Municipal. O grupo respondente era composto por moradores e funcionários da Prefeitura, todos envolvidos com o desenvolvimento urbano do município, portanto pessoas acostumadas a discutir as questões tratadas no questionário.

A pesquisadora principal realizou a aplicação coletiva do questionário, explicando que o estudo seria realizado com população em geral com o intuito que coletar dados sobre a relação dos moradores com a cidade e com o espaço público representado pelas calçadas. Solicitou a colaboração dos presentes na resposta ao questionário e na análise da adequação das perguntas e possíveis sugestões de aperfeiçoamento do instrumento.

Na análise das respostas e sugestões, os participantes, em sua maioria, compreenderam bem as questões e avaliaram positivamente o instrumento. As ressalvas estavam relacionadas a algumas palavras associadas aos números da escala Likert que poderiam expressar o mesmo sentido, como por exemplo, entre “um pouco” e “suficiente” e entre “muito” e “bastante”. Na busca de tornar mais claras as palavras associadas aos números da escala Likert, as palavras consideradas confusas foram substituídas por três expressões regionais bastante usuais: “*de jeito nenhum*”, associada ao zero; “*mais ou menos*” com um sentido de regular, associada ao número dois e “*com toda certeza*”, associada ao número cinco.

Outra dificuldade surgiu no sub-bloco “sentimentos sobre as calçadas”, que estava organizado numa escala crescente de 1 a 5, posicionados nos dois extremos sentimentos opostos, como “insatisfeito” e “satisfeito”. O rompimento com o padrão anterior causou certa confusão nos respondentes. Este teste com questionário autoaplicável foi seguido de outro com questionários respondidos com a ajuda do aplicador. Nesse caso não houve problema nas respostas desse sub-bloco específico. Entretanto na sétima versão do questionário, a escala foi modificada de 1 a 5 para 0 a 5, sendo então 0, 1 e 2 mais associados ao sentimento negativo da escala e 3, 4 e 5 mais relacionados ao sentimento positivo da escala, seguindo o mesmo padrão da escala Likert

em que os números menores estão associados aos valores mais negativos e os números maiores aos valores mais positivos.

Com a sétima versão do questionário elaborada passou-se a planejar a aplicação diretamente com a população, como também o treinamento dos pesquisadores colaboradores.

Os pesquisadores eram estagiários bolsistas da Prefeitura de Maracanaú, lotados no setor responsável pela revisão do Plano Diretor Participativo. Todos universitários da área de Ciências Humanas, no total de sete bolsistas participaram das entrevistas. A capacitação inicial envolveu a abordagem do morador, que ocorreria no espaço público. Eles deveriam se apresentar, explicar o objetivo do estudo e perguntar se o morador gostaria de responder ao questionário. Obtido o consentimento iniciariam com a coleta dos dados do respondente e em seguida das perguntas específicas. Eles deveriam enfatizar o objetivo de cada bloco de perguntas e ter cuidado na entonação de voz ao dar as opções de respostas para não chamar a atenção para alguma resposta específica. Depois de explicitados os cuidados necessários eles foram a campo. Esse primeiro contato serviu como teste de desempenho e análise das dificuldades encontradas como também de pré-teste do questionário diretamente com a população.

Em reunião de análise da experiência de campo, os bolsistas puderam falar das dificuldades dos respondentes em compreender algumas perguntas específicas, tendo em vista a elaboração longa de algumas frases e a interpretação de algumas palavras, o que permitiu a adequação de algumas perguntas ou seu desdobramento em frases menores. Percebemos que, para os moradores, existiam pelo menos dois tipos de calçada: a calçada diante das casas e as calçadas das praças e canteiros centrais das avenidas, estas últimas chamadas por “calçadão”, tendo em vista serem mais largas.

Essa percepção semântica serviu para especificar melhor as frases do questionário quando se tratava de calçada de praças e canteiros centrais ou calçada diante das casas. Quando se queria falar das calçadas de uma forma geral foram utilizadas expressões como “qualquer calçada”, “todas as calçadas” e quando se queria saber especificamente sobre a calçada diante da casa esta era especificada, como também as calçadas das praças e calçadões foram

expressamente nomeadas. Assim foi elaborada a oitava e última versão do questionário que passou a ser aplicada de forma definitiva (Apêndice 2).

3.4.2.2. A seleção dos bairros e dimensionamento da amostra.

A versão final do questionário começou a ser aplicada nos bairros inicialmente selecionados para o estudo: o Conjunto Jereissati I e o Centro. Entretanto a experiência inicial com o pré-teste dos Mapas Afetivos, já apontava para uma mesma “realidade das calçadas” no Município como um todo. Por conta dessa percepção de semelhança e também levando em conta a quantidade da população total do Município, tomou-se a decisão de expandir a coleta de dados para outros bairros.

Maracanaú conta hoje com uma população de cerca de 200 mil habitantes, o que configura uma população total com tendência a infinito, assim decidiu-se aplicar uma quantidade superior a 1000 questionários, com um nível de confiança de 95% e erro de 5%.

A grande maioria da sua população vive no entorno do que era inicialmente o município e hoje é chamado de Centro. As mega urbanizações, denominadas “Conjuntos Habitacionais” foram criadas para serem verdadeiros bairros autônomos dentro do seu território, aproveitando fatias de terrenos antes ocupados por grandes fazendas.

O Município, tampouco o IBGE³⁰, possuem dados relativos à quantidade de população por bairro, entretanto a densidade populacional é percebida a partir do mapa de zoneamento que mostra as principais zonas residenciais e seus arruamentos, zonas comerciais, zonas mistas e zona rural.

³⁰ O IBGE não trabalha com a categoria “bairros”, mas “setores censitários” que não correspondem aos limites estabelecidos pelo município para os bairros, portanto não foi possível encontrar a quantidade da população por bairro.

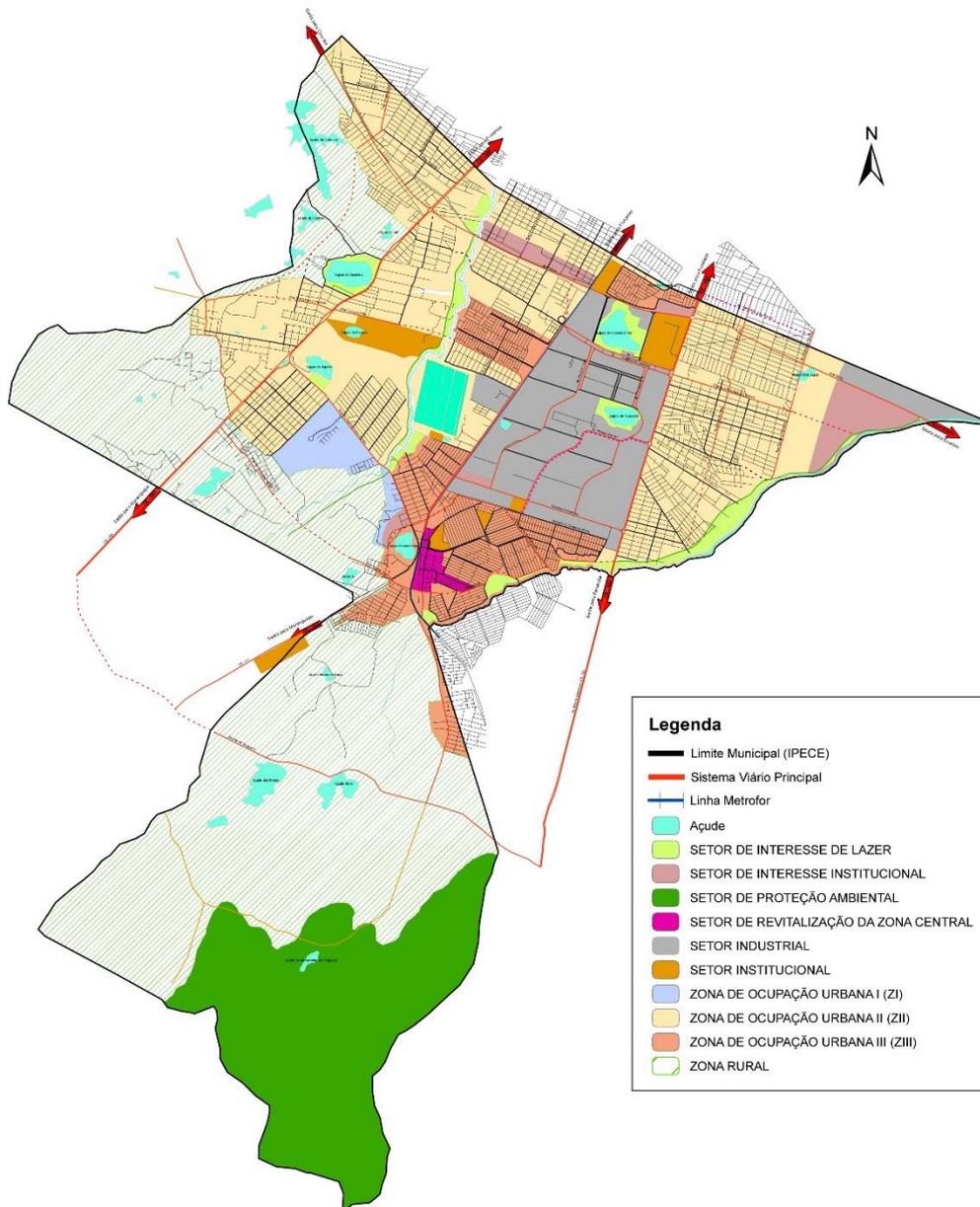


Figura 27

Mapa do Zoneamento de Maracanaú. Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo, 2009.

O dimensionamento da amostra por área (Tabela 3) procurou contemplar os bairros mais densos do Município como um todo, que ficam no entorno do Setor Industrial.

Área	Quantidade Questionários	Bairros	Questionários por Bairro
Central	202	Centro	202
Conjuntos Centrais	504	Alto da Mangueira	28
		Jereissati I	204
		Jereissati II	143
		Timbó	129
Norte	100	Conjunto Industrial	100
Oeste	218	Novo Oriente	34
		Acaracuzinho	97
		Novo Maracanaú	87
Leste	175	Pajuçara	175
Total	1200	10 bairros	1204

Tabela 3

Dimensionamento da amostra por áreas

Assim, na área denominada central, foram aplicados 202 questionários no centro propriamente dito, núcleo inicial do município, com urbanização mais espontânea. Em seguida, foram aplicados 28 questionários no Alto da Mangueira, 204 no Jereissati I, 143 no Jereissati II e 129 no Timbó. Estes três bairros representam a grande concentração demográfica do município e são representantes do modelo de urbanização induzida. Na região que denominamos “*Conjuntos Centrais*” foi aplicado um total de 504 questionários.

Além de bairros autônomos a cidade também pode ser considerada “dividida” ou “entrecortada” por várias barreiras representadas pela linha do trem e rodovias estaduais (ver ilustração 28). Percebeu-se que a pesquisa se tornaria mais rica se contemplasse vários bairros que representassem estas “diferentes fatias” do Município, que se encontram separadas da área de influência que representa o centro.

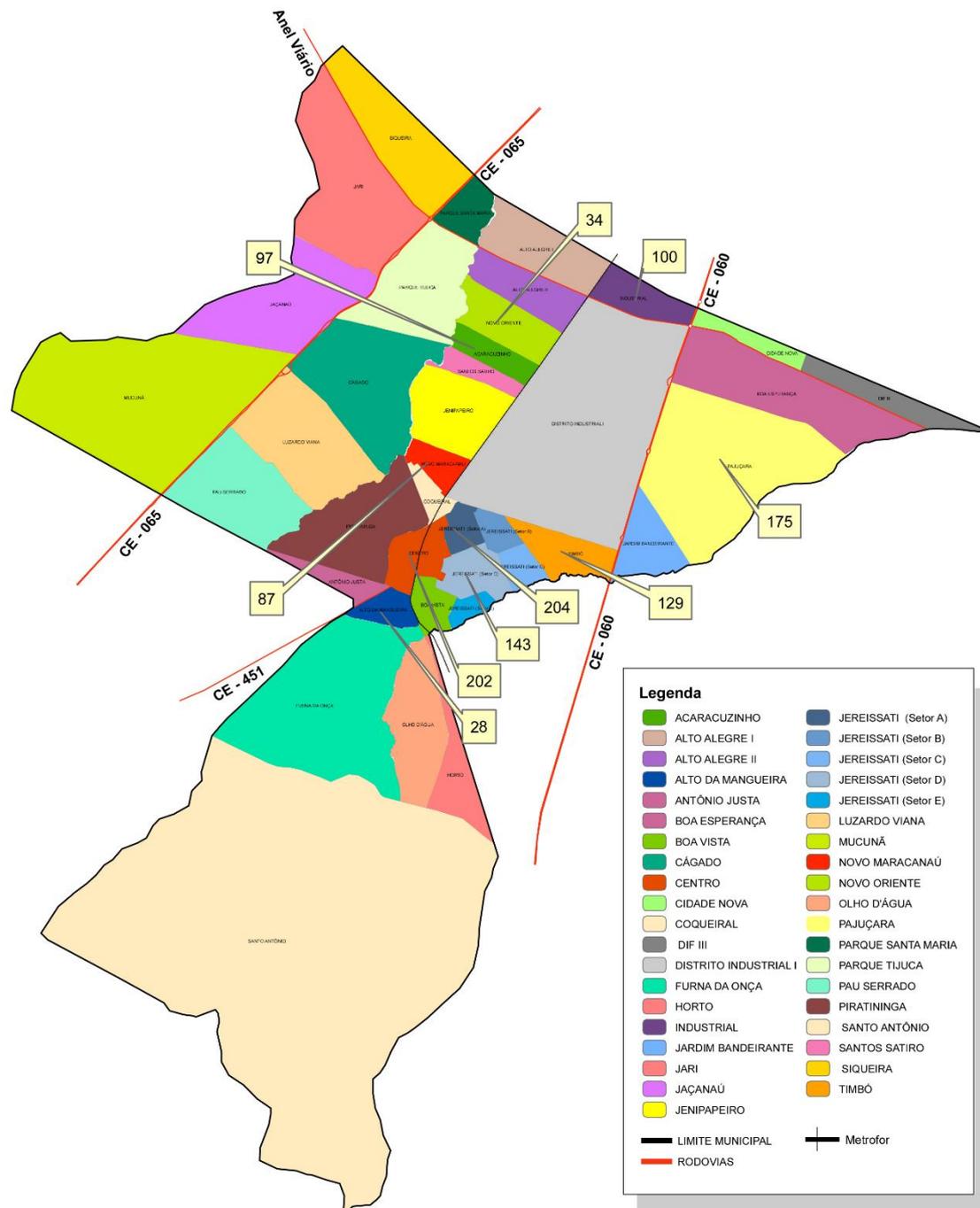


Figura 28

Mapa representativo da quantidade de questionários aplicados por bairro. Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo, 2009.

Atravessando a primeira grande barreira arquitetônica que divide a cidade, do lado esquerdo da linha do trem, foram aplicados 34 questionários no Novo Oriente, 97 no Acaracuzinho e 87 no Novo Maracanaú. Na área oeste foi aplicado um total de 218 questionários. Atualmente, além da linha do trem,

existe um muro que protege esta via e consolida a divisão espacial do Município.

Ao norte, existe uma rodovia de integração, o Anel Viário, que liga três municípios da região metropolitana e duas Rodovias Estaduais a CE 060 e a CE 065, além de ser via de escoamento de produção industrial dos distritos industriais para os dois portos estaduais. Acima desta barreira existe o Conjunto Industrial, onde foram aplicados 100 questionários.

Atravessando a rodovia estadual CE 060, a leste, fica a Pajuçara, onde foram aplicados 175 questionários. Este bairro tem uma história especial. Antes localidade independente, passou a Distrito Municipal com a criação do Município de Maracanaú em 1983. Na localidade existiam muitas chácaras de veraneio. Com o desenvolvimento da indústria nas proximidades, foi sendo loteado e, em alguns trechos, invadido por populações marginalizadas que vivem em favelas. Hoje seus moradores reclamam da violência e insegurança própria dos bairros marginalizados e subestruturados. Para agravar sua relação com a sede, alguns grupos políticos clamam por sua emancipação, o que transformaria o bairro em um município autônomo. Por todas estas razões consideramos relevante incluir os moradores da Pajuçara entre os entrevistados. As respostas podem ajudar a formar um entendimento maior sobre a relação de identidade do bairro com a cidade e a percepção dos seus moradores sobre a qualidade de vida no bairro a partir do espaço público.

A decisão sobre a quantidade de questionários a serem aplicados em cada bairro está relacionada à representatividade populacional de cada área e ao fluxo de pessoas encontradas na rua. Nos bairros mais populosos, foram aplicados mais questionários tendo em vista a dinâmica visível do espaço público. Levando em conta a estrutura urbanista do espaço público, os diversos bairros apresentam várias semelhanças tendo em vista que obedecem a um mesmo modelo de urbanização induzida que visava à construção de habitações para população de baixa renda. Os únicos bairros, entre todos que foram incluídos na investigação, que apresentam diferenciações da estrutura urbana são o Centro e a Pajuçara.

Em uma etapa posterior, o Centro, como representante do modelo de urbanização espontânea e o Jereissati I, como representante do modelo de

urbanização induzida, foram os cenários da observação sistemática realizada nesta pesquisa, que será descrita mais adiante.

3.4.2.3. Seleção e composição dos elementos da amostra.

Os bairros foram selecionados a partir do julgamento do pesquisador quanto à sua representatividade da cidade como um todo e também a partir dos critérios expostos anteriormente quanto à distância do centro e a separação imposta pelas diversas barreiras presentes no território.

Dentro de cada bairro buscou-se locais de uso misto, residenciais e comerciais, que apresentassem um movimento maior de pessoas, como locais próximos a escolas, praças ou algum comércio de conveniência.

A diferença semântica entre “calçada” e “calçadão”, percebida no pré-teste do questionário, foi igualmente determinante para a definição dos locais de aplicação dos questionários. Os objetivos da pesquisa estão relacionados a usos e vivências, apropriação e significação do espaço público. Grande parte dos espaços denominados pela população de “calçadões” está ocupada por comércio ambulante, o que se configura num conflito urbano em Maracanaú, entre os que são a favor e os que são contra este tipo de ocupação. Entrevistar pessoas nesses espaços poderia gerar um sentimento de desconfiança e incômodo, como também conduzir os respondentes a opiniões ou percepções sobre aquele espaço específico, quando a pesquisa tem um foco muito mais amplo, no significado das calçadas em geral, enquanto espaço público, para os moradores da cidade. Optou-se, portanto, em realizar os questionários em zonas mais residenciais, diante das casas, abordando os transeuntes ou os que ali estavam por algum motivo, fora de casa.

Barbie (1999), ao tratar da seleção da amostra, defende que as amostras devem representar as populações das quais são retiradas, entretanto a necessidade de representatividade não precisa contemplar todos os aspectos, mas principalmente as características relevantes para os interesses da pesquisa. No caso de uma investigação sobre o uso e o significado das calçadas, a abordagem das pessoas que estão usando o próprio espaço público parece ser a forma de amostragem mais democrática e representativa da população investigada. No espaço público a população tem igual

oportunidade de ser selecionada para a amostra. No caso a amostragem utilizada foi *probabilística por conglomerado*, cuja seleção dos bairros já foi explicada anteriormente, sendo os sujeitos do estudo transeuntes das ruas e locais previamente selecionados.

Outro fator que reforça a validade de constructo da pesquisa é o de que os questionários foram aplicados por oito diferentes entrevistadores. Isso vem a minimizar um possível viés atrelado à aplicação quando feito por um único pesquisador (Barbie, 1999).

A receptividade dos moradores surpreendeu a todos os oito entrevistadores. Alguns se expressavam muito além das questões colocadas, opinavam ou contavam histórias e experiências que ilustravam e forneciam detalhes sobre a vida cotidiana relacionada ao uso da calçada. A simples aplicação do questionário pode ter causado um impacto positivo na população, servindo como fator gerador de reflexão sobre o estado e o uso desse espaço específico.

3.4.3. Observação sistemática e mapeamento comportamental.

A aplicação dos questionários em dez bairros de Maracanaú foi uma experiência rica pela vivência da dinâmica do espaço. Essa vivência propiciou uma percepção do ambiente que, mesmo se realizada de forma livre, sem intenção, foi importante como contato mais próximo com o campo de estudo fornecendo inúmeros dados empíricos que possibilitaram a preparação da observação sistemática e mapeamento comportamental.

Uma investigação sobre calçadas somente pode fazer sentido se tratada no campo da experiência urbana. A observação dessa experiência e o registro dos comportamentos associados ao espaço podem fornecer dados não somente complementares, mas fundamentais à análise da dinâmica das calçadas.

Nessa técnica, a descrição da relação existente entre os moradores e a cidade é feita a partir do mapeamento de comportamentos e usos relacionados ao espaço público, como também dos diversos atores sociais que o utilizam, de forma individual ou a partir de uma categoria grupal específica. O mapeamento permite fazer uma leitura do contexto sócio físico do espaço estudado. Sendo,

portanto, realizada em três níveis: *da estrutura do espaço*, dos *usos do espaço* e dos *atores sociais com suas atitudes e comportamentos*.

Segundo Pinheiro, Elali e Fernandes (2008), o mapeamento é uma técnica relativamente simples de ser aplicada e que permite a obtenção de dados complexos, respondendo concomitantemente à pergunta “quem faz o quê aonde e quando?” (p.84). Isso significa lidar com quatro variáveis diferentes: pessoas, comportamentos, espaço e tempo. Observar e mapear corresponde a realizar uma representação gráfica que pode ser comparada a uma fotografia de um determinado espaço em um momento específico.

Esta técnica permite a descrição e análise do uso das calçadas, desta vez a partir de uma confirmação empírica, a ser comparada às respostas obtidas nos questionários quanto ao uso que os moradores afirmam fazer das calçadas.

3.4.3.1. Seleção das unidades e cenários de observação.

Tendo em vista a impossibilidade de observar a cidade como um todo, foram definidos inicialmente os bairros representativos da realidade urbana de Maracanaú. A escolha dos bairros ou “*unidades de observação*” (Guasch, 2002) teve como critério o modelo de crescimento urbano de Maracanaú: Centro Histórico e Conjunto Jereissati I. O primeiro representativo da cidade espontânea, antes do seu crescimento e o outro altamente representativo do modelo de habitação popular implantado no Brasil nas décadas de 1970 a 1980 e especialmente em Maracanaú. Percebe-se, através da Imagem 29, a diferença no traçado urbano dos dois bairros. Dentro de cada bairro selecionamos trechos centrais para, a partir deles, selecionar as ruas a serem observadas.



Figura 29

Imagem aérea das ruas selecionados para observação no Centro e Jereissati I. Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo, 2009.

Segundo o mesmo critério de seleção dos locais de aplicação dos questionários foram escolhidas ruas com um uso mais residencial. Em Maracanaú, nos bairros com grande densidade demográfica, encontram-se, facilmente, em todas as ruas, pequenos comércios informais. Entretanto a

dinâmica dessas ruas é bem diferente das grandes avenidas onde existe a ocupação massiva da calçada por ambulantes e onde a especulação imobiliária vem destinando imóveis prioritariamente ao uso comercial.

Focando nos objetivos da pesquisa, optou-se por coletar dados sobre a dinâmica das calçadas onde ela pode existir de forma mais diversificada: as ruas de uso misto, com residências e algum comércio de proximidade. Isso pode favorecer a obtenção de dados descritivos relacionando usos, comportamentos, interações dos moradores com o espaço sócio físico igualmente mais diversificado e representativo.

As ruas escolhidas, dentro das unidades de observação, são denominadas de “*cenários de observação*” (Guasch, 2002), conforme tabela abaixo.

Unidades de Observação	Cenários de Observação
Jereissati I	Rua 9, Rua 11, e Rua 13
Centro	Rua Manoel Pereira, Rua José Monteiro Gondim e Rua Francisco Firmino.

Tabela 4

Descrição das unidades e cenários de observação

No Jereissati I, a partir do trecho central foram selecionadas três ruas intercaladas: Rua 9, Rua 11 e Rua 13. No Centro evitou-se a Rua Capitão Valdemar de Lima que, por ser a rua principal, é quase que completamente comercial. As ruas selecionadas do Centro estão marcadas na imagem a seguir.



Figura 30

Planta dos cenários de observação do Centro. Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo, 2009.

Na utilização da técnica, registram-se os dados observados em uma planta baixa de cada rua, através de simbologias e de forma padronizada, conforme se explica a seguir.

3.4.3.2. Instrumento de registro gráfico.

Para realizar o mapeamento dos usos e comportamentos foi necessária a elaboração da planta baixa das ruas a serem observadas e sobre a qual se faria a marcação das informações. Técnicos terceirizados pela Prefeitura de Maracanaú realizaram o levantamento topográfico dos trechos dos dois bairros selecionados para a aplicação da observação sistemática.

Apesar de não ser obrigatório um levantamento de área profissional para a aplicação do mapeamento, optou-se por uma planta mais completa tendo em vista a necessidade de demonstrar graficamente a grande quantidade de barreiras, rampas, postes e outros elementos que dificultam a mínima circulação de pedestres (Figura 31). Nas topografias estão registradas também as diferenças de altura entre os trechos de calçada diante de cada casa, o que, de forma visível, impede a circulação. Pinheiro, Elali e Fernandes (2008) sugerem que o diagrama ou planta baixa a partir do qual se realiza o

mapeamento deve incluir “detalhes comportamentalmente relevantes (...) elementos que podem trazer implicações para as ações dos usuários que utilizam aqueles espaços, incluindo degraus e mudanças de texturas importantes” (pag. 87).

Em Maracanaú, as calçadas são construídas e estruturadas de forma muito semelhante em todos os bairros da cidade, o que constitui um grave problema à sua real utilização como espaço público.

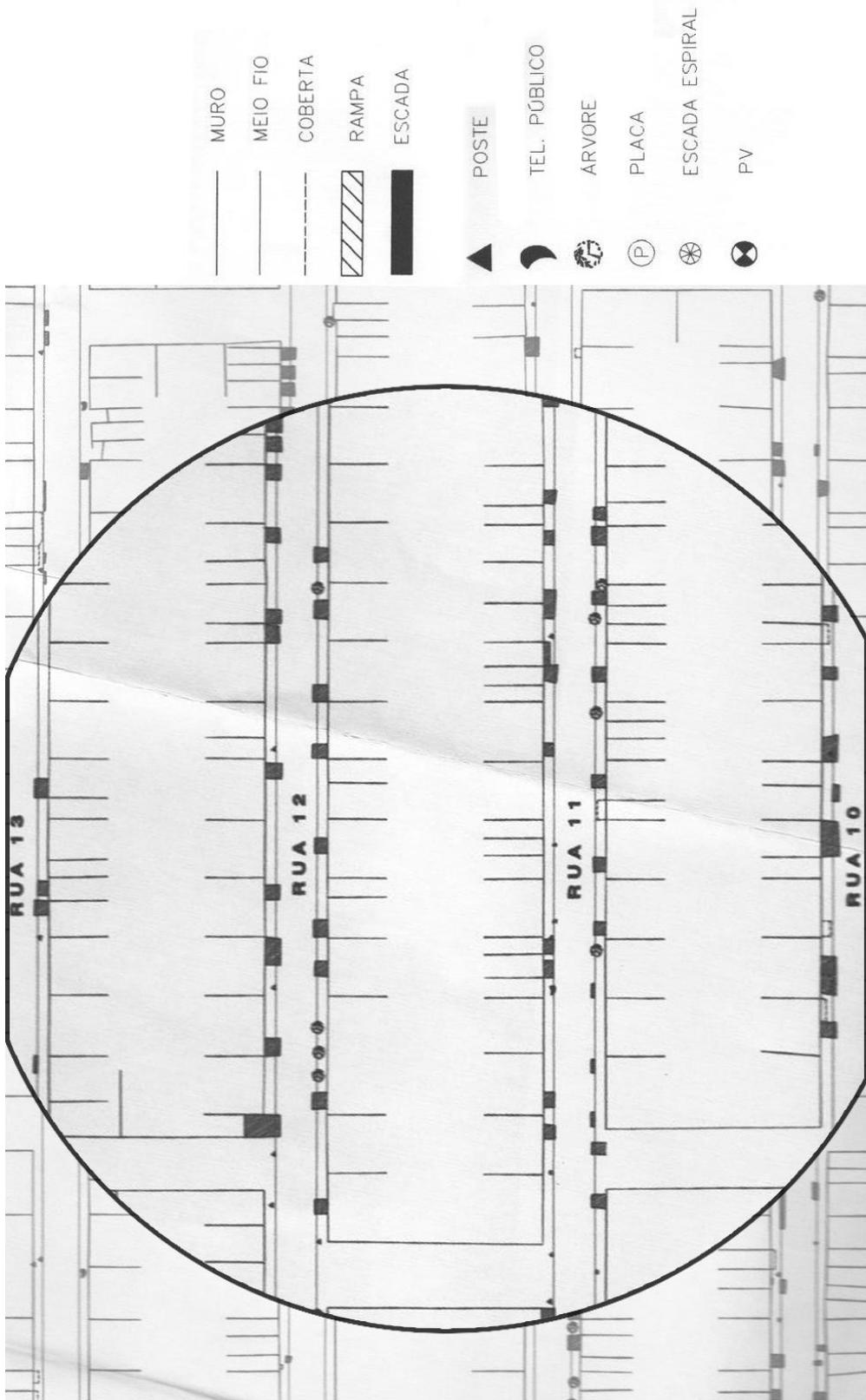


Figura 31
 Trecho do levantamento topográfico das ruas do Jereissati I. Fonte: Secretaria de Infraestrutura de Maracanaú – Plano Diretor Participativo, 2009

A partir das topografias foi construído e testado o instrumento de coleta de dados. Em folhas de tamanho A3 foi impressa a planta baixa de cada uma das três ruas que foram mapeadas durante o pré-teste. No canto superior esquerdo um cabeçalho identificando o pesquisador, a data, o turno e o horário inicial e final do mapeamento. No canto inferior direito a legenda com as simbologias identificando prováveis comportamentos e usos.

A primeira tabela de simbologias foi construída a partir dos comportamentos e usos encontrados durante as observações assistemáticas ocorridas por ocasião da aplicação dos questionários. Alguns usos do espaço foram registrados com um único símbolo, como por exemplo, o uso frequente da calçada como local de depósito de materiais de construção. Entretanto a maioria dos comportamentos é complexa e para ser registrada, necessitava de um agrupamento de símbolos. Essa forma de mapear usando vários símbolos foi utilizada em estudo sobre “Percepção de Insegurança no Espaço Público”, realizado por pesquisadores do Departamento de Psicologia Social da Universidade de Barcelona (Valera & Carro, 2007). As categorias e simbologias foram adaptadas a esse estudo específico e à realidade previamente percebida em Maracanaú.

O pré-teste do instrumento de coleta de dados serviu para adequarmos as simbologias, assim criamos uma nova tabela, com símbolos mais fáceis de memorizar, além de incluirmos outras possibilidades de usos e comportamentos que inicialmente não haviam sido percebidos. Após relacionar todo o conteúdo encontrado no pré-teste, as possibilidades de observação foram classificadas em três categorias: *estruturas fixas*, *usos e comportamentos*.

As principais *estruturas fixas* presentes no espaço, como rampas, postes de iluminação, escadas, foram registradas no estudo topográfico. Entretanto, percebeu-se que algumas estruturas aparentemente menos relevantes como lixeiras particulares ou bicicletário³¹ foram esquecidas. Assim, a partir das observações por ocasião do pré-teste, estas estruturas foram incluídas nas plantas das ruas, para que os pesquisadores pudessem realizar as observações concentrando sua atenção nos usos e comportamentos.

³¹ Local para estacionar bicicleta. A bicicleta é um veículo muito utilizado em Maracanaú.

Estruturas Fixas na Calçada		
Tipologia	Símbolo	Exemplo de periodicidade
Bicicletário		Permanente
Lixeira		Permanente
Banco		Permanente
Barras de Ferro		Permanente

Tabela 5

Simbologias para Mapeamento de Estruturas

O “uso” é aqui definido como a ocupação do espaço por uma periodicidade relativamente curta, com algum objeto como mercadorias, veículos, placas etc, que pode ser removido com facilidade. Nesse caso o uso não está associado a um sujeito ou a um comportamento, mas simplesmente ao espaço, como obstáculo ao caminhar ou relacionado à função “utilitária” que passa a exercer no contexto do espaço público. Quando alguém estaciona um veículo sobre a calçada, não é relevante saber se foi um homem adulto, idoso ou jovem que estacionou o carro, e sim que as calçadas são “usadas como espaço para estacionar carros”. Nesse caso a marcação no mapa se faz com um único símbolo, identificando que objeto está ocupando o espaço. Pelo tipo de objeto, lugar e hora, pode-se deduzir que tipo de atividade está vinculada ao uso, se comercial ou particular.

Usos Semifixos (Usos do espaço por uma periodicidade curta)		
Tipologia	Símbolo	Exemplo de periodicidade
Lixo		Horário de coleta
Entulhos de obras ou material de construção		Enquanto durar a obra
Móveis		Enquanto limpa a casa
Ocupação por comércio regular (mercadorias, demonstradores, placas, etc.)		Horário comercial
Estacionar carro na calçada		Enquanto resolve algo no comércio
Estacionar Moto na calçada		
Estacionar bicicleta na calçada		
Outros (especificar)		----

Tabela 6

Simbologias para Mapeamento de Usos

O mapeamento de *comportamentos* supõe a interpretação do que está ocorrendo no espaço e deve levar em conta vários aspectos como: quem está fazendo algo? Homem ou mulher? Está fazendo sozinho ou em grupo? O que está fazendo? Para efeito de melhor marcação no mapa, os comportamentos foram subdivididos em duas categorias: comportamentos pontuais e comportamentos em atividade.

Os comportamentos são atividades complexas e, portanto é necessário utilizar mais de uma simbologia para serem descritos. As simbologias devem ser usadas em conjunto, fornecendo informações detalhadas de forma padronizada (ver Tabela 7).

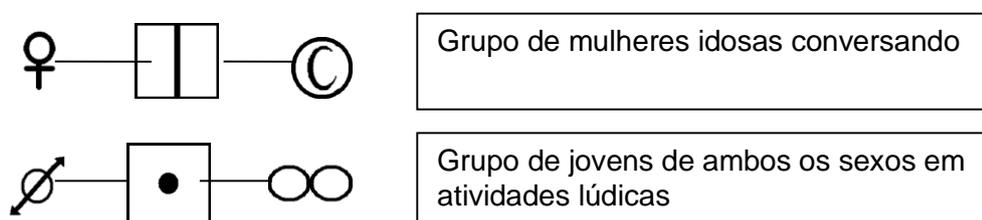
Gênero	Símbolo	Sujeitos	Símbolos	
			Individuais	Em grupo
Feminino		Bebê		
Masculino		Criança		
Misto (dos dois sexos)		Jovem		
Animais		Adulto		
Cachorro		Idoso		
Outros		Misto (de várias idades)	----	
Comportamentos Pontuais (Situados em um lugar do espaço)				
Tipo		Símbolo	Tipo	
Símbolo		Símbolo		
Olhando o movimento		Bebendo		
Conversando		Jogando (jogos de azar)		
Namorando		Discussão sem agressão		
Limpando		Briga com agressão		
Lavando o veículo		Prostituição		
Deitado na calçada		Furto		
Trabalhando em obra		Venda de drogas		
Comércio irregular Objetos/bebidas/comida		Consumo de drogas		

Comportamentos em atividade (Movimento no espaço)			
Passando a pé		Passando de bicicleta	
Passando com carrinho de bebê		Passando em moto	
Passando em cadeira de rodas		Catador recolhendo lixo	
Atividades Festivas		Arruaça	
Atividade Lúdica (jogar bola, brincadeiras de rua)		Atividade esportiva (corrida, ginástica, capoeira, ciclismo)	

Tabela 7

Simbologias para Mapeamento de Comportamentos

Como o mapeamento de comportamentos envolve mais de uma simbologia, padronizou-se que o primeiro símbolo deveria referir-se ao gênero, o segundo ao tipo de indivíduo ou grupo e o terceiro à atividade que estava sendo realizada no instante da observação. Como mostram os exemplos abaixo:



Além da padronização na ordem de marcação dos símbolos, estabeleceu-se uma priorização das atividades observadas. No caso de encontrar homens sentados em mesas colocadas nas calçadas, conversando e bebendo entre amigos, a informação a ser registrada é de “homens adultos bebendo”. Se existe um grupo de homens bebendo é porque estão igualmente conversando. Nesse caso o fato mais importante é do uso da calçada como espaço para beber entre amigos.

Definidas as unidades e cenários de observação, feita a preparação do instrumento de registro gráfico, passou-se ao planejamento e execução das observações.

3.4.3.3. Planejamento e execução da observação sistemática.

Durante o planejamento inicial da pesquisa havíamos pensado em realizar várias horas de observação, durante meses diferentes, dias laborais e finais de semana, diurno e noturno. Entretanto, as condições reais com as quais nos deparamos, como por exemplo, o temor dos pesquisadores em estar na rua no período noturno, a falta de motoristas para acompanhá-los ou mesmo a falta de pesquisadores para atuar nos finais de semana, não nos permitiram realizar a programação pensada inicialmente.

As observações foram realizadas nos meses de janeiro e fevereiro de 2010. No Brasil, esses são meses de férias escolares. Considera-se que esse fato pode ter fornecido dados mais completos sobre a utilização das calçadas, tendo em vista que os estudantes, liberados de suas atividades, poderiam eleger o espaço público das calçadas como forma de contato e lazer, o que determinaria um acréscimo na sua dinâmica, importante de ser registrada.

Nossas observações ocorreram durante os dias laborais, obedecendo ao horário de estágio de cada pesquisador. Na escolha dos dias de pesquisa, percebemos que algumas atividades semanais são programadas para segundas e as quartas-feiras ou terças e quintas-feiras. A coleta de lixo, por exemplo, em algumas ruas ocorre às segundas e quartas. Assim, após perceber este fato durante o pré-teste, ficou definido que as observações em dias laborais ocorreriam às segundas e terças-feiras ou segundas e quintas-feiras. Com isso buscou-se obter dados mais diversificados de uso, em dias com rotinas diferenciadas.

Outro aspecto relevante no planejamento das observações foi o turno. Entende-se que conforme o turno, se manhã, tarde ou noite a dinâmica do espaço público sofre transformações importantes e necessárias de serem registradas e analisadas. Infelizmente não conseguimos pessoal necessário para realizar as observações no horário noturno. Maracanaú é uma cidade da periferia de Fortaleza, com muitos registros de violência. Durante uma noite tentamos fazer a observação, embora tenhamos visto pessoas caminhando normalmente, inclusive portando computadores, os estagiários estavam bastante temerosos de permanecer pelo tempo de 40 minutos em cada rua. O que inviabilizou a coleta de informações durante à noite.

Procuramos definir faixas horárias de observação por pesquisador levando em conta o clima da cidade. Maracanaú é uma cidade plana, com poucos edifícios e uma grande quantidade de casas térreas. Em poucos anos esta realidade pode mudar, por quase não existem terrenos destinados a construção de habitações para sua população crescente, fato que vem determinando sua verticalização. Entretanto sua atual realidade horizontal e a escassa arborização de suas ruas configuram uma cidade quente e “sem sombra”. Caminhar pelas calçadas pode ser desagradável ou mesmo insuportável no período entre 11hs e 14hs. Até mesmo para aplicar os questionários não utilizamos esta faixa horária, tanto pelo calor, como pela dificuldade de encontrar pessoas nas ruas. Assim optou-se por excluir esta faixa horária dos períodos de observação sistemática.

Assim nossas observações foram realizadas nos dias e horários constantes nas Tabelas 8 e 9

Dia 11.01.2010 (Segunda-feira)	Período: Tarde		
	14:30 às 15:10	15:30 às 16:10	16:30 às 17:10
Rua 9	P1	P3	P2
Rua 11	P2	P1	P3
Rua 13	P3	P2	P1
Dia 14.01.2010 (Quinta-feira)	Período: Manhã		
	8:30 às 9:10	9:20 às 10:00	10:10 às 10:50
Rua 9	P2	P1	P3
Rua 11	P3	P2	P1
Rua 13	P1	P3	P2
Dia 14.01.2010 (Quinta-feira)	Período: Tarde		
	14:30 às 15:10	15:30 às 16:10	16:30 às 17:10
Rua 9	P2	P1	P3
Rua 11	P3	P2	P1
Rua 13	P1	P3	P2
Dia 01.02.2010 (Segunda-feira)	Período: Manhã		
	8:30 às 9:10	9:20 às 10:00	10:10 às 10:50
Rua 9	P1	P3	P2
Rua 11	P2	P1	P3
Rua 13	P3	P2	P1

Tabela 8

Dias e horários da Observação Sistemática no Conjunto Jereissati I

Dia 26.01.2010 (Segunda-feira)	Período: Manhã		
	8:30 às 9:10	9:20 às 10:00	10:10 às 10:50
Rua Manoel Pereira	P2	P3	P1
Rua José M. Gondim	P3	P1	P2
Rua Fco. Firmino	P1	P2	P3
Dia 26.01.2010 (Segunda-feira)	Período: Tarde		
	14:30 às 15:10	15:30 às 16:10	16:30 às 17:10
Rua Manoel Pereira	P1	P3	P2
Rua José M. Gondim	P3	P2	P1
Rua Fco. Firmino	P2	P1	P3
Dia 27.01.2010 (Terça-feira)	Período: Manhã		
	8:30 às 9:10	9:20 às 10:00	10:10 às 10:50
Rua Manoel Pereira	P2	P1	P3
Rua José M. Gondim	P1	P3	P2
Rua Fco. Firmino	P3	P2	P1
Dia 27.01.2010 (Terça-feira)	Período: Tarde		
	14:30 às 15:10	15:30 às 16:10	16:30 às 17:10
Rua Manoel Pereira	P2	P1	P3
Rua José M. Gondim	P1	P3	P2
Rua Fco. Firmino	P3	P2	P1

Tabela 9

Dias e horários da Observação Sistemática no Centro

As faixas horárias utilizadas pelos pesquisadores foram: pela manhã de 8h30min às 10h50min, à tarde de 14h30min às 17h10min. As tabelas acima demonstram a execução da observação sistemática, cruzando turnos e períodos de observação, dias da semana e cenários de observação.

A partir do cruzamento dos critérios utilizados no planejamento, foi possível construir o modelo de observação, com três pesquisadores diferentes (P1, P2 e P3). A quantidade de pesquisadores foi definida a partir da disponibilidade de pesquisadores por turno. Compatibilizamos o turno de observação com o turno de suas atividades acadêmicas.

Na aplicação do modelo, os três pesquisadores (P1, P2 e P3) permaneciam durante 40min em cada rua, revezando as faixas horárias. As ruas foram divididas em três setores para facilitar a localização no espaço. Cada observador recebeu três diagramas por rua (setor 1, 2 e 3) em tamanho A4. Dividir a planta da rua em três setores melhorou a resolução da planta baixa, facilitou a localização do pesquisador no espaço e propiciou maior atenção na observação por espaço específico. Durante os 40min do período de observação ele se posicionava em um lugar central de cada setor de rua e observava por aproximadamente 13min. A periodicidade de observação foi definida em quarenta minutos tendo em vista a extensão da rua no Jereissati I,

que é de 500 metros. O intervalo entre cada período de observação foi estipulado em 10min, necessários ao deslocamento do pesquisador de uma rua à seguinte rua programada no planejamento de cada turno.

Os pesquisadores foram a campo e caminharam por cada rua, observando e anotando no mapa da rua específica, os símbolos que representavam os comportamentos e usos do espaço por parte dos moradores. Esta diversidade de “olhares” forneceu “fotografias” únicas da dinâmica do espaço, o que pretende reforçar a validade das informações coletadas. Assim cada rua foi observada por um total de oito horas, por cinco pesquisadores diferentes que se revezavam tanto no turno, como nas faixas horárias.

Os pesquisadores receberam um treinamento específico nessa técnica antes de ir a campo e nos dias seguintes às primeiras seções de coleta, realizamos discussões coletivas sobre a necessidade de adaptar simbologias ou sobre outras dificuldades encontradas. Entretanto, vale ressaltar, que os pesquisadores dessa etapa foram os mesmos que aplicaram os questionários, fato que reforça a sua apropriação do processo como um todo.

3.4.3.4. Método de sistematização dos dados do mapeamento.

Em seguida à coleta de informações, a sistematização dos dados ocorreu em grupo, sendo realizada pelos observadores, que nessa etapa atuaram como uma equipe de juízes, junto com a pesquisadora, para interpretar, classificar e quantificar as simbologias marcadas nas plantas das ruas.

Durante a sistematização, realizada em formulário elaborado para este fim (Tabela 9), foram quantificadas as informações coletadas por rua, dia de coleta e turno de observação.

As simbologias encontradas foram desenhadas na coluna da esquerda e as colunas seguintes estão relacionadas aos setores observados a cada período por turno (ver Tabelas 8 e 9).

Rua: Rua 9			Dia: 21.12.09 (segunda)			Turno: Manhã			
Simbologias dos usos e comportamentos mapeados (exemplo)	Período 1 8:30 às 9:10			Período 2 9:20 às 10:00			Período 3 10:10 às 10:50		
	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 1	Setor 2	Setor 3
									
									
									

Tabela 10

Modelo de ficha de sistematização de informações das observações

Depois de preenchido, o formulário de sistematização forneceu uma ideia global da dinâmica da rua em um dia e turno específicos. As informações encontradas podem ser comparadas entre ruas, dias da semana ou turno, identificando os usos mais frequentes, coincidências ou atividades mais raras ou mais localizadas em lugares específicos.

**PARTE 4 | RESULTADOS E DISCUSSÃO: AS CALÇADAS NAS
RESPOSTAS DOS MORADORES**

4.1. Estudo 1: Mapas Afetivos

4.1.1. Resultados do pré-teste dos mapas afetivos.

A aplicação do pré-teste do mapa afetivo serviu como primeira aproximação ao problema, pois seus resultados foram úteis na elaboração do instrumento final dos mapas como também na elaboração das perguntas sobre sentimentos do questionário do *Survey* (Apêndice 2).

Os respondentes foram estagiários e servidores da Prefeitura de Maracanaú que residiam na cidade. Os resultados foram relevantes e, como o instrumento final repetia as questões principais do pré-teste, entendemos ser importante relatar também os resultados dessa fase. Os resultados do pré-teste foram semelhantes ao da fase final, repetindo-se em sua grande maioria a imagem de “destruição” das calçadas.

Os resultados dos dados de identificação dos respondentes do pré-teste estão descritos na Tabela 11.

Variáveis de Identificação	Total de respondentes	12
Sexo	Masculino	06
	Feminino	06
Idade	<20 anos	01
	De 20 a 29 anos	09
	De 30 a 39 anos	02
Escolaridade	Nível médio completo	02
	Nível superior incompleto	04
	Nível superior completo	06

Tabela 11

Resultados dos dados de identificação dos respondentes do pré-teste dos Mapas Afetivos.

Para o total de 12 respondentes obtivemos representação de metade em ambos os sexos. Quanto à idade a predominância esteve na faixa dos 20 aos 29 anos (nove respondentes). A grande maioria dos respondentes possuía nível de escolaridade superior, completo ou incompleto (dez), tendo em vista que foram escolhidos entre estagiários e funcionários da Prefeitura de Maracanaú. Seis bairros de regiões diferentes estão representados na amostra. Do total de respondentes, sete tinham entre 16 e 25 anos de moradia na cidade.

Após análise, os resultados dos mapas afetivos apontaram para a associação das calçadas da cidade a dois tipos de sentido ou imagem: a mais fortemente utilizada foi a imagem de **destruição**, presente em nove mapas, seguida da imagem de **contraste**, presente em três mapas. Um dos mapas apontava para um sentido de insegurança nas calçadas, mas não relacionada à violência e sim à possibilidade de ser atropelado por não poder caminhar sobre elas. Esse sentido foi incluído na categoria destruição.

A figura 32 mostra dois dos nove desenhos que foram associados à imagem de destruição.

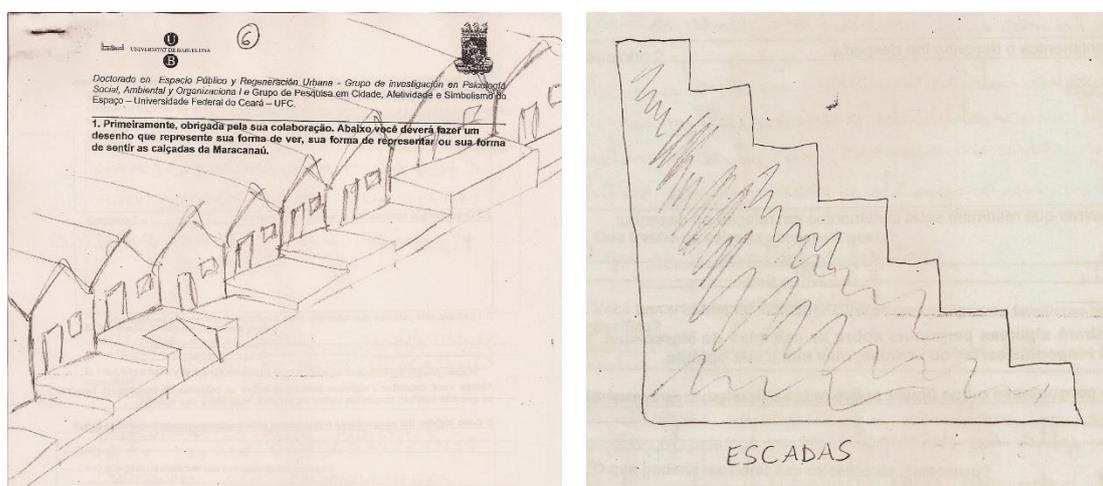


Figura 32

Representações de imagens de destruição das calçadas associadas aos instrumentos de coleta nº 6 e 4

Para o instrumento de coleta de dados nº 6, à esquerda da figura 32 o mapa afetivo revelou o que segue:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº 6, Sexo: masculino, Idade: 26 anos, Escolaridade: Superior Incompleto, Onde Mora: Jereissati II, Tempo de residência: 22 anos	Cognitivo: Desenho de um trecho de rua, apresentam do casas e calçadas em diferentes níveis.	Casas iguais (humildes) e calçadas diferentes em forma de escadas.	Posse de logradouro público, inutilidade, inacessibilidade, feitas para não serem usadas, ignorância, desconhecimento.	Desrespeito	Montanha russa com degraus. Escadas horizontais.	Calçadas montanha russa é aquela que sua destruição não permite sua utilização e acessibilidade, gerando sentimento de desrespeito com o cidadão.

Tabela 12

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº6.

No mapa afetivo exemplificado anteriormente, são transcritas as próprias palavras usadas pelo sujeito, nos itens significado, qualidade, sentimento e metáfora.

O sentido é atribuído pela pesquisadora a partir da análise conjunta das respostas, sendo o indicador do afeto global expresso pelo sujeito. No caso nº6 o mapa aponta para uma imagem de **destruição**, esse seria, portanto, o principal indicador afetivo do sujeito pesquisado com relação às calçadas de Maracanaú.

O instrumento nº 4, no lado direito da figura 32, reproduz um desenho metafórico, pois representa uma escada que é comparada às calçadas da cidade.

As qualidades e sentimentos juntos definem o principal indicador ou imagem. No caso do mapa nº6 as palavras como inutilidade, inacessibilidade, ignorância, desconhecimento, associadas ao sentimento de desrespeito levam a uma imagem de destruição. O mapa nº4 também destaca os sentimentos de insatisfação, descontentamento, indignação, desrespeito, humilhação e vergonha, o que também conduz à interpretação de um sentido de destruição.

A imagem de **contraste** está representada na figura 33 e seu significado está expresso no mapa afetivo nº10 da tabela 13, a seguir. A respondente desenha uma calçada bem estruturada e agradável, entretanto cita outras em que essa realidade não ocorre. Ela relata uma imagem de contraste para as calçadas da cidade em geral: algumas boas e outras ruins. Outra ideia a ser destacada é que a respondente não desenha a calçada diante das casas e sim a calçada de logradouros públicos como as que estão nos canteiros centrais das avenidas. Na sua opinião estas devem servir para uso público como lazer, esporte, recreação e descanso.

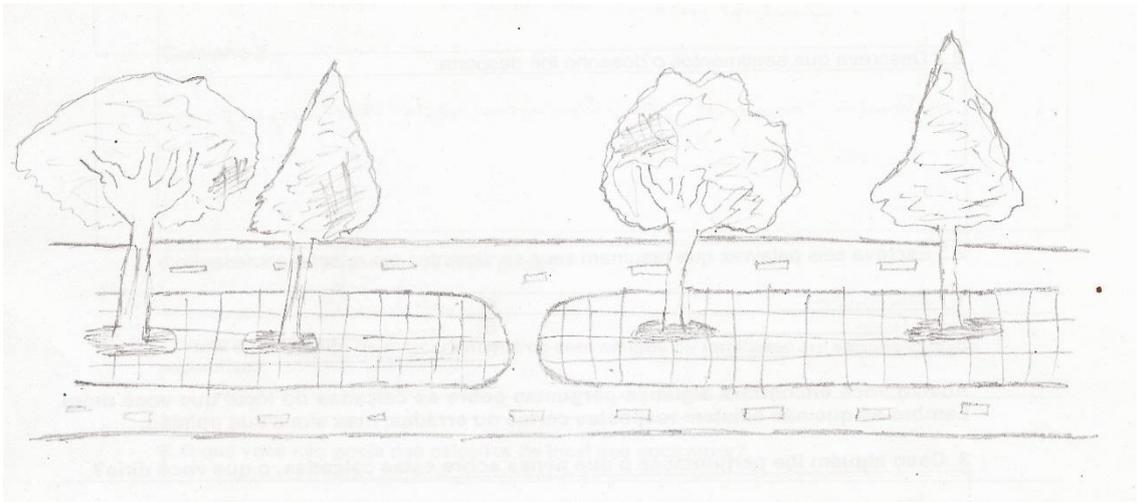


Figura 33

Representação da imagem de contraste das calçadas associada ao Instrumento de coleta nº 10.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº 10, Sexo: Feminino, Idade: 24 anos, Escolaridade: Superior Incompleto, Onde Mora: Jereissati II, Tempo de residência: 10 anos	Cognitivo: desenha o canteiro central de uma avenida.	Local com calçadas para passeio, arborizado.	No local do desenho possibilidade de atividade física, lazer, descanso. Em outros locais, mal elaboradas, disformes, desconfortáveis para o pedestre.	Bem-estar e tranquilidade especificam ente no lugar desenhado	Algo mal elaborado, aleatório.	Calçada mal elaborada é aquela que pelo seu contraste expressa duas realidades de calçadas: a do desenho que propicia conforto, lazer e tranquilidade e e outra (não desenhada, porém citada) que é mal elaborada.

Tabela 13

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº10

A imagem de contraste surge novamente quando outro respondente afirma que as calçadas são “difíceis para caminhar e boas para conversar”. O hábito de conversar nas calçadas ao final do dia ainda está muito presente nas periferias das grandes cidades e nas cidades do interior. É uma forma de participar da vida pública, de socialização entre vizinhos ou de olhar as crianças enquanto brincam na rua. A calçada diante da casa assume uma

função de sala de estar provisória, onde se convidam os parentes ou vizinhos para comentar o cotidiano. Esta percepção pode reforçar a ideia de que a calçada é um espaço privado e uma extensão da casa, tanto que esse aspecto positivo está associado à calçada diante das casas e não às dos logradouros públicos, para onde se pode “convidar os familiares e amigos a sentar e conversar”.

A Tabela 14 condensa os resultados obtidos nos 12 mapas, descrevendo as qualidades, sentimentos e metáforas utilizadas pelos respondentes e que nos permitiu atribuir o sentido de **destruição** ou **contraste**.

IMAGEM/ SENTIDO	Qualidades das Calçadas	Sentimentos associados às calçadas	Metáforas Utilizadas
<p>(1°) Destruição</p> <p>09 mapas descreveram uma imagem de destruição.</p>	<p>Informalidade do trabalho, falta de atenção do poder público, dificuldade para pedestres, risco de acidentes, desorganização, sujeira, falta de fiscalização, mal construídas, dificuldade, ignorância, posse de logradouro público, inutilidade, inacessibilidade, feitas para não serem usadas, ignorância, desconhecimento, obstaculizada por batentes e rampas, sem padronização, cidade dormitório, falta de estrutura urbanística, com degraus.</p>	<p>Dúvida, busca de respostas, sobrevivência, impossibilidade de ir e vir, insatisfação, descontentamento, indignação, humilhação, vergonha, desrespeito, impaciência, incômodo, repulsa, isolamento, acomodação, inércia, passividade, frustração, indisposição, anulação, insegurança.</p>	<p>Parece uma feira e não calçadas. Passagem desnivelada. Escada ou obra inacabada. Um elevador cheio de bagagens. Montanha russa com degraus. Escadas horizontais. Verdadeiras escadarias. Comércio ambulante. Uma cidade do interior, pacata.</p>
<p>(2°) Contraste</p> <p>03 mapas descreveram uma imagem de contraste</p>	<p>Altas e inacessíveis a todos/necessidade de intervenção pelo poder público para melhorar. Algumas são boas para conversar/ Outras imperfeitas, sujas, estreitas com subidas e descidas. No local do desenho possibilidade de atividade física, lazer e descanso/ Em outros locais, mal elaboradas, disformes, desconfortáveis para o pedestre.</p>	<p>Tristeza, estranhamento, dúvida, desprezo, monotonia, calma, sono, bem-estar e tranquilidade no lugar do desenho, raiva pela impossibilidade de caminhar pelas calçadas, indignação, dúvidas, medo, esperança.</p>	<p>Obstáculos. Ruas desertas. Algo mal elaborado, aleatório.</p>

Tabela 14

Resultado condensado das respostas aos mapas afetivos do pré-teste

Nos mapas que apontam para uma imagem de destruição, na maioria das vezes, a metáfora ressalta a semelhança física das calçadas com uma escada, tendo em vista sua irregularidade e construção desnivelada. Outra

metáfora associada à destruição é a comparação das calçadas com feiras livres, onde predomina o comércio ambulante, o que gera sentimentos de dúvida se esse espaço pode ser utilizado pelas pessoas que necessitam trabalhar na informalidade para sobreviver ou se ele deveria servir ao pedestre que fica impedido de caminhar.

A imagem de destruição das calçadas está ancorada em três aspectos principais: 1) em sua **estrutura** sem padronização, desnivelada, com rampas e obstáculos o que provoca desconforto e perigo de acidentes ao pedestre comum e aos deficientes; 2) pelo **mau uso dos cidadãos** através da ocupação dos espaços pelo comércio ambulante e 3) pelo **descuido do governo** com a limpeza e fiscalização.

Interessante ressaltar que a dúvida sobre a possibilidade de ocupação das calçadas por ambulantes está inserida na discussão sobre o uso público ou privado dos espaços da cidade. A ocupação por este tipo de atividade é intensa nos canteiros centrais das principais avenidas e nas praças e isso se atribui à condição de pobreza da população, que diante da falta de oportunidade só teria este meio de sobrevivência. Assim, existe a indignação, a raiva, o sentimento de desrespeito, mas também a aceitação, a passividade e a acomodação a esta situação como se fosse inevitável.

A segunda imagem descreve uma ideia de **contraste**. Os três respondentes incluídos nessa categoria reconheceram a estrutura ruim das calçadas, mas indicaram que possuem características positivas quando 1) **servem para conversar** (calçadas diante das casas), 2) quando possibilitam a **realização de atividades físicas, de lazer e descanso** (logradouro público) e 3) quando o **poder público intervém** com sua função de fiscalização e controle dos espaços públicos.

Das oito imagens ou sentidos propostos por Bonfim (2003), *agradabilidade, pertencimento, atração, insegurança, contraste, destruição, movimento e caixa de surpresas*, somente dois apareceram nessa etapa, demonstrando uma uniformidade das representações em torno da ideia de destruição, com algumas poucas características positivas.

4.1.2. Resultados do instrumento final dos mapas afetivos.

Nessa segunda fase obtivemos mais 14 mapas afetivos, os resultados dos dados de identificação dos respondentes estão descritos na tabela 15.

Variáveis de Identificação	Total de sujeitos	14
Sexo	Masculino	09
	Feminino	03
	Não informaram	02
Idade	Menos de 20 anos	01
	De 20 a 29 anos	09
	De 30 a 39 anos	02
	Mais de 40 anos	02
Escolaridade	Fundamental	02
	Nível médio completo	07
	Nível superior incompleto	02
	Nível superior completo	01
	Não informaram	02
Tempo de Residência	0 a 5 anos	02
	5 a 10 anos	01
	11 a 15 anos	02
	16 a 20 anos	02
	21 a 25 anos	06
	26 a 30 anos	00
	Mais de 30 anos	01

Tabela 15

Resultados dos dados de identificação dos respondentes dos Mapas Afetivos associados ao instrumento final.

Nessa fase o teste foi aplicado em funcionários de uma empresa do distrito industrial, selecionados por serem moradores da cidade. Obtivemos representação de três bairros mais próximos à empresa: Jereissati, Timbó e Pajuçara. Como já explicitado, os dois primeiros são conjuntos habitacionais e representam o modelo de expansão induzido, já a Pajuçara é um bairro de urbanização espontânea, sem o rigor do traçado dos conjuntos habitacionais. Para o total de catorze respondentes obtivemos representação majoritária do sexo masculino. Quanto à idade a predominância esteve na faixa dos 20 aos 29 anos (nove respondentes). A grande maioria dos respondentes possuía nível de escolaridade fundamental e média (nove respondentes), os níveis mais comuns entre a classe operária. Do total de respondentes, oito têm entre 16 e 25 anos de moradia na cidade, coincidindo com a faixa majoritária do pré-teste e com a época de expansão dos conjuntos habitacionais e distritos industriais.

Os resultados dos mapas afetivos apontam para a associação das calçadas a três tipos de imagens: **destruição, agradabilidade e contraste**. Além das duas imagens presentes na fase anterior, surge agora a imagem de agradabilidade da calçada. A imagem mais frequente foi a de **destruição**: nove respondentes se utilizam dessa imagem para representar as calçadas da cidade. Em segundo lugar surge a **agradabilidade**, em três mapas afetivos e em terceiro a imagem de **contraste**, em dois mapas.

A seguir apresentamos exemplos de imagens e seus respectivos mapas surgidos na fase final de aplicação dos mapas afetivos.

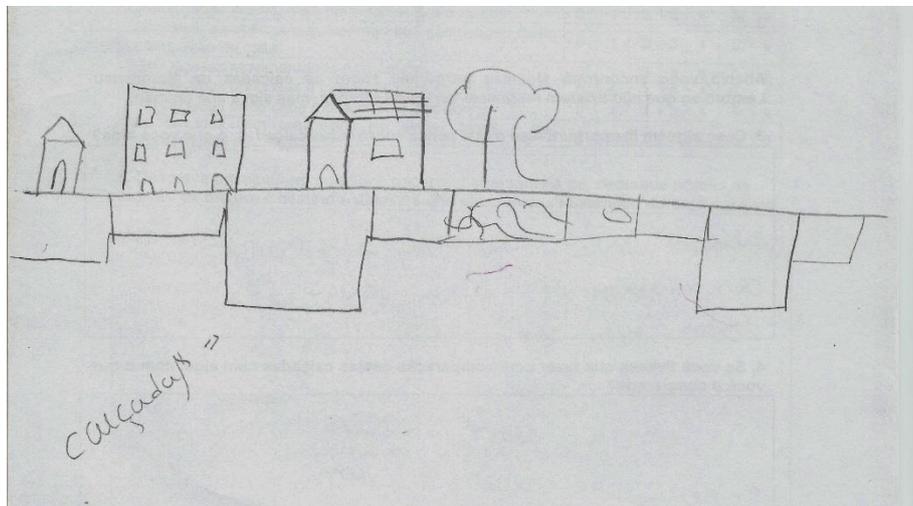


Figura 34

Representação de imagem de destruição das calçadas associada ao Instrumento de coleta nº 1

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Sexo: Feminino Idade: 25 anos Escolaridade: não informa Onde mora: Jereissati I Tempo de Residência: desde que nasceu	Cognitivo, desenha um trecho de rua com casas, prédio, árvore e representa a as calçadas por colunas de tamanhos diferencia dos	Significa que nossas calçadas não têm padrão algum.	Falta de espaço para o pedestre, proporcion ando risco de vida por andar na pista para carros. Cheia de obstáculos, mal construída s com árvores no meio. Ignora as necessidad es do deficiente físico. Falta de padronizaç ão.	Abandono, falta de respeito e atenção.	Onda cheia de vai e vem	Calçada "onda cheia de vai e vem" é aquela em que a sua destruição se mostra no abandono, no esquecimento das pessoas com deficiência. São cheias de obstáculos, mal construídas e com falta de espaço para o pedestre contribuindo para risco de morte.

Tabela 16

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº1

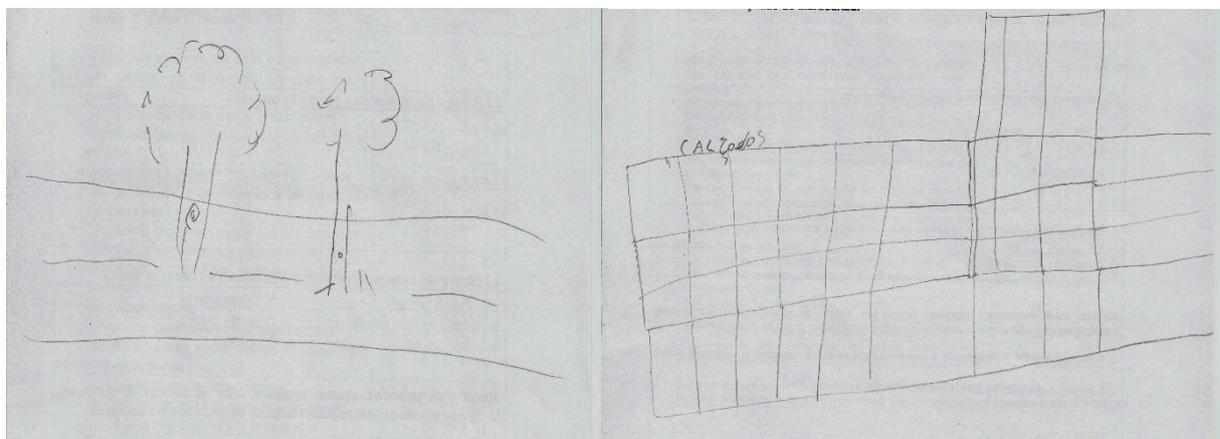


Figura 35

Representações de imagens de agradabilidade das calçadas associada aos instrumentos de coleta nº 13 (a esquerda) e nº 14 (a direita).

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
N° 13 Sexo: não informa Idade: 23 anos Escolaridade: Ensino Médio Onde mora: Pajuçara Onde nasceu: não informa	Cognitivo: desenha uma rua com árvores no canteiro central.	Espaço bem adequado para que as pessoas possam trafegar com tranquilidade.	Conforto, limpeza, espaço digno com sombras. Algumas são sujas.	Tranquilidade e, liberdade.	Área de lazer.	Calçada "área de lazer" é aquela que pela sua agradabilidade é um espaço adequado para trafegar com tranquilidade. É confortável, limpo, com sombras. Um espaço digno e propicia sentimentos de liberdade e tranquilidade.

Tabela 17

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº13

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
N° 14 Sexo: Masculino Idade: 25 anos Escolaridade: Ensino médio completo Onde mora: Pajuçara Onde nasceu: Maracanaú	Cognitivo: Desenha a calçada da sua casa.	Mostra como a sua calçada é boa e fácil de andar.	Calçada boa e fácil de andar, sem buracos e sem acidentes. Com lixo jogado nas calçadas.	Bem estar	Lugar onde moro	Calçada "lugar onde moro" representa a calçada da própria casa. É aquela que pela sua agradabilidade é boa, fácil de andar, sem buracos e sem perigo e desperta sentimento de bem estar. As outras calçadas têm lixo jogado

Tabela 18

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº14

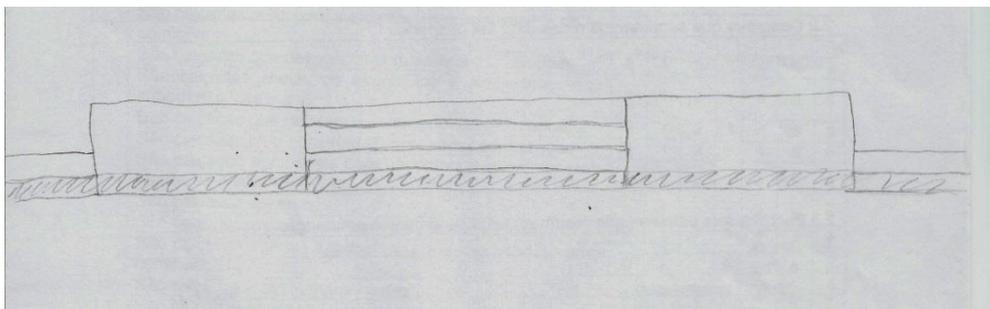


Figura 36

Representação de imagem de contraste das calçadas associada ao instrumento de coleta nº 2.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº 2 Sexo: Masculino Idade: 25 anos Escolaridade: Ensino médio Onde mora: Timbó Tempo de Residência no bairro: 6 anos. Na cidade: 17 anos	Cognitivo: desenho de colunas e linhas represent ando a calçada	Significa andar sobre a calçada e sentar	Baixa, alta com batentes, quebrada, com mato no meio fio. Péssimas condições de andar sobre elas. Com esgoto ao lado da calçada. Boa de andar quando cimentada e alinhada com paralelepípe do. Ruim de andar quando é esburacada e alta.	Organização na rua	Estrada esburaca da	A calçada "estrada esburacada" é aquela que possui uma imagem de contraste pois quando é esburaca e alta, com esgoto e mato, possui péssimas condições de andar sobre elas, mas quando é cimentada e alinhada com o paralelepípe do é boa de andar.

Tabela 19

Mapa Afetivo do Instrumento de Coleta nº2

A tabela 20 a seguir, faz o apanhado de todas as palavras utilizadas pelos catorze respondentes do instrumento de coleta final para descrever as qualidades, sentimentos e metáforas que representam as calçadas e estão agrupadas por imagem/sentido gerador, conforme sua frequência de aparecimento: 1º destruição, 2º agradabilidade e 3º contraste.

IMAGEM/ SENTIDO	Qualidades das Calçadas	Sentimentos associados às calçadas	Metáforas Utilizadas
<p>(1°) Destruição</p> <p>09 mapas descreveram uma imagem de destruição.</p>	<p>Falta de planejamento das habitações e das calçadas. Inapropriadas para o pedestre com risco de vida por andar na pista para carros, um desastre causando riscos para os pedestres que ali circulam. Faltam calçadas, ruas estreitas. Ignoram as necessidades dos deficientes físicos. Necessitam de obras, de melhorias para os deficientes físicos. Cheias de obstáculos como árvores, degraus, carros estacionados, entulhos, rampas. Falta de padronização, mal construídas, desorganizadas, desproporcionais em elevação e espaço. Desiguais, caminho irregular. Não respeitam normas de recuo e nível. Quebradas, esburacadas, sujas, poluídas, sem infraestrutura, sem sinalização, inacessíveis, com esgotos no meio fio.</p>	<p>Abandono, falta de respeito e atenção. Deveriam melhorar. Insegurança para os pedestres, desânimo, desconforto, muita tristeza. Desrespeito aos idosos e deficientes, indignação, desrespeito, cansaço, obstrução e invasão. Incompetência, ignorância, falta de compromisso, competência e respeito com o público. Busca de resolução para os problemas, maior consciência, atitude, desempenho e firmeza.</p>	<p>Onda cheia de vai e vem. Escada. Labirinto e gangorra. Buracos. Escadas. Dentes de um serrrote. Montanhas. Caos. Corda bamba.</p>
IMAGEM/SENTIDO	Qualidades das Calçadas	Sentimentos associados às calçadas	Metáforas Utilizadas
<p>(2°) Agradabilidade</p> <p>03 mapas descreveram uma imagem de agradabilidade.</p>	<p>Não são ruins, algumas não foram construídas, mas na maioria existem calçadas. São calçadas regulares, em sua maioria plana, são largas, em declive, com espaço para pedestre e para água da chuva. São até bem conservadas. Conforto, limpeza, espaço digno com sombras. Algumas são sujas. Calçada boa e fácil de andar, sem buracos e sem acidentes. Algumas têm lixo jogado na calçada.</p>	<p>Algo bom. Tranquilidade, liberdade. Bem estar.</p>	<p>Algo que se pode ter em nossa casa de bom. Área de lazer. Lugar onde moro.</p>
IMAGEM/SENTIDO	Qualidades das Calçadas	Sentimentos associados às calçadas	Metáforas Utilizadas
<p>(3°) Contraste</p> <p>02 mapas descreveram uma imagem de contraste.</p>	<p>Baixa/alta com batentes. Boa de andar quando cimentada e alinhada com o paralelepípedo/ruim de andar quando esburacada e alta. Boa estrutura, desempenho e organização/ Possuem ladeiras com sobe e desce.</p>	<p>Organização na rua. Felicidades. Harmonia.</p>	<p>Estrada esburacada. Melhor que as de Fortaleza.</p>

Tabela 20

Resultado condensado dos mapas afetivos da fase final

Após análise dos mapas percebe-se que a imagem de **destruição** se apoia nos mesmos aspectos da primeira fase: 1) **Estrutura inadequada** (inapropriada para o pedestre e deficientes físicos, falta de planejamento e padronização, não respeitam as normas de recuo); 2) **Mau uso por parte do cidadão** (com carros estacionados, árvores plantadas no meio da calçada e entulhos de obras); 3) Além do **descuido por parte do poder público** (sujas, poluídas, sem sinalização).

Note-se que na fase anterior o mau uso por parte do cidadão contemplava somente o uso por parte do comércio ambulante, aqui aparecem os diferentes obstáculos colocados na calçada pelo proprietário da casa, como o uso da calçada para estacionamento, depósito de entulhos e plantio de árvores obstruindo a passagem de pedestres.

A **agradabilidade** aparece em três mapas. Os mapas que foram interpretados como descrevendo uma imagem de agradabilidade apontam algumas características negativas que poderiam levar a uma classificação de contraste. Classificamos como agradabilidade porque a grande maioria das qualidades, sentimentos e metáforas estão relacionadas à características e visões positivas das calçadas.

Os sentimentos expressos estão associados à “algo bom, tranquilidade, liberdade e bem estar” (Tabela 20). Entretanto percebe-se que a agradabilidade está associada à calçada da própria casa, aos caminhos que faz diariamente ou aos espaços de lazer. Apesar do reconhecimento de que “algumas calçadas não foram construídas e que algumas são sujas”, o que os mapas deixam transparecer é que são “outras calçadas, uma minoria” que é assim. A calçada suja ou mal construída é a do “outro”. Já as calçadas percorridas, conhecidas e usadas por estes respondentes são muito agradáveis, principalmente quando é a calçada da própria casa, que significa “algo que se pode ter em nossa casa de bom”. A expressão informa sobre outro aspecto importante: a calçada tomada como bem privado, nesse caso como uma estrutura pertencente à casa, algo de bom na casa.

A imagem de contraste reconhece a existência de calçadas com boa estrutura e com estrutura ruim. Na primeira fase os aspectos positivos da ideia de contraste estavam relacionados a três possibilidades: poder conversar nas calçadas, realizar atividades de lazer e quando o poder público intervém. Aqui

surge um quarto aspecto positivo: algumas calçadas têm **boa estrutura**. Há o reconhecimento de que algumas calçadas que são cimentadas e alinhadas ao paralelepípedo são boas para andar, sentar e têm uma aparência organizada.

Agrupando e classificando todos os dados coletados, na tabela 21 apresentamos os resultados gerais encontrados nas duas fases de aplicação dos mapas afetivos para o total de vinte e seis respondentes e as análises dos resultados.

Variáveis de Identificação	Total de sujeitos	26
Sexo	Masculino	15
	Feminino	09
	Não informaram	02
Idade	Menos de 20 anos	02
	De 20 a 29 anos	18
	De 30 a 39 anos	04
	Mais de 40 anos	02
Escolaridade	Fundamental	02
	Nível médio completo	09
	Nível superior incompleto	06
	Nível superior completo	07
	Não informaram	02
Tempo de Residência	0 a 5 anos	04
	5 a 10 anos	02
	11 a 15 anos	03
	16 a 20 anos	06
	21 a 25 anos	09
	26 a 30 anos	01
	Mais de 30 anos	01
Imagens das Calçadas/Análise		
1° lugar (18 respondentes) Imagem de Destruição	Relacionada à / ao: 1. Estrutura Física das calçadas: desniveladas, esburacadas, mal construídas, sem padronização, sem recuo. 2. Mau uso por parte da população: uso por ambulantes, como estacionamento para carros, depósito de entulhos, árvores plantadas. 3. Descuido por parte do poder público: Sujeira, poluição, sem sinalização, falta de fiscalização.	
2° lugar (05 respondentes) Imagem de Contraste .	Reconhecem a destruição, mas apontam aspectos positivos das calçadas: 1. Servem para Conversar (calçada diante da casa) 2. Possibilitam realizar atividades físicas, de lazer e descanso (Calçadas de logradouros públicos). 3. São boas quando o poder público intervém. 4. Algumas têm boa estrutura física.	
3° lugar (03 respondentes) Imagem de Agradabilidade	Associada à/ aos: 1. Calçada da própria casa (relativo ao indivíduo) 2. Caminhos que percorre diariamente (relativo ao indivíduo) 3. Espaços de logradouros públicos (relativo ao poder público) Ausência de agradabilidade associada à alteridade.	

Tabela 21

Resultado Geral dos Mapas Afetivos

A maioria dos respondentes (dezoito), descreveu uma imagem e um sentimento de **destruição** associados às calçadas, relacionada a três aspectos: *estrutura física ruim, mau uso por parte da população e descuido por parte do poder público*.

Elas são percebidas como inadequadas para caminhar, porém encontram outros usos para a calçada, que servem para conversar, descansar, realizar atividades físicas e de recreação. Há uma clara distinção entre a calçada da casa e a calçada dos logradouros públicos. **A calçada da casa** serve para conversar e **dos logradouros públicos** para atividades de lazer, mas nenhuma serve para a caminhada, ou seja, para sua função primordial de passeio. Os respondentes reconhecem que é impossível caminhar pela calçada, principalmente, devido à sua estrutura irregular, como também pela frequente ocupação inadequada por parte da população.

O poder público é citado como corresponsável pela destruição, mas quando age, produz lugares agradáveis e assim os respondentes reconhecem a existência de boas calçadas e calçadas ruins, o que gera uma imagem de **contraste**. A calçada é boa quando permite a realização de uma atividade agradável, como sentar-se, no caso da calçada de casa ou quando permite o lazer como as calçadas dos logradouros públicos. Sendo ruim quando não permite a caminhada e a estadia.

A **agradabilidade** das calçadas está associada ao indivíduo, quando é a calçada da própria casa ou quando são as calçadas conhecidas, dos lugares frequentados diariamente. Entretanto, não existe referência de agradabilidade às calçadas das casas de “outros desconhecidos”. Nesse caso os melhores espaços são os ligados ao próprio indivíduo ou associados ao poder público.

4.1.3. Discussão dos resultados dos mapas afetivos.

De um modo geral podemos afirmar que as calçadas são percebidas, pela maioria (dezoito respondentes), como um espaço destruído e inservível para sua função pública de mobilidade urbana. Associado à imagem de destruição estão sentimentos como: abandono, desconforto, desrespeito e indignação, desânimo e muita tristeza. Sentimentos apoiados em grande parte na percepção da má estrutura física das calçadas.

Os moradores percebem na destruição a **ausência de controle** (sujeira, poluição, sem sinalização) e **fiscalização do poder público**, que se omite quando se trata das calçadas diante das casas e só produz espaços qualificados nas calçadas de praças e calçadas centrais das avenidas. Há também a percepção de ocupação indevida do espaço público pela população, seja pelo uso por parte de ambulantes, seja pela população em geral como estacionamento para carros, depósito de entulhos, árvores plantadas e demais obstáculos. Os sentimentos, os afetos associados ao espaço, no caso a calçada, podem ser compreendidos como uma expressão simbólica que interfere na forma de apropriar-se da cidade em sua dimensão pública.

As marcas nas calçadas e sua construção fora dos padrões legais e das normas promovem uma territorialização (Valera & Vidal, 2002) no espaço público, através da qual os moradores inscrevem a sua subjetividade. As calçadas são marcadas e *territorializadas* através de obstáculos, barreiras e materiais que levam em conta os gostos e necessidades pessoais, o que se constitui, ao termo, num processo de apropriação por ação-transformação (Pol, 1996) de um espaço que deveria ser simbolicamente apropriado pela coletividade. A apropriação por ação-transformação está normalmente relacionada aos espaços privados das casas ou ambiente de trabalho. Nesse caso é o espaço público das calçadas que sofre o mesmo processo de personalização, sendo incorporado à casa e perdendo seu sentido público.

A apropriação da cidade se daria a partir de um processo pessoal ou ligado ao grupo mais próximo, família e amigos. Em estudo anterior (Mourão & Cavalcante, 2006) sobre a identidade de lugar em Maracanaú se constatou que a relação mais forte dos moradores com a cidade se dava a partir da casa. A cidade de Maracanaú é o lugar onde foi possível comprar a casa própria ou seja, a partir de uma dimensão pessoal e familiar.

As calçadas “destruídas” na sua estrutura física, são impeditivas à mobilidade, entretanto na falta dessa possibilidade de uso são percebidas como um espaço da casa estendido ao espaço externo, onde é possível “conversar”. As calçadas das casas servem para o encontro de pessoas “convidadas a sentar e conversar”, como sala de estar e nesse sentido são vistas como agradáveis. Assim, não deixam de ser um espaço de contato

social, mesmo que somente entre pessoas já conhecidas. É um espaço para o fortalecimento dos laços existentes, não de criação de novos.

Os aspectos positivos estão ligados à individualidade e pessoalidade, o que se constitui numa expressão cultural fortemente enraizada na sociedade brasileira (DaMatta, 1984, 1997; Faoro, 2001; Freyre, 1963 & Holanda, 1995). O espaço público representante da justiça e da impessoalidade, perde o rigor das normas e leis, sendo personificado e associado aos laços familiares e de afeto. O que deveria ser patrimônio público é privatizado pelo uso familiar e do grupo social mais próximo. O “familiarismo” como fenômeno associado ao poder político (Faoro, 2001; Freyre, 1963) se estende à população em geral, se expressa e se materializa nas calçadas da cidade, com calçadas que representam uma parte da casa ou uma saída individualizada para a rua.

A individualização é um fenômeno presente não somente em culturas específicas, mas arraigada no momento histórico atual e global. As transformações econômicas, sociais e culturais na Pós-modernidade (Touraine, 2005), Modernidade líquida (Bauman, 2006) ou Modernidade avançada (Ascher, 2010) apontam para a formação de um ser humano desapegado dos valores comunitários e tradicionais, apoiando-se em pequenos grupos ou em si mesmo na elaboração de sua identidade e práticas sociais. A pressão individualizadora despoja os indivíduos de sua habilidade e interesse pelo sentido público da vida, da cidadania.

A observação empírica da má estrutura física das calçadas de Maracanaú se reflete nos resultados expressos pelos respondentes. As calçadas diante das casas são vistas como territorialmente personalizadas e como espaços privatizados que impedem o passeio e a mobilidade, que só podem ser exercidos em “outras calçadas”, as “públicas”. Percebe-se então dois tipos de calçadas: as “públicas” representadas pelas calçadas das praças e canteiros centrais das avenidas e as “privadas” representadas pelas calçadas diante das casas, onde só é possível “sentar e conversar”. Os afetos positivos e o bem-estar estão associados aos lugares da individualidade, perdendo-se a percepção e apropriação de todas as calçadas como necessariamente um espaço público.

4.2. Estudo 2: Survey

Os resultados apresentados a seguir foram obtidos a partir da aplicação de questionários a 1204 sujeitos moradores do Município de Maracanaú. Esses resultados, expresso através de respostas quantitativas, proporcionam uma visão geral do pensamento do morador sobre a cidade e o espaço público das calçadas. Traçam também um panorama das características dos sujeitos desta amostra.

4.2.1. Caracterização da amostra.

Participaram desta fase de pesquisa 1204 sujeitos, sendo 61,35% (n=738) do sexo feminino e 38,65% (n=465) do sexo masculino, faltando a identificação de um sujeito. Constata-se pelo resultado acima, que a maioria dos transeuntes entrevistados é do sexo feminino. Esse resultado pode estar relacionado ao horário em que foram aplicados os questionários, nos períodos da manhã e à tarde, quando as calçadas geralmente são mais trafegadas por mulheres que, por conta dos afazeres domésticos, têm que sair para fazer alguma compra nas proximidades da casa, buscar filhos na escola etc. É importante ressaltar que a opção metodológica, comentada no capítulo anterior, de realizar as entrevistas em áreas mistas ou residenciais, diante das casas, pode ter levado, igualmente, a obter uma amostra predominantemente feminina. O espaço público das calçadas diante das casas é diurnamente, portanto, mais trafegado por mulheres.

A média de idade dos participantes (Figura 37) foi de 31,43; $\delta=14,99$, sendo que a predominância de participação recaiu sobre aqueles com idade inferior a 30 anos (24,8% + 29,3% = 54,10%). Resultado semelhante foi divulgado pelo Censo Populacional em 2010³² na amostra coletada em domicílios para a população total do Município de Maracanaú, onde consta percentual de 56,29% para população com idade até 29 anos. Assim, a população transeunte de Maracanaú é prioritariamente jovem. Os idosos a partir de 60 anos somam 5,5% do total de transeuntes, o que poderia ser

³² Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) - Censo Demográfico 2010.

explicado pela dificuldade que é trafegar por calçadas não acessíveis, o que limitaria a presença de idosos e deficientes no espaço público.

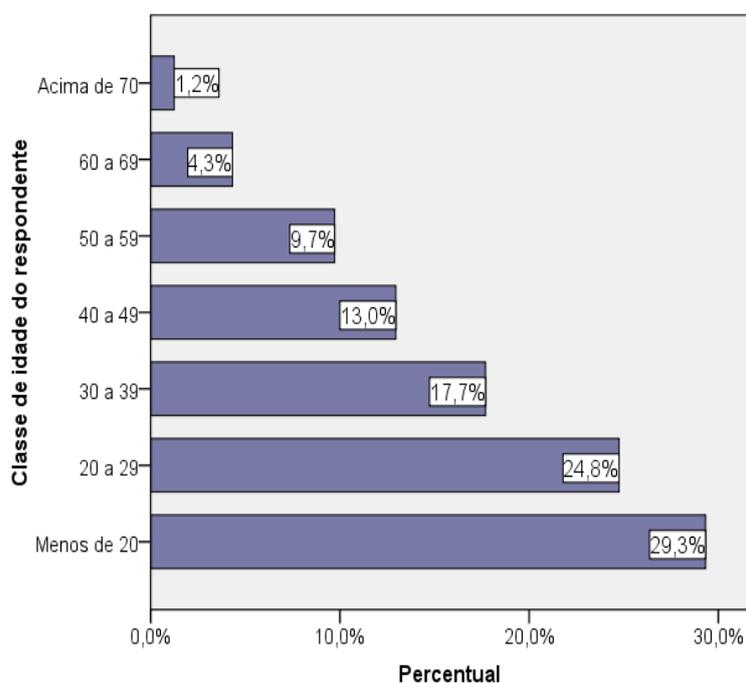


Figura 37

Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme idade. Dez. de 2009.

Quanto à escolaridade, os participantes foram categorizados conforme a classificação oficial da formação educacional no Brasil: *ensino fundamental* (EF), *ensino médio* (EM) e *ensino superior* (ES). No tratamento dos dados incluímos as opções: “completo”, para o sujeito que tivesse concluído o grau de escolaridade ou “incompleto”, caso ainda estivesse em formação ou abandonado os estudos. Duas outras opções apareceram durante a coleta de dados: *analfabeto*, para a pessoa que não reconhece as letras e não sabe escrever seu nome (05 sujeitos) e *alfabetizado*, para aquela que reconhece as letras, lê o suficiente para poder se movimentar na cidade e escreve seu nome (15 sujeitos).

O nível de escolaridade está normalmente associado ao tipo de trabalho realizado ou função (operário, gerência ou comando), o que influencia igualmente o nível de renda. No caso de Maracanaú, segundo o IBGE, a

população possuía, em 2010, um rendimento nominal médio mensal familiar³³ de R\$ 544,84 (quinhentos e quarenta e quatro reais e oitenta e quatro centavos), equivalente, à época, ao salário mínimo nacional, valor recebido pela classe operária, correspondendo a cerca de 200€³⁴.

O nível de renda pode igualmente ser relacionado à utilização do espaço público, que no Brasil é prioritariamente usado pelas classes populares, inclusive como opção de lazer. Na figura 38 estão explicitados os percentuais de escolaridade da amostra.

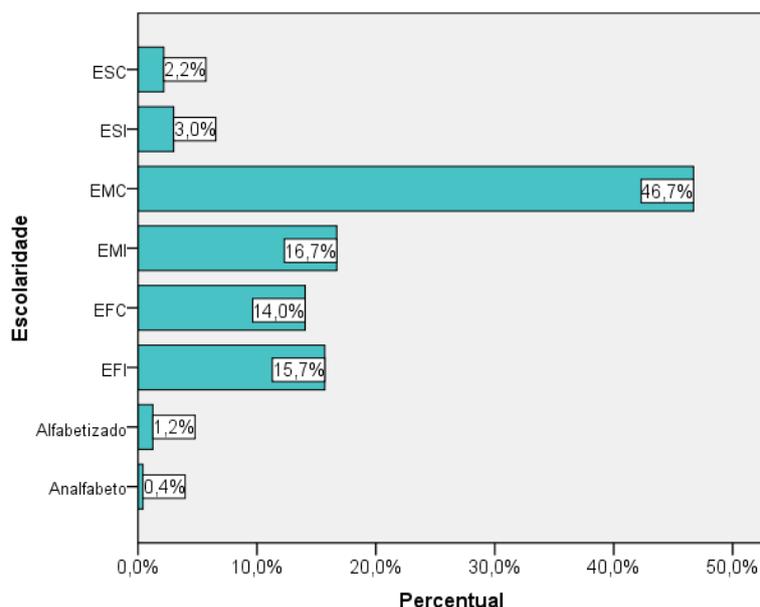


Figura 38
Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme escolaridade. Dez. de 2009.

As calçadas de Maracanaú são transitadas por transeuntes que possuem, em sua maioria, ensino médio completo (EMC=46,7%), o que corrobora com a percepção de uma cidade que abriga principalmente uma classe operária, vocação com a qual foi gerada sua expansão. O baixo percentual de pessoas com nível superior pode estar associado ao fato da pesquisa ter sido realizada no espaço público e no horário de trabalho. Entretanto pelo nível de renda da população divulgado pelo IBGE, não pode ser esperado um percentual de escolaridade muito superior ao encontrado com os transeuntes. Corroborando com a ideia de cidade operária, os dados do

³³ Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010.

³⁴ O salário mínimo em 2014 está no valor de R\$ 724,00 que corresponde, atualmente, a cerca de 240 €.

IBGE informam que 52,06% da população em idade ativa ocupa posição de empregado com carteira de trabalho assinada e 25,01% são empregados sem carteira assinada, perfazendo um total de 77,07% que trabalham como empregados. Os demais ocupam posição de funcionários públicos (2,84%), empregadores (1,60%) e trabalhadores por conta própria (18,49%), ou seja, pequenos empresários e trabalhadores autônomos, o que explica a crescente dinamicidade do comércio e serviços na cidade.

Maracanaú é uma cidade receptora de populações que vieram habitar os conjuntos habitacionais construídos a partir da década de 1980. Assim, numa pesquisa em que se pretende avaliar a influência do apego ao lugar, apropriação e simbolismo do espaço, é importante saber qual a origem dos moradores da cidade. O percentual de transeuntes *nascidos em Maracanaú* (26,99%) é muito inferior ao de *não nascidos* (73,01%). Essa diferença percentual expressa a realidade atual da cidade que abriga pessoas de várias cidades do próprio estado e de outras regiões do país.

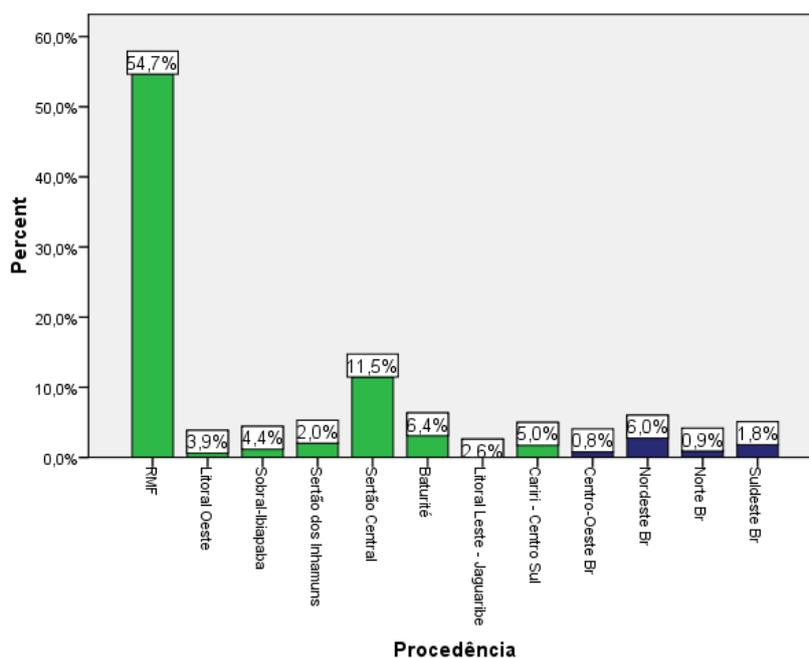


Figura 39

Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme local de procedência. Dez. de 2009.

A procedência dos moradores é bastante diversa (Figura 39), entretanto a grande maioria (54,7%) veio de municípios da Região Metropolitana de

Fortaleza – RMF. As demais macrorregiões do Estado do Ceará (Litoral Leste, Sobral-Ibiapaba, Sertão dos Inhamuns, Sertão Central, Baturité, Litoral Leste-Jaguaribe e Cariri-Centro Sul) participaram com 35,8% de aporte populacional e outros estados de quatro diferentes regiões do Brasil (Centro-oeste, Nordeste, Norte e Sudeste) com 9,5%. Só não tivemos representantes dos estados do sul do Brasil. A grande diversidade da origem populacional dos moradores de Maracanaú poderia sugerir uma cidade “sem identidade de lugar”. Entretanto em estudo anterior (Mourão & Cavalcante, 2006) foi possível constatar que o apego e a identidade vêm se construindo com os anos de moradia. Portanto o fator primordial para a construção da identidade de lugar parece não ser a origem, mas o tempo de residência e os laços formados a partir da vivência na cidade.

Os dados referentes ao tempo de residência na cidade (Figura 40) demonstram que a maior parte dos sujeitos questionados vive na cidade entre 16 e 25 anos (para dados coletados em 2009). Esse período corresponde igualmente ao forte momento de implantação de conjuntos habitacionais no Município (1984 a 1993).

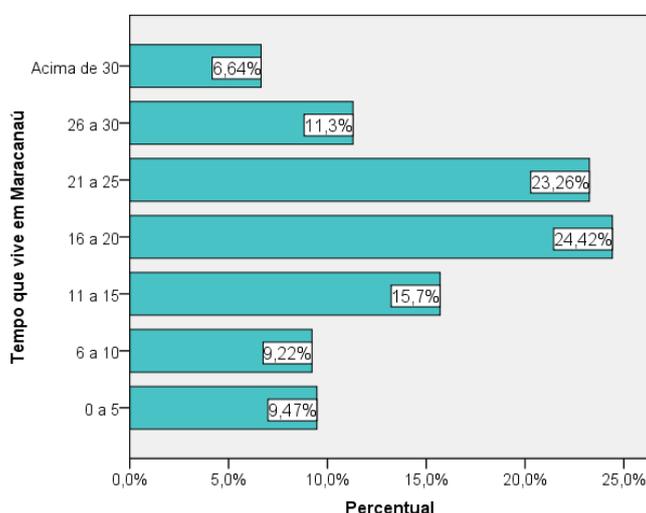


Figura 40

Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme tempo que vive em Maracanaú. Dez. de 2009.

Buscamos informações sobre o tempo de moradia no bairro atual (Figura 41), os resultados seguem a mesma tendência do tempo de moradia na cidade.

O que pode significar que as pessoas vieram morar em Maracanaú porque conseguiram comprar a casa e se estabilizar na cidade, o que diminuiu a mobilidade da população mais antiga.

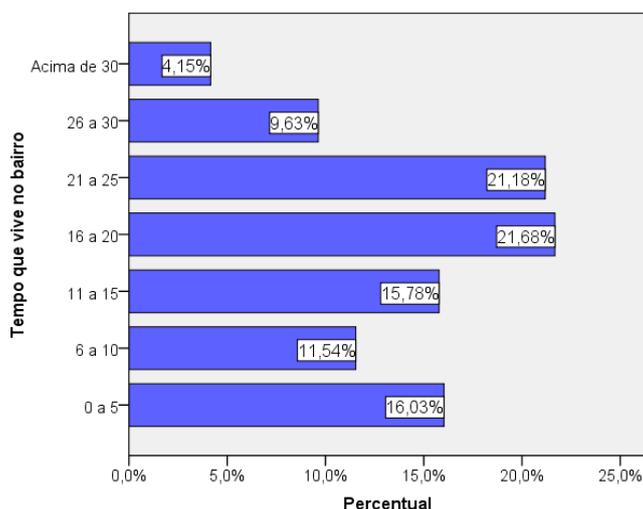


Figura 41

Gráfico do percentual de transeuntes das calçadas de Maracanaú, conforme tempo que vive no Bairro. Dez. de 2009.

Entretanto é importante ressaltar que a taxa de ocupação da cidade continua crescendo e a mobilidade entre bairros também, comprovados pela taxa de 16,03% de sujeitos que vivem no seu atual bairro de moradia no período compreendido entre 0 a 5 anos. Percebe-se igualmente o decréscimo dos percentuais dos outros períodos de tempo de residência no bairro (16 a 20 anos=21,66%; 21 a 25 anos=21,18%) se comparados ao gráfico de tempo de residência na cidade (16 a 20 anos=24,42%; 21 a 25 anos= 23,26%). O que pode significar mudanças entre bairros.

Resumo dos resultados

Na caracterização da amostra, temos uma maioria de mulheres transeuntes, que pode ter sido resultado da pesquisa diurna realizada nas áreas residenciais da cidade, e de sujeitos jovens, com idade inferior a 30 anos, o que está de acordo com os dados do IBGE para a população total de

Maracanaú. O nível de escolaridade predominante é ensino médio completo, o que corresponde ao nível de formação da classe operária, vocação inicial para a ocupação da cidade. Os moradores vieram principalmente da Região Metropolitana de Fortaleza, no momento em que a cidade desocupava terrenos nobres da capital e deslocava moradores para as periferias. Isso ocorreu no período entre 16 e 25 anos (contados de 2009, época da coleta de dados), o que corresponde ao momento de crescimento da cidade com a construção dos grandes conjuntos habitacionais. Entretanto, a cidade continua a crescer em população, assim como a mobilidade entre bairros, o que configura sua atual dinâmica urbana. A instalação de equipamentos de compras e lazer como *shoppings*, tem influenciado na especulação imobiliária, que cresce e cobra valores elevados pelos imóveis próximos à centralidade urbana. A “cidade dormitório” citada por alguns em trabalho anterior (Mourão & Cavalcante, 2006) não existe mais de fato. A cidade torna-se cada vez mais autônoma em relação à metrópole central, construindo sua própria vida urbana.

4.2.2. Satisfação residencial.

Seguindo a ordem de perguntas do questionário, no bloco A (Apêndice 2), investigou-se o índice de satisfação residencial, resultado obtido a partir de escores de zero a cinco, sendo zero associado à satisfação mínima e cinco, associado à satisfação máxima.

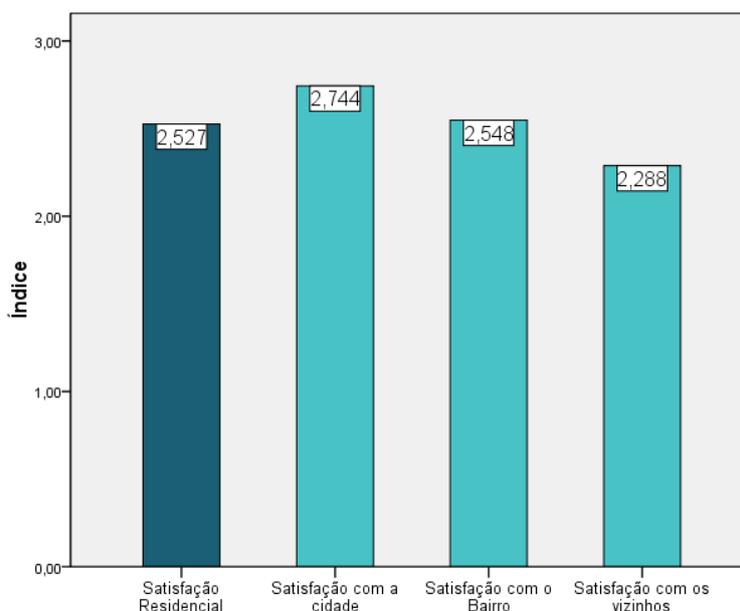


Figura 42

Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) e por categorias dos moradores de Maracanaú. Dez. de 2009.

O índice de satisfação residencial foi calculado a partir de três categorias principais (Figura 42): **satisfação com a cidade** ($\bar{x}=2,74$), **satisfação com o bairro** ($\bar{x}=2,54$) e **satisfação com os moradores do bairro ou vizinhos** ($\bar{x}=2,29$). Percebe-se que o menor índice de satisfação é o de satisfação com os vizinhos, único menor que a média. Esse índice influencia o índice geral para menos. O índice geral de satisfação residencial se apresenta exatamente na média ($\bar{x}=2,52$).

Os índices de satisfação foram calculados a partir de 15 perguntas divididas entre os três tipos de satisfação. Classificando as respostas possíveis em: *respostas de tendência negativa* (0=de jeito nenhum; 1=um pouco e 2=mais ou menos) e *respostas de tendência positiva* (3=muito, 4=muitíssimo e 5=com toda certeza), somando-se os percentuais de cada tendência visualizamos os resultados da tabela 22.

SATISFAÇÃO COM A CIDADE	Percentual cumulativo (Respostas de tendência negativa - 0,1 e 2)	Percentual cumulativo (Respostas de tendência positiva – 3,4 e 5)
01. Gosto de viver nesta cidade	33,5	66,5
02. Sinto-me apegado a esta cidade	41,2	58,8
03. Gostaria de mudar-me para outra cidade	77	33
04. Quando estou algum tempo fora, tenho vontade de voltar	40,8	59,2
05. Nesta cidade me sinto em casa	25,4	74,6
06. Esta cidade tem a ver com a minha história pessoal	47,1	52,90
07. Sinto que sou desta cidade	33,9	66,1
SATISFAÇÃO COM O BAIRRO		
08. Gosto de viver no bairro onde moro	30,7	69,3
09. Sinto-me apegado ao bairro onde moro	40,2	59,8
10. Gostaria de mudar-me para outro bairro	78,3	21,7
11. Sinto-me identificado com o bairro onde moro	41,5	58,5
12. O bairro onde moro é especial para mim	39	61
SATISFAÇÃO COM OS MORADORES		
13. Os moradores do meu bairro são unidos	74,7	25,3
14. As pessoas que vivem no meu bairro têm gostos e costumes parecidos	73,4	26,6
15. No bairro onde moro a maioria dos moradores se conhecem	29,8	70,2

Tabela 22

Percentuais de respostas de tendência negativa e tendência positiva para as questões relacionadas à satisfação residencial.

As questões de 1 a 7 analisam o apego e satisfação com a cidade. O percentual dos respondentes que avalia positivamente a experiência de viver na cidade é muito superior aos que avaliam negativamente. A questão 3 que traz uma pergunta invertida quanto ao apego também acompanha a tendência, ou seja, 77% dos respondentes não gostariam de mudar-se para outra cidade, o que reforça a ideia de apego e satisfação com Maracanaú.

A satisfação com o bairro foi avaliada nas questões de 8 a 12. No caso do bairro de residência os percentuais de resposta positiva e de apego também são maiores que os de tendência negativa. A questão 10, elaborada de forma invertida, também acompanha a tendência de satisfação quando 78,3% dizem que não gostariam de mudar-se para outro bairro.

A satisfação com os outros moradores ou vizinhos foi avaliada nas questões de 13 a 15. Aqui a tendência negativa prevaleceu para as questões que avaliavam a união, gostos e costumes parecidos dos moradores. Para os respondentes os vizinhos se conhecem (70,2%), mas a maioria avalia

negativamente que tenham muito em comum, o que pode significar um desconhecimento dos hábitos e costumes da vizinhança ou pouco convívio entre vizinhos. O convívio e espaços de convivência são fundamentais para que as pessoas possam construir afinidades e projetos em comum. A avaliação negativa com relação às afinidades pode estar associada a essa ausência de possibilidades de convivência.

Satisfação residencial versus local de nascimento.

Como Maracanaú é uma cidade receptora de populações de várias partes do estado e do Brasil, é interessante avaliar o índice de satisfação residencial dos que nasceram e não nasceram em Maracanaú.

Ao analisar a *média de satisfação residencial com relação ao lugar de nascimento*, a *média geral de satisfação residencial* ($\bar{x}=2,53$ $\delta= 0,79$; $n=1055$) não apresentou variação estatística significativa ($p=0,733$) entre os sujeitos que nasceram ($\bar{x}=2,51$ $\delta= 0,69$; $n=289$) e os que não nasceram em Maracanaú ($\bar{x}=2,53$ $\delta= 0,83$; $n=766$), como mostra a figura 43.

A média geral que condensa os três tipos de satisfação não apresenta diferença significativa entre nascidos e não nascidos na cidade. O fato de Maracanaú significar o lugar onde foi possível comprar a casa própria contribui para a construção do apego à cidade e conseqüentemente ao bairro de moradia (Mourão & Cavalcante, 2006).

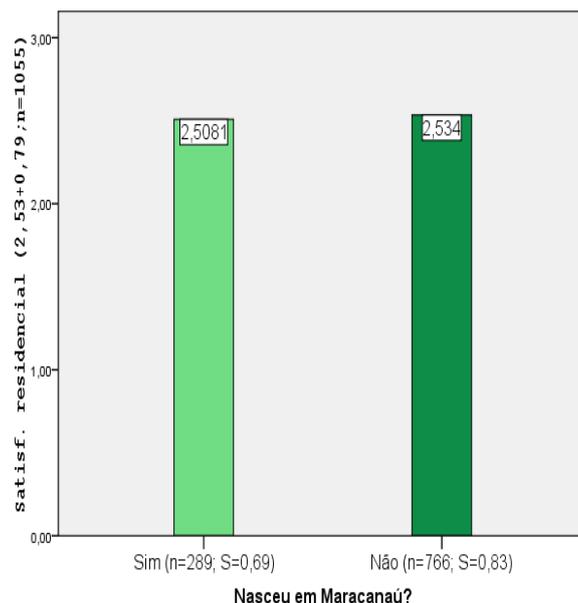


Figura 43

Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) conforme local de nascimento. Maracanaú, dez. 2009.

Detalhando as respostas sobre a satisfação residencial, a partir das categorias (satisfação com a cidade, satisfação com o bairro e satisfação com os moradores) da figura 44, percebe-se uma tendência semelhante para os nascidos ou não nascidos em Maracanaú: a satisfação em relação à cidade apresentou maior média, satisfação em relação ao bairro foi intermediária e em relação aos moradores foi menor para os dois grupos.

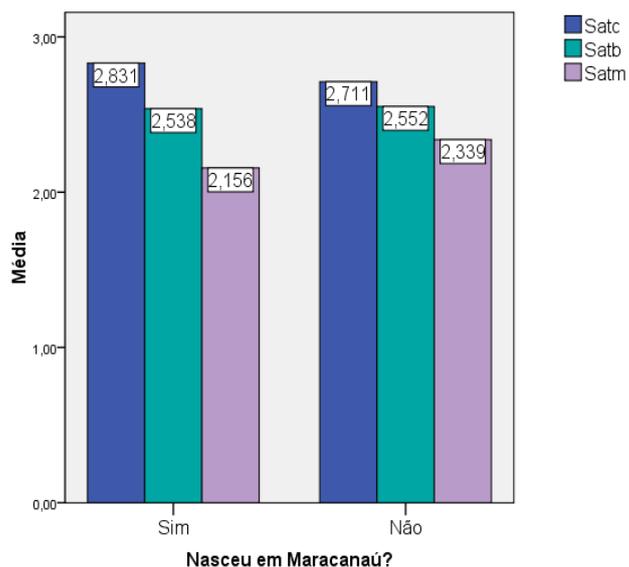


Figura 44

Gráfico do índice de satisfação residencial (0 a 5) com a cidade, bairro e moradores, conforme local de nascimento. Maracanaú, dez. de 2009.

Entretanto, o fato de nascer ou não em Maracanaú, conforme os dados da pesquisa, exerce influência significativa na satisfação exclusiva com a cidade ($F=4,976$; $gl=1$; $p=0,026$) e com os moradores ($F=5,672$; $gl=1$; $p=0,017$), mas não com relação ao bairro.

Vale salientar que os que nasceram em Maracanaú apresentaram média de satisfação exclusiva em relação à cidade ($\bar{x}=2,83$ $\delta= 0,83$; $n=307$) maior do que os que não nasceram ($\bar{x}=2,68$ $\delta= 0,98$; $n=834$). Ocorreu o inverso com relação à satisfação com os moradores, onde os que nasceram em Maracanaú tiveram média menor ($\bar{x}=2,17$ $\delta= 0,95$; $n=308$) do que os que não nasceram ($\bar{x}=2,33$ $\delta= 1,03$; $n=806$). Entretanto os dois grupos apresentam índices de satisfação com os moradores abaixo da média, o que pode configurar um problema nas relações interpessoais de vizinhança e falta de convivência, conforme já mencionado anteriormente.

A tabela 23 a seguir apresenta os valores de média e desvio para cada tipo de satisfação entre nascidos e não nascidos em Maracanaú.

Nasceu em Maracanaú?		Satisfação com a cidade	Satisfação com o bairro	Satisfação com os moradores
Sim	Média	2,8297	2,5403	2,1699
	n	307	315	308
	Desvio Padrão	0,83001	0,91512	0,94988
Não	Média	2,6888	2,5446	2,3313
	n	834	856	806
	Desvio Padrão	0,98561	0,99917	1,03380
Total	Média	2,7267	2,5435	2,2867
	n	1141	1171	1114
	Desvio Padrão	0,94797	0,97689	1,01344

Tabela 23

Média e desvio padrão de Satisfação por categorias e local de nascimento. Maracanaú, dez, 2009.

Satisfação residencial versus tempo de residência.

As figuras 45 e 46 demonstram que a satisfação residencial apresentou-se influenciada pelo tempo de residência na cidade ($p<0,001$) e

pelo tempo de residência no bairro ($p < 0,001$), nas figuras 47 e 48. O tempo é, portanto, a variável determinante da variação da satisfação residencial, as respostas corroboram com a ideia de que o apego ao lugar se constrói com o tempo, experiências e expectativas correspondidas em relação ao lugar.

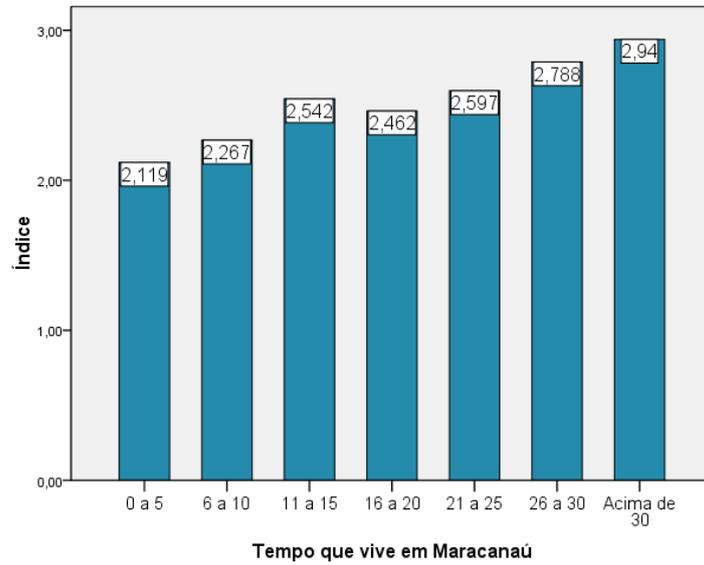


Figura 45

Gráfico do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive na cidade. Dez. de 2009.

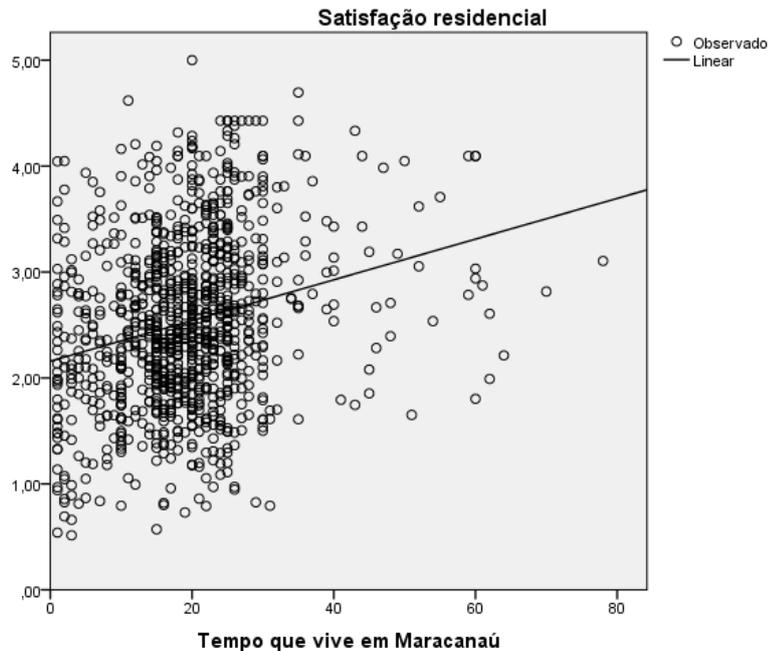


Figura 46

Gráfico de dispersão do índice de satisfação residencial geral (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive na cidade. Dez. de 2009.

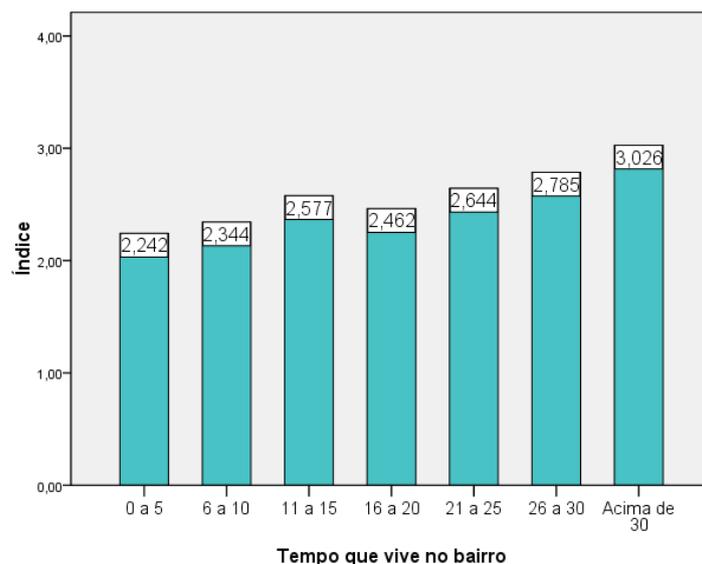


Figura 47

Gráfico do índice de satisfação residencial com o bairro (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive no bairro. Dez. de 2009.

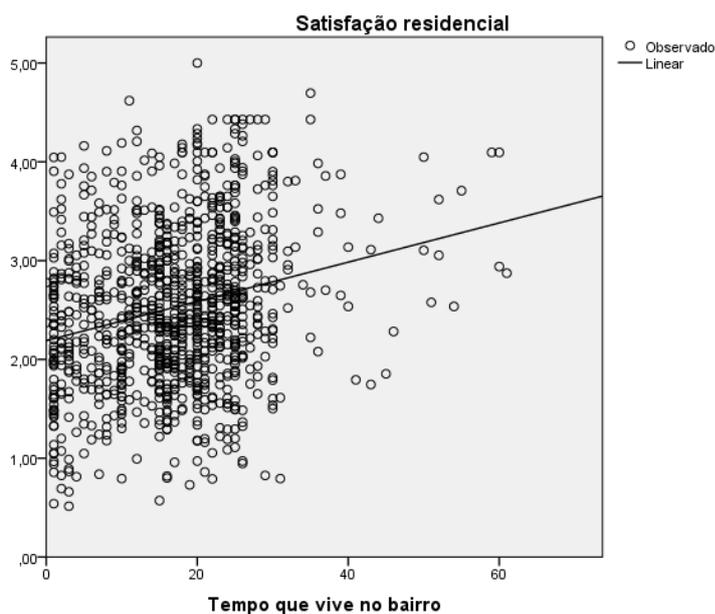


Figura 48

Gráfico de dispersão do índice de satisfação residencial com o bairro (0 a 5) dos moradores de Maracanaú, conforme tempo em que vive no bairro. Dez. de 2009.

O índice de satisfação geral com o bairro ficou em $\bar{x}=2,53$ $\delta= 0,79$; $n=1055$. Este índice se refere aos 27 bairros de moradia que apareceram na amostra estudada. Na tabela 24 estão especificados os índices de satisfação com cada um dos dez bairros onde foi realizada a pesquisa.

Bairro de Moradia	Índice	n	Desvio Padrão
Acaracuzinho	2,4891	73	,71387
Alto da Mangueira	2,8258	31	,85940
Centro	2,6066	75	,88597
Industrial	2,7596	73	,93820
Jereissati I	2,4815	186	,78262
Jereissati II	2,4974	129	,77867
Novo Maracanaú	2,5015	87	,78880
Novo Oriente	2,4424	40	,83089
Pajuçara	2,4038	149	,72956
Timbó	2,6357	116	,75852
Geral	2,5269	1055	,79456

Tabela 24

Índice de satisfação (0 a 5) com o bairro de moradia. Maracanaú, dez 2009.

Os dois maiores índices de satisfação com o bairro entre os dez bairros onde foi realizada a pesquisa é o índice do Alto da Mangueira ($\bar{x}=2,82$ $\delta= 0,72$) e o do Conjunto Industrial ($\bar{x}=2,76$ $\delta= 0,94$). Os menores são o da Pajuçara ($\bar{x}=2,40$ $\delta= 0,73$) e do Novo Oriente ($\bar{x}=2,44$ $\delta= 0,83$).

Satisfação residencial versus sexo.

A satisfação residencial relacionada ao sexo dos respondentes não foi considerada significativa em relação a nenhuma das sub categorias de satisfação, conforme detalhamento apresentado na tabela 25 a seguir.

Categorias	n	Média	Desvio Padrão	p
SOBRE A CIDADE				0,928
Sexo Feminino	695	2,72	0,93	
Sexo Masculino	445	2,73	0,96	
SOBRE O BAIRRO				0,077
Sexo Feminino	719	2,50	0,96	
Sexo Masculino	415	2,60	1,00	
SOBRE OS MORADORES				0,694
Sexo Feminino	682	2,27	1,01	
Sexo Masculino	431	2,31	1,01	

Tabela 25

Índices de satisfação residencial conforme o sexo do respondente. Maracanaú, dez. 2009.

Resumo dos resultados

Nos dados analisados sobre satisfação residencial podemos dizer que a tendência geral aponta uma satisfação residencial média de 2,53, não tendo significância o fato do respondente ter ou não nascido em Maracanaú. Entretanto se detalhamos a satisfação em categorias (sobre a cidade, o bairro e os moradores) encontramos índices decrescentes, sendo o índice com relação à cidade o maior e com relação aos moradores o mais baixo e inferior à média, o que pode significar uma maior percepção de diferenças e falta de afinidades, por ausência de uma maior convivência. O fato de nascer ou não em Maracanaú é significativo com relação à satisfação com a cidade e com os moradores, não interferindo em relação ao bairro. Os que nasceram são mais ligados à cidade e os que não nasceram têm índice maior em relação aos vizinhos. Quanto maior o tempo de residência tanto na cidade como no bairro, maior o índice de satisfação residencial. O sexo do respondente não interfere nos índices de satisfação residencial. O tempo é portanto o fator preponderante para a satisfação.

4.2.3 Sobre o uso apropriado das calçadas.

No bloco B do questionário (Apêndice 2), as perguntas estão divididas em três partes: **sobre o uso apropriado das calçadas**, **sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas** e **uso pessoal das calçadas**.

As questões relativas ao uso apropriado das calçadas (questões de 16 a 27) buscaram investigar quatro aspectos principais, classificados como: 1) Calçada na relação público-privada (questões 16 e 17); 2) Calçada como espaço utilitário (questões 18, 21, 22, 24, 26 e 27); 3) Calçada como espaço para o comércio (questões 20 e 23); 4) Calçada como espaço de convivência (questões 19 e 25).

4.2.3.1. A calçada na relação público-privada.

As perguntas associadas à relação público-privada são:

16.	A calçada pertence ao morador da casa, que pode usá-la como quiser
17.	As calçadas são públicas e devem servir para o uso de todos os moradores da cidade

Os resultados em percentuais para cada resposta válida estão apresentados na tabela 26 e na figura 49, a seguir.

Respostas possíveis		16		17	
		f	%	f	%
Respostas Válidas	Discordo totalmente	218	18,1	115	9,6
	Discordo muito	78	6,5	76	6,3
	Discordo um pouco	163	13,5	121	10,0
	Concordo um pouco	202	16,8	212	17,6
	Concordo muito	241	20,0	232	19,3
	Concordo totalmente	293	24,3	437	36,3
	Total	1195	99,3	1193	99,1
Sem resposta		9	,7	11	,9
Total		1204	100,0	1204	100,0

Tabela 26

Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme a relação público-privada. Maracanaú, dez 2009.

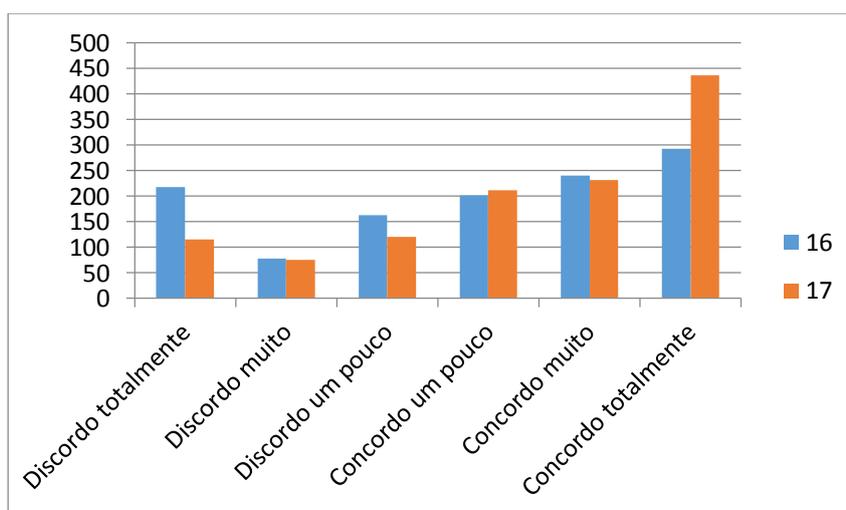


Figura 49

Gráfico das frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme a relação público-privada. Maracanaú, dez 2009.

As duas questões foram elaboradas de forma antagônica, portanto os resultados apresentados devem considerar as concordâncias de uma e as discordâncias de outra, para que se possa compreender o que os sujeitos expressaram com relação à questão público-privada.

Apesar do maior percentual de pessoas que concordam totalmente que as calçadas sejam públicas e de uso coletivo (36,3%), o índice de pessoas que concordam totalmente que as mesmas pertençam ao morador da casa também não deixou de ser expressivo (24,3%). Se somarmos os percentuais de respostas de tendência negativa (discordâncias) e de tendência positiva (concordâncias), teremos para a afirmação de que a *calçada pertence ao morador da casa*, 38,1% de discordância e 61,9% de concordância. Sobre a afirmação de que as *calçadas sejam públicas*, temos 25,9% de discordância e 73,2% de concordância. Apesar do percentual de concordância de que as calçadas sejam públicas (73,2%) ser maior que o percentual de concordância de que elas sejam privadas (61,9%), o que analisamos é uma percepção confusa sobre a condição público-privada da calçada. O respondente parece não ter uma opinião firme sobre o tema. As respostas confusas corroboram com a ideia defendida por DaMatta (1984, 1997, 1997a), Faoro (2001), Freyre (1963) e Holanda (1995), sobre a confusa relação que o brasileiro mantém com o bem público, sem compreender bem os limites entre o público e o privado. Essa confusão parece ser alimentada pelas leis, que em grande parte dos municípios brasileiros, deixam sob a responsabilidade dos donos dos imóveis a construção do passeio lindeiro, como também pela situação de *laissez-faire*, por parte do município, com relação à construção de calçadas que desobedecem as normas da ABNT.

Essa falta de cumprimento das normas produz calçadas individualizadas, conforme o gosto de cada morador, o que não favorece seu uso público com passeio.

A calçada na relação público-privada versus escolaridade.

O índice de opinião sobre a calçada na relação público-privada é influenciado pela escolaridade do respondente nas duas questões (Questão 16 – calçada é privada; Questão 17 – calçada é pública). Na questão que afirma que a calçada é privada, quanto maior o grau de instrução, menor a

concordância, tendo em vista que quanto mais escolarizado, mais o sujeito é consciente e conhecedor das leis. Na questão que afirma que a calçada é pública não temos a mesma regularidade, tendo em vista que tanto os que possuem menor escolaridade como os que possuem maior escolaridade polarizaram as maiores médias. Os que possuem maior escolaridade possuem coerência entre as respostas, já os de menor escolaridade apresentam uma maior incoerência ao concordar com as duas afirmações. Assim a tabela 26 demonstra as médias e significâncias encontradas.

	Categorias	n	Média	DP	P
Questão 16	Escolaridade				
	Analfabeto/Alfabetizado	20	3,15	2,03	0,042
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	355	2,90	1,91	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	749	2,91	1,72	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	62	2,26	1,89	
Questão 17	Analfabeto/Alfabetizado	20	3,85	1,72	0,002
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	355	3,54	1,69	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	749	3,30	1,64	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	62	3,79	1,51	

Tabela 27

Índices de opinião sobre a calçada na relação público-privada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.

4.2.3.2. A calçada como espaço utilitário.

As perguntas associadas ao uso utilitário da calçada são:

18.	A calçada serve, principalmente, para sair de casa sem estar diretamente na rua
21.	As calçadas devem servir, principalmente, para o deslocamento dos moradores pela cidade
22.	As calçadas podem ser usadas como depósito de materiais para construção e entulhos de obras
24.	As calçadas podem ser usadas para depositar lixo, mesmo fora da hora de coleta
26.	As calçadas podem servir como local de estacionamento para carros, motos ou bicicletas
27.	A calçada serve, principalmente, para proteger a casa

Questões	18		21		22		24		26		27		
Respostas Possíveis	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	
Respostas Válidas	Discordo totalmente	55	4,6	40	3,3	757	62,9	885	73,5	646	53,7	60	5,0
	Discordo muito	28	2,3	25	2,1	168	14,0	151	12,5	150	12,5	27	2,2
	Discordo um pouco	101	8,4	62	5,1	84	7,0	79	6,6	127	10,5	57	4,7
	Concordo um pouco	251	20,8	172	14,3	98	8,1	47	3,9	165	13,7	247	20,5
	Concordo muito	332	27,6	384	31,9	33	2,7	17	1,4	56	4,7	342	28,4
	Concordo totalmente	425	35,3	506	42,0	53	4,4	22	1,8	53	4,4	458	38,0
	Total	1192	99,0	1189	98,8	1193	99,1	1201	99,8	1197	99,4	1191	98,9
Sem resposta	12	1,0	15	1,2	11	1,1	3	,2	7	,6	13	1,1	
Total	1204	100	1204	100	1204	100	1204	100	1204	100	1204	100	

Tabela 28

Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme o uso utilitário. Maracanaú, dez 2009.

A tabela acima pode ser expressa em forma de gráfico, como a seguir:

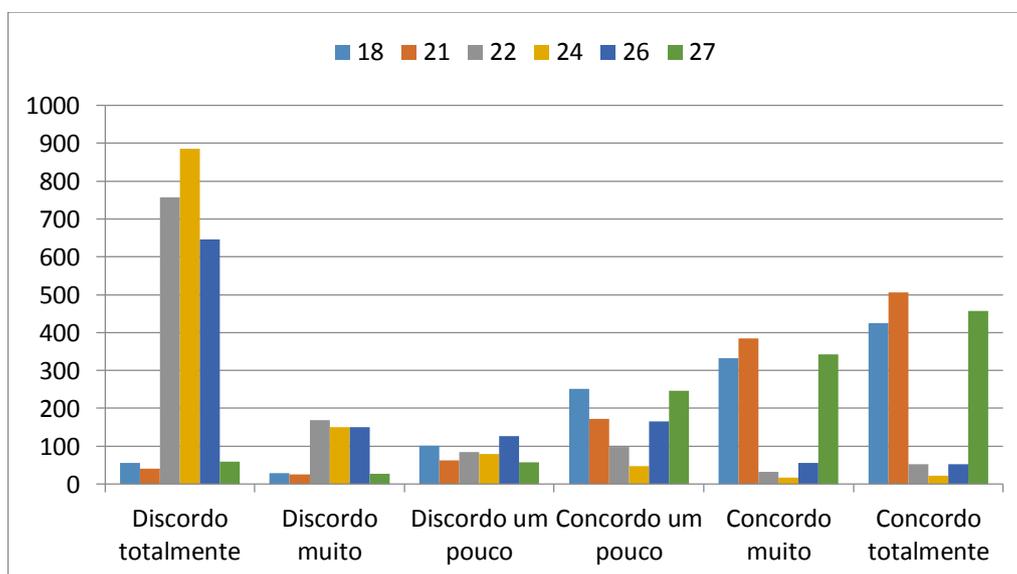


Figura 50

Gráfico de frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme o uso utilitário. Maracanaú, dez 2009.

Lixo (Questão 24) e materiais de construção e entulhos de obras ocupando o espaço da calçada (Questão 22) possuem, respectivamente, os maiores percentuais de discordância entre os sujeitos pesquisados (73,5% e

62,9%). A maioria (53,7%) também discordou que as calçadas possam servir como estacionamento (Questão 26), entretanto, existiu um percentual de concordância relativamente expressivo ($13,7\%+4,7\%+4,4\%=22,8\%$). A maioria dos sujeitos reprovava esses usos (depósito de lixo, entulhos, material de construção e estacionamento de veículos), entretanto são os usos mais frequentemente encontrados na observação sistemática (Estudo 3).

Os sujeitos entrevistados demonstraram consciência de que a calçada deve servir principalmente para o deslocamento dos moradores pela cidade (42% concordam totalmente, 32% concordam muito e 14,3% concordam um pouco, total de concordância foi de 88,3%). Somente 10,5% dos sujeitos discordaram dessa assertiva. A ideia de que a calçada deve servir para a caminhada a pé parece estar consolidada, apesar das contradições sobre a propriedade da calçada.

Os mesmos sujeitos também concordam totalmente que a calçada deve servir como espaço para proteger o morador (35,3%) e a casa (38%).

A calçada como espaço utilitário versus escolaridade.

É interessante avaliar como a opinião sobre a calçada como espaço utilitário pode ser influenciada pela escolaridade. Assim a tabela 28 demonstra as médias e significâncias encontradas.

	Categorias	n	Média	DP	P
	Escolaridade				
Questão 18	Analfabeto/Alfabetizado	17	3,94	1,39	0,040
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	3,80	1,39	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	3,71	1,30	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	3,42	1,45	
Questão 21	Analfabeto/Alfabetizado	17	4,35	1,22	0,014
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	3,95	1,32	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	3,95	1,19	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	4,32	1,10	
Questão 22	Analfabeto/Alfabetizado	17	1,65	2,12	0,328
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	0,92	1,46	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	0,81	1,36	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	0,90	1,47	
Questão 24	Analfabeto/Alfabetizado	17	0,53	1,28	0,512
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	0,57	1,14	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	0,51	1,05	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	0,37	0,95	
Questão 26	Analfabeto/Alfabetizado	17	0,65	1,32	0,075
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	1,03	1,46	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	1,23	1,54	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	1,15	1,56	
Questão 27	Analfabeto/Alfabetizado	17	4,18	1,24	<0,001
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	4,07	1,26	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	744	3,73	1,23	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	60	3,23	1,45	

Tabela 29

Índices de opinião sobre uso apropriado da calçada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.

As questões que obtiveram as maiores discordâncias (24, 22 e 26) não são influenciadas pelo grau de escolaridade. Os sujeitos, independente de escolaridade, não concordam com o uso das calçadas como depósito de lixo, material de construção e estacionamento. Entretanto para as questões que apresentaram as maiores concordâncias (21, 27 e 18) o grau de escolaridade é significativo. Nas questões 27 e 18 quanto menor a escolaridade, maior a média de concordância. Os menos escolarizados concordam mais fortemente que a calçada sirva principalmente para proteger a casa e para servir como saída para os moradores, o que significa uma visão mais privada que pública da calçada.

Na questão 21, as maiores médias de concordância de que a calçada sirva principalmente para a caminhada está novamente polarizada entre os com menor e maior escolaridade, como ocorreu com a pergunta sobre a calçada ser pública (Questão 17). Possivelmente por que os primeiros sentem mais a ausência dela e os segundos por conhecerem a lei. Percebe-se, entretanto que as respostas para as duas questões (17 e 21) seguem o mesmo padrão, ou seja, os sujeitos que possuem maiores médias de concordância de que ela é pública, também são os que possuem maiores médias de concordância de que ela deva servir prioritariamente para a caminhada.

4.2.3.3. A calçada como espaço para o comércio.

Apesar de que o uso pelo comércio poder ser considerado um uso utilitário, decidiu-se separar dos outros usos tendo em vista a grande ocupação das calçadas por esse tipo de atividade. Portanto, são duas as questões que se referem a esse aspecto:

20.	As calçadas das praças e calçadões podem servir como espaço para o comércio
23.	As calçadas diante das casas podem servir como espaço para o comércio

Respostas possíveis		20		23	
		f	%	f	%
Respostas Válidas	Discordo totalmente	515	42,8	527	43,8
	Discordo muito	139	11,5	138	11,5
	Discordo um pouco	129	10,7	121	10,0
	Concordo um pouco	152	12,6	189	15,7
	Concordo muito	117	9,7	97	8,1
	Concordo totalmente	142	11,8	124	10,3
	Total	1194	99,2	1196	99,3
Sem resposta		10	,8	8	,7
Total		1204	100,0	1204	100,

Tabela 30

Percentual de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio. Maracanaú, dez 2009.

A tabela acima pode ser expressa em forma de gráfico, como a seguir:

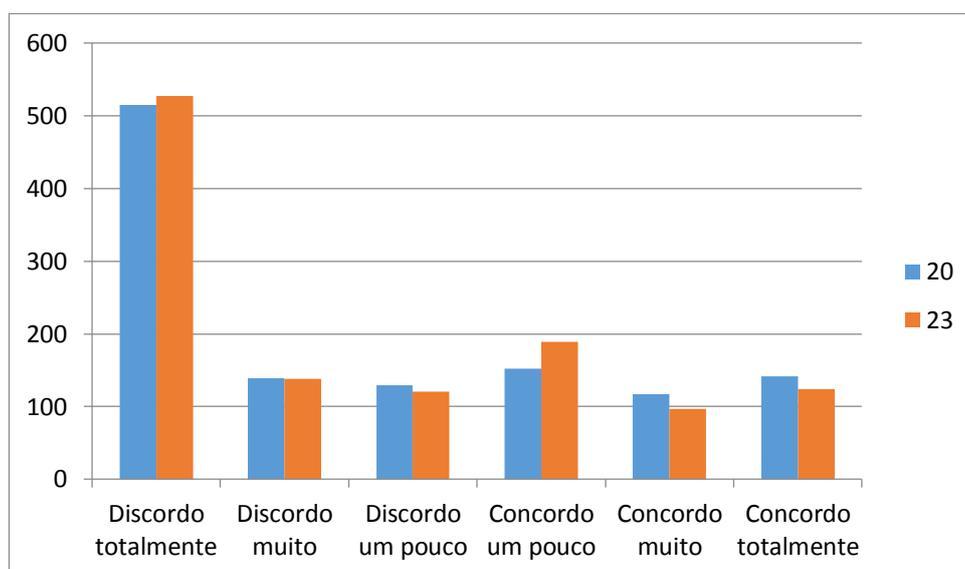


Figura 51

Gráfico de frequências de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio. Maracanaú, dez 2009.

O percentual enfatizado em primeira instância, a partir dos valores contidos na tabela 29, é o somatório das concordâncias de que as calçadas das praças e calçadões ($12,6\%+9,7\%+11,8\%= 34,1\%$) e as calçadas diante das casas ($15,7\%+8,1\%+10,3\%= 34,1\%$) possam servir como espaço para o comércio. Esse percentual para os dois casos pode indicar que tal uso não seja considerado pelos moradores tão indevido quanto o uso para colocar lixo, materiais de construção e entulhos de obras (Tabela 27).

Esse uso do espaço pode ser tolerado, tendo em vista a ideia de que a população pobre necessita trabalhar como vendedor ambulante para sobreviver. Contudo, não se pode deixar de reconhecer o grande percentual de discordância total de tal uso nos dois casos (42,8% e 43,8%), o que implica em dizer que o grupo que se destaca é o de pessoas de Maracanaú que não toleram o uso das calçadas e calçadões pelo comércio.

A calçada como espaço para o comércio versus escolaridade.

	Categorias	n	Média	DP	P
Questão 20	Escolaridade				
	Analfabeto/Alfabetizado	20	2,00	2,03	
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	350	1,79	1,92	0,248
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	746	1,68	1,79	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	62	1,24	1,56	
Questão 23	Analfabeto/Alfabetizado	20	1,65	1,87	
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	350	1,82	1,91	0,245
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	746	1,57	1,72	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	62	1,42	1,65	

Tabela 31

Índices de opinião sobre o uso da calçada pelo comércio versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.

Nesse caso a escolaridade não é uma variável significativa no que diz respeito às duas questões. A tendência em todas as escolaridades está associada à discordância do uso das calçadas em geral como espaço para comércio.

4.2.3.4. A calçada como espaço de convivência.

A calçada como espaço de convivência está associada às questões:

19.	Qualquer calçada é um espaço de convivência para os moradores
25.	Uma calçada pode ser usada como espaço de brincadeira para crianças

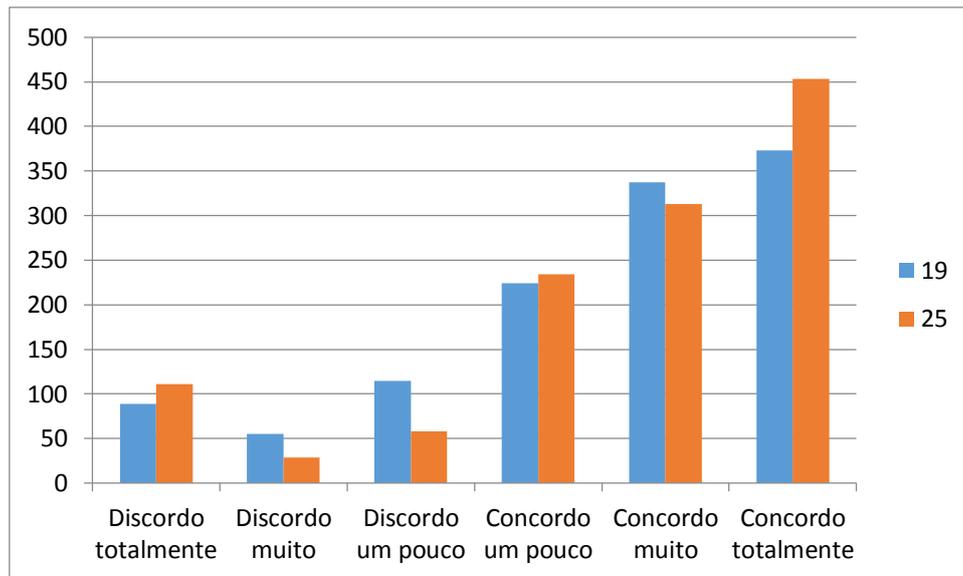


Figura 52

Gráfico de frequências de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme espaço de convivência. Maracanaú, dez 2009.

Respostas possíveis		19		25	
		f	%	f	%
Respostas Válidas	Discordo totalmente	89	7,4	111	9,2
	Discordo muito	55	4,6	29	2,4
	Discordo um pouco	115	9,6	58	4,8
	Concordo um pouco	224	18,6	234	19,4
	Concordo muito	337	28,0	313	26,0
	Concordo totalmente	373	31,0	453	37,6
	Total	1193	99,1	1198	99,5
Sem resposta		11	,9	6	,5
Total		1204	100,0	1204	100,

Tabela 32

Percentuais de opinião sobre o uso apropriado para a calçada, conforme espaço de convivência. Maracanaú, dez 2009.

Na questão 25, somando-se os percentuais de concordância (37,6%+26%+19,4) tem-se que 83% dos sujeitos estão de acordo que a calçada possa servir de espaço de brincadeira para as crianças. Vale lembrar que a maioria dos entrevistados tem idade até 30 anos (Figura 37), sendo uma

população de jovens adultos, provavelmente com filhos e sem muitos espaços de lazer na cidade ou no interior da casa.

No caso da questão 19, a grande maioria concorda que qualquer calçada, ou seja, tanto a da casa, como das praças e calçadões, seja um espaço de convivência (18,6% concordam um pouco, 28% concordam muito e 31% concordam totalmente, perfazendo um total de concordância de 77,6%).

A calçada como espaço de convivência versus faixa etária.

	Categorias	n	Média	DP	P
Questão 19	Faixa etária				
	Menos de 20 anos	349	3,49	1,38	0,004
	Entre 20 e 39 anos	505	3,42	1,55	
	Entre 40 e 59 anos	271	3,49	1,55	
	60 e mais anos	64	4,04	1,23	
Questão 25	Menos de 20 anos	349	3,99	1,24	<0,001
	Entre 20 e 39 anos	505	3,79	1,41	
	Entre 40 e 59 anos	271	3,11	1,81	
	60 e mais anos	64	2,83	1,78	

Tabela 33

Índices de opinião sobre o uso da calçada como espaço de convivência versus faixa etária. Maracanaú, dez. 2009.

Para as duas questões a faixa etária influencia significativamente as respostas. É interessante perceber que para a questão 19, que considera todas as calçadas como espaço de convivência para os moradores, as pessoas acima de 60 anos possuem a maior média de concordância, ocorrendo o inverso para a questão 25, sobre o uso das calçadas como espaço de brincadeiras para crianças.

Resumo dos resultados

Nas respostas às questões sobre o uso apropriado das calçadas (16 a 27) percebemos primeiramente que a ideia da calçada como espaço público não se encontra consolidada, tendo em vista que a maior parte dos

respondentes afirma tanto que ela é pública, como privada. A escolaridade do respondente influencia na sua opinião. Os de maior escolaridade têm mais coerência ao considerar a calçada como pública, já os de menor escolaridade atribuem as maiores médias às duas questões, sendo os mais incoerentes entre os entrevistados.

A maioria dos sujeitos demonstrou também não concordar com o uso das calçadas como espaço para colocar lixo, material de construção e entulhos de obras e estacionamento, o que contrasta com a observação sistemática (Estudo 3) onde estes são os usos mais frequentes das calçadas. Inclusive, independente da escolaridade, os sujeitos são contrários a esses usos. A maior utilidade apontada para a calçada foi como espaço para caminhada, ou seja, uma utilidade pública, embora grande parte dos sujeitos também atribua funções mais privadas à calçada, como proteger a casa e servir de saída para os moradores. As maiores médias de concordância nesse sentido são dos sujeitos menos escolarizados, enquanto que os mais escolarizados são mais unânimes e coerentes em considerar as calçadas como públicas e como espaço para a caminhada.

O uso das calçadas pelo comércio não é aceito pela maioria dos entrevistados, independente do nível de escolaridade, embora os percentuais de concordância para esse uso sejam maiores que para os demais usos irregulares. Isso pode significar uma certa aceitação por parte de alguns, tendo em vista o baixo nível de renda da população.

Na opinião dos moradores a calçada é um espaço para a convivência. A grande maioria concorda que elas devam ser usadas para convivência e como espaço de brincadeira para as crianças. Quanto a essas questões, a idade dos respondentes influencia a sua opinião. Os mais jovens, aceitam muito melhor o uso das calçadas pelas crianças, enquanto os mais idosos são os que menos concordam com esse uso, mas são os que mais concordam que todas as calçadas são espaços de convivência.

4.2.4. Sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas.

28.	A manutenção da calçada deve ser de responsabilidade do morador da casa
29.	A prefeitura deveria padronizar todas as calçadas da cidade, inclusive as calçadas diante das casas
30.	O morador pode construir a calçada da sua casa como quiser
31.	A manutenção de todas as calçadas da cidade deve ser de responsabilidade da prefeitura
32.	O morador é quem deve construir a calçada de modo que todos possam usá-la

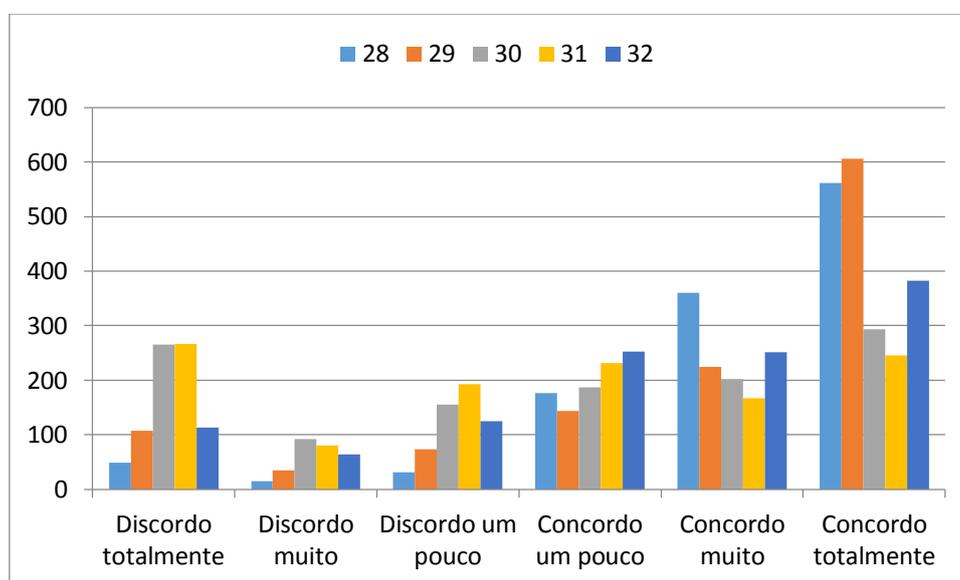


Figura 53

Gráfico das frequências de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas. Maracanaú, dez 2009.

Questões		28		29		30		31		32	
Respostas Possíveis		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Respostas Válidas	Discordo totalmente	49	4,1	108	9,0	266	22,1	267	22,2	113	9,4
	Discordo muito	15	1,2	35	2,9	92	7,6	80	6,6	64	5,3
	Discordo um pouco	31	2,6	73	6,1	155	12,9	193	16,0	125	10,4
	Concordo um pouco	177	14,7	144	12,0	187	15,5	232	19,3	252	20,9
	Concordo muito	360	29,9	225	18,7	202	16,8	167	13,9	251	20,8
	Concordo totalmente	561	46,6	606	50,3	293	24,3	246	20,4	383	31,8
	Total	1193	99,1	1191	98,9	1195	99,3	1185	98,4	1188	98,7
Sem resposta		11	,9	13	1,1	9	,7	19	1,6	16	1,3
Total		1204	100	1204	100	1204	100	1204	100	1204	100

Tabela 34

Percentuais de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção da calçada. Maracanaú, dez 2009.

As questões foram construídas da forma antagônica, avaliando a opinião dos moradores sobre a estatização da construção e manutenção das calçadas.

Sobre a construção a tendência é concordar que as calçadas deveriam ser padronizadas pelo poder público. Somando-se os percentuais da questão 29, chega-se a 81% de concordância. A segunda opção com maior somatório de concordâncias (73,5%) foi a de que o morador deveria construir a calçada de forma que todos possam usá-la (Questão 32) e por último que o morador pode construí-la como quiser (Questão 30), com percentual de 53,6%. Embora o maior percentual seja de concordância pela padronização, percebe-se um alto percentual de pessoas que concordam com a construção sem base em normas. Isso pode estar associado à falta de percepção consistente da calçada como espaço público, ou por que, os respondentes, por sua vez moradores, podem estar defendendo a forma como construíram as calçadas diante de suas próprias casas.

A construção é prioritariamente atribuída ao poder público, entretanto somam 91,2% os que concordam com a afirmação de que as calçadas deveriam ser mantidas pelos moradores. Também é alto o somatório dos percentuais dos que concordam que as calçadas deveriam ser mantidas pelo poder público (53,6%). Se analisamos somente as concordâncias e

discordâncias totais, no caso em que as calçadas deveriam ser mantidas pelo morador da casa, 46,6% concordam totalmente, enquanto somente 4,1% discordam totalmente dessa afirmação. É grande a tendência em atribuir ao morador essa atividade. A questão que atribui a manutenção à prefeitura tem 20,4% de concordância total, contra 22,2% de discordância total. Embora não haja uma grande polarização como na questão anterior a tendência a discordar que essa atividade deva ser realizada pela prefeitura é superior.

Os resultados apresentados na tabela 34 mostram que, na opinião dos respondentes, a prefeitura deveria padronizar todas as calçadas da cidade (50,3% concordam totalmente), entretanto que, preferencialmente, os moradores deveriam zelar pela sua manutenção.

Responsabilidade de construção e manutenção das calçadas versus escolaridade.

De todas as questões, somente a 29 não sofre influência da escolaridade, ou seja, independente do grau de instrução os respondentes estão de acordo que as calçadas sejam padronizadas pela prefeitura.

	Categorias	n	Média	DP	P
	Escolaridade				
Questão 28	Analfabeto/Alfabetizado	20	4,30	1,03	<0,001
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	4,24	1,16	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	741	3,99	1,23	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	59	3,85	1,51	
Questão 29	Analfabeto/Alfabetizado	20	4,30	1,22	0,125
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	3,89	1,60	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	741	3,78	1,59	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	59	3,46	1,79	
Questão 30	Analfabeto/Alfabetizado	20	3,10	2,02	<0,001
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	3,11	1,89	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	741	2,54	1,84	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	59	2,07	1,76	
Questão 31	Analfabeto/Alfabetizado	20	3,45	1,90	0,028
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	2,52	1,92	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	741	2,61	1,75	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	59	2,17	1,69	
Questão 32	Analfabeto/Alfabetizado	20	3,45	1,64	0,041
	Ensino Fundamental (Incompleto e completo)	343	3,52	1,64	
	Ensino Médio (Incompleto e completo)	741	3,29	1,58	
	Ensino Superior (Incompleto e completo)	59	3,42	1,58	

Tabela 35

Índices de opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção da calçada versus escolaridade. Maracanaú, dez. 2009.

Na questão 28 (manutenção da calçada pelo morador) todas as escolaridades apresentam médias maiores que 3, o que significa uma tendência a concordar com a afirmativa, embora quanto menor a escolaridade maior seja a concordância.

Nas questões 30 e 31 quanto maior a escolaridade menor a média, significando uma tendência dos mais escolarizados a discordar das afirmativas de que o morador pode construir a calçada como quiser e de que a manutenção da calçada deva ser realizada pela prefeitura. Nessas questões somente os menos escolarizados têm média superior a 3.

A questão 32 (o morador deve construir segundo as normas) não possui uma tendência definida embora também aponte que a escolaridade é significativa com relação às respostas.

Resumo dos resultados

Na opinião sobre a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas temos que, independente da escolaridade, a maioria dos sujeitos concorda com a padronização das calçadas pelo poder público. Também são maioria os sujeitos que concordam que os moradores deveriam construí-las de forma que todos pudessem usá-la. O que aponta para uma concordância com o sentido público da calçada, embora a concordância de que a calçada possa ser construída pelo morador sem obediência às normas seja elevada. O que pode ser explicado pela falta de clareza quanto ao caráter público da calçada. Aqui, os mais escolarizados têm tendência maior a discordar que os moradores possam construir as calçadas como queiram.

Quanto à manutenção a tendência é de concordar que o morador deva arcar com essa atividade, inclusive com média maior de concordância entre os menos escolarizados. A construção seria uma atividade da prefeitura e a manutenção uma atividade dos moradores, o que produz uma ideia interessante de parceria público-privada.

4.2.5 Sobre o uso pessoal das calçadas.

Os questionamentos relativos ao uso pessoal das calçadas são os seguintes:

Uso as calçadas para:	
33. Sentar e olhar o movimento	38. Brincar com as crianças
34. Fazer compras	39. Vender coisas
35. Conversar com amigos	40. Beber com amigos
36. Andar pela cidade	41. Passear com cachorro
37. Estacionar carro, moto ou bicicleta	42. Colocar material de construção

Nessa parte do questionário investigamos, não a concordância ou discordância, mas a regularidade com que os moradores realizam algumas atividades nas calçadas, buscando conhecer quais os usos prioritários. As

regularidades variam de *nunca* a *sempre*, conforme mostra a tabela 35 na coluna de respostas possíveis.

Respostas possíveis		Percentual									
		33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Respostas Válidas	Nunca	11,0	42,3	7,6	3,6	61,3	25,9	79,8	69,3	64,3	56,8
	Raramente	21,2	21,8	13,5	8,6	13,2	13,2	6,7	8,6	10,4	16,7
	Algumas Vezes	24,5	20,0	22,8	14,3	12,7	20,2	5,3	10,3	11,9	18,3
	Muitas Vezes	14,6	7,0	22,8	22,9	4,6	14,1	2,2	3,8	3,5	2,2
	Quase Sempre	7,2	3,7	8,0	15,0	3,3	7,7	1,8	3,1	3,6	2,6
	Sempre	20,8	4,7	25,0	35,2	3,9	18,3	3,4	4,3	6,0	2,8
	Total	99,3	99,4	99,6	99,6	99,0	99,4	99,3	99,4	99,6	99,4
Sem resposta		,7	,6	,4	,4	1,0	,6	,7	,6	,4	,6
Total		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tabela 36

Percentuais de regularidade do uso pessoal das calçadas. Dez 2009.

Os principais usos que os moradores sempre fazem das calçadas são: andar pela cidade (35,2%) e conversar com amigos (25%). Sentar e olhar o movimento (20,8%) também pode ser considerado um uso significativo, entretanto se somarmos os valores correspondentes às respostas que identificam maior regularidade na atividade (Sempre, Quase Sempre e Muitas Vezes) obtemos que andar pela cidade (73,1%) e conversar com os amigos (55,8%) são os únicos que acumulam um percentual acima de 50%. A atividade de brincar com crianças, embora o somatório dos percentuais associados à menor regularidade (Nunca, Raramente e Algumas Vezes) seja igual a 59,3%, o resultado em geral encontra-se bastante disperso, não apontando uma tendência como ocorre com as outras questões.

Na análise percebemos que algumas atividades são mais aceitas que outras, os sujeitos admitem mais facilmente usar as calçadas para conversar que para depositar material de construção. Assim, separamos as questões em dois gráficos: o gráfico relativo às questões em que as atividades são mais aceitas e o gráfico com as questões em que o uso é criticável.

A figura 54 mostra o gráfico de barras das questões 33, 35, 36, 38 com os percentuais de uso das calçadas para os usos mais aceitáveis. Percebe-se uma maior dispersão das respostas, que não são criticáveis qualquer que seja o resultado.

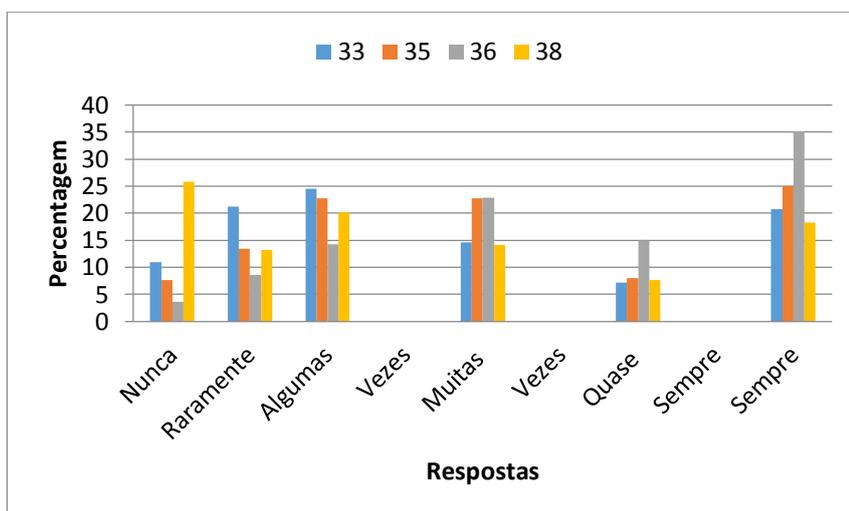


Figura 54

Gráfico do percentual de uso pessoal das calçadas relativo às questões 33, 35, 36 e 38. Maracanaú, dez 2009.

Se compararmos o gráfico anterior ao da figura 55, com as atividades mais criticáveis, percebemos que a distribuição das respostas para as atividades aceitáveis é mais uniforme, enquanto para os usos criticáveis o *nunca* é predominante, com altos percentuais também *raramente* e *algumas vezes*.

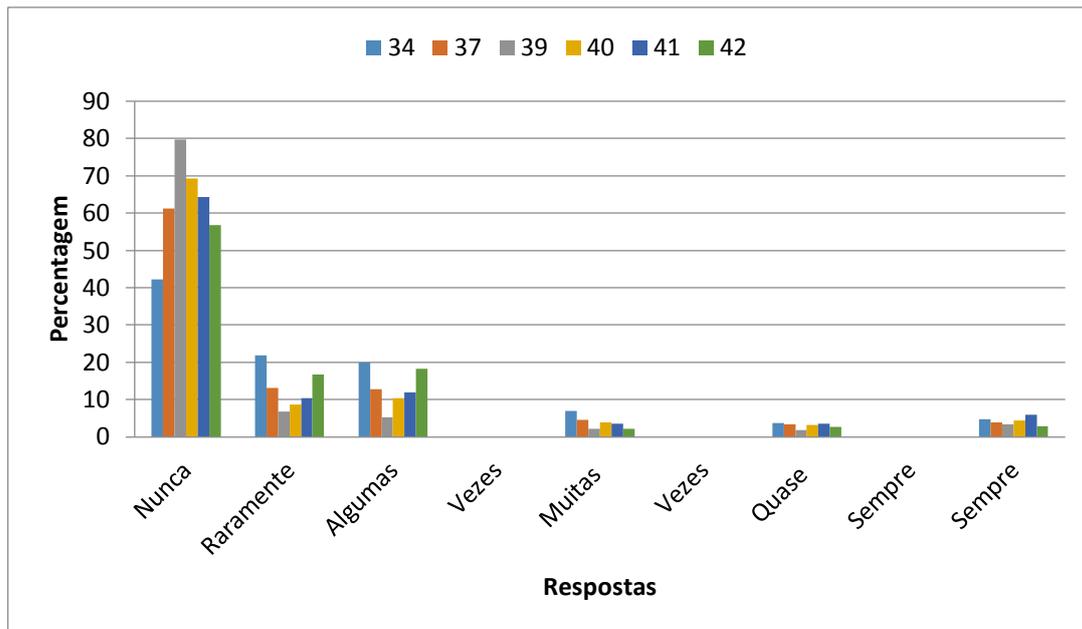


Figura 55

Gráfico do percentual de uso pessoal das calçadas relativo às questões 34, 37, 39, 40, 41 e 42. Maracanaú, dez 2009.

As principais atividades que os respondentes afirmam nunca ter realizado nas calçadas são respectivamente: vender coisas (79,8%), beber com amigos (69,3%), passear com cachorro (64,3%), estacionar carro, moto ou bicicleta (61,3%), colocar material de construção (56,8%) e fazer compras nas calçadas (42,3%). Os dados fornecidos pelos respondentes, contrastam com a forte presença de material de construção nas calçadas observado no estudo 3, sendo o uso mais frequente das calçadas nos bairros observados.

Uso pessoal das calçadas versus sexo do respondente.

Na análise do uso pessoal das calçadas as questões influenciadas pelo sexo do respondente são: *sentar e olhar o movimento, conversar com amigos, beber com amigos e passear com cachorro.*

	Categorias	n	Média	DP	P
	Sexo				
Questão 33	Mulher	727	2,40	1,64	0,030
	Homem	454	2,62	1,68	
Questão 34	Mulher	727	1,19	1,38	0,569
	Homem	454	1,25	1,44	
Questão 35	Mulher	727	2,74	1,62	0,001
	Homem	454	3,04	1,50	
Questão 36	Mulher	727	3,47	1,45	0,437
	Homem	454	3,39	1,53	
Questão 37	Mulher	727	0,80	1,30	0,075
	Homem	454	0,95	1,42	
Questão 38	Mulher	727	2,28	1,85	0,999
	Homem	454	2,07	1,72	
Questão 39	Mulher	727	0,51	1,20	0,557
	Homem	454	0,46	1,17	
Questão 40	Mulher	727	0,61	1,23	<0,001
	Homem	454	0,96	1,53	
Questão 41	Mulher	727	0,83	1,45	0,019
	Homem	454	0,98	1,52	
Questão 42	Mulher	727	0,87	1,21	0,337
	Homem	454	0,84	1,27	

Tabela 37

Índices de uso pessoal das calçadas versus sexo do respondente.

Nas atividades de *sentar e olhar o movimento e beber com os amigos* os homens se destacam mais que as mulheres. A frequência aos bares é culturalmente uma atividade mais masculina, por isso era esperado que houvesse uma significância nessa questão em relação ao sexo masculino, entretanto a surpresa encontra-se em perceber que os homens costumam sentar e olhar o movimento mais que as mulheres. Como foi também confirmado na observação sistemática (Estudo 3). Em Maracanaú, os homens são os “olhos da rua” (Jacobs, 2009).

Enquanto os homens *olham* as mulheres *conversam*. Elas aparecem de forma mais significativa nas atividades socializadoras de *conversar com os amigos*, sendo também frequentes em *passar com cachorro*.

Uso pessoal das calçadas versus faixa etária.

Assim como ocorre com o sexo do respondente, a idade também interfere no uso das calçadas.

	Categorias	n	Média	DP	P
Questão 33	Faixa etária				
	Menos de 20 anos	348	2,53	1,50	0,376
	Entre 20 e 39 anos	506	2,44	1,65	
	Entre 40 e 59 anos	272	2,45	1,80	
	60 e mais anos	66	2,76	1,91	
Questão 35	Menos de 20 anos	348	3,20	1,48	<0,001
	Entre 20 e 39 anos	506	2,84	1,54	
	Entre 40 e 59 anos	272	2,58	1,69	
	60 e mais anos	66	2,45	1,69	
	Questão 36	Menos de 20 anos	348	3,24	1,44
Entre 20 e 39 anos		506	3,42	1,45	
Entre 40 e 59 anos		272	3,73	1,52	
60 e mais anos		66	3,41	1,64	
Questão 38		Menos de 20 anos	348	2,02	1,74
	Entre 20 e 39 anos	506	2,51	1,79	
	Entre 40 e 59 anos	272	2,00	1,87	
	60 e mais anos	66	1,50	1,53	
	Questão 40	Menos de 20 anos	348	0,78	1,37
Entre 20 e 39 anos		506	0,92	1,49	
Entre 40 e 59 anos		272	0,50	1,14	
60 e mais anos		66	0,36	0,92	

Tabela 38

Índices de uso pessoal das calçadas versus faixa etária do respondente.

A única atividade sobre a qual a idade não é significativa é sentar e olhar o movimento. De fato nessa atividade encontramos pessoas de várias idades, sozinhas e em grupo. Resultado corroborado pela observação sistemática, entretanto as atividades de conversar, andar nas calçadas, brincar com crianças e beber são influenciadas pela faixa etária do respondente.

No caso de *conversar nas calçadas*, quanto mais jovens, mais se dedicam a esta atividade, embora exista uma frequência elevada para todas as faixas etárias.

Com relação ao *andar pelas calçadas*, os que mais se movimentam estão entre 20 e 59 anos. O estudo 3 aponta o mesmo, os jovens e adultos são os transeuntes mais frequentes nas calçadas, enquanto as crianças e idosos são mais raros. Esse resultado provavelmente seja influenciado pelo estado das calçadas, de difícil trânsito para pessoas com mobilidade reduzida, comum entre os idosos, e igualmente pelo medo da violência, entre pessoas mais frágeis.

As atividades de brincar com crianças e beber com os amigos são mais frequentes entre os adultos de 20 a 39 anos, faixa etária mais comumente associada ao período reprodutivo, como também à maior liberdade de socialização.

Resumo dos resultados

No uso pessoal das calçadas percebe-se que alguns usos os moradores assumem realizar mais facilmente que outros. Sendo os mais aceitáveis: andar pela calçada e conversar com os amigos. Outros usos como sentar e olhar o movimento e brincar com as crianças também aceitáveis, têm percentuais mais dispersos entre as respostas possíveis. Dos seis usos mais criticáveis, em cinco deles o “nunca” alcançou mais de 50%, sendo uma forte tendência negar o uso das calçadas para esses fins (vender, beber com amigos, passear cachorro, estacionar e colocar material de construção e entulhos), o que contrasta com os resultados das observações em que percebe-se claramente sua utilização.

A maior frequência em algumas atividades é influenciada pelo sexo do respondente. As mulheres mais frequentemente conversam nas calçadas e passeiam com os animais. Os homens são mais frequentes nas atividades de sentar e olhar o movimento e beber com os amigos.

A idade também é significativa quando associada a algumas atividades. Os mais jovens são os que mais conversam nas calçadas, embora exista uma frequência elevada em todas as faixas etárias. Os jovens e adultos são os que mais se locomovem pelas calçadas. O estado das calçadas pode ser impeditivo à locomoção dos mais idosos e o medo da violência às crianças. Nas atividades de brincar com crianças e beber com os amigos, temos uma forte

presença dos adultos, fase da vida associada à maternidade e paternidade, como também à maior liberdade e frequência aos bares.

4.2.6. Sobre as calçadas do lugar de moradia.

As questões que investigam o lugar de moradia estão agrupadas no Bloco C do questionário (Apêndice 2). Nesse tópico os respondentes opinam especificamente sobre as calçadas do lugar de moradia, que foram tratadas em três aspectos: 1) Percepções sobre a dinâmica das calçadas (questões 43 a 45); 2) Parecer sobre a estrutura das calçadas (questões 46 a 51) e 3) Sentimentos sobre as calçadas (questões 52 a 57).

4.2.6.1. Percepções sobre a dinâmica das calçadas.

Nesse tópico voltamos a perguntar a respeito da concordância ou discordância sobre as afirmações. As opções vão de discordo totalmente a concordo totalmente.

Buscamos conhecer a percepção dos moradores sobre a dinâmica das ruas próximas ao seu lugar de moradia, o que poderia interferir na sensação de segurança dos moradores. Nas percepções sobre a dinâmica das calçadas foram colocadas três questões:

No lugar onde moro:	
43.	As pessoas podem caminhar facilmente pelas calçadas
44.	As calçadas são muito utilizadas durante o dia
45.	As calçadas são muito utilizadas durante a noite

As respostas às questões acima estão ilustradas no gráfico de barras a seguir.

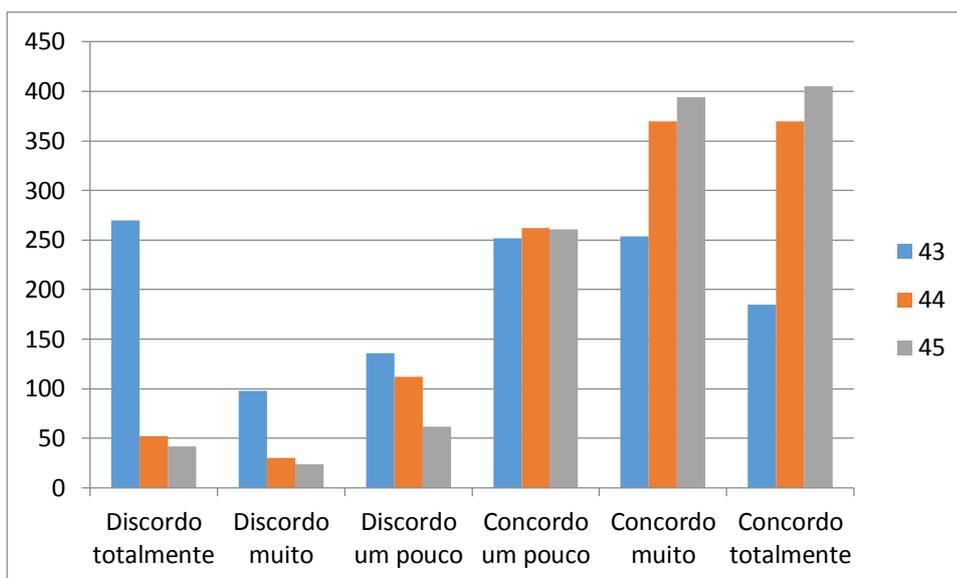


Figura 56

Gráfico de frequências de opinião sobre a dinâmica das calçadas do lugar de moradia. Maracanaú, dez 2009.

A tabela 39 quantifica os resultados para cada resposta possível.

Respostas possíveis		43		44		45	
		f	%	f	%	f	%
Respostas Válidas	Discordo totalmente	270	22,4	52	4,3	42	3,5
	Discordo muito	98	8,1	30	2,5	24	2,0
	Discordo um pouco	136	11,3	112	9,3	62	5,1
	Concordo um pouco	252	20,9	262	21,8	261	21,7
	Concordo muito	254	21,1	370	30,7	394	32,7
	Concordo totalmente	185	15,4	370	30,7	405	33,6
	Total	1195	99,3	1196	99,3	1188	98,7
Sem resposta		9	,7	8	,7	16	1,3
Total		1204	100	1204	100	1204	100

Tabela 39

Percentuais de opinião sobre a dinâmica das calçadas do lugar de moradia. Maracanaú, dez 2009.

O percentual de 22,4% dos respondentes discorda que as pessoas possam caminhar facilmente pelas calçadas, esse percentual de discordância

se destaca entre as discordâncias às demais questões, embora as respostas a esta questão se encontrem bastante dispersas entre as discordâncias e concordâncias. No somatório, as concordâncias (57,4%) apresentaram percentual maior que as discordâncias (41,8%). Essa percepção vai de encontro à realidade observada (Estudo 3), sentida e expressa pela metáfora de “destruição” mais frequente nos mapas afetivos (Estudo 1). A explicação para este resultado pode se encontrar na ideia de que os moradores estavam avaliando o seu lugar de moradia, ou seja, sua rua e as ruas da sua vizinhança. Os mapas afetivos (Estudo 1) apontam para uma valorização das “calçadas conhecidas” e das “áreas públicas” (praças e calçadões) em detrimento das “calçadas de desconhecidos”, que são consideradas mais destruídas, enquanto as próprias são mais agradáveis.

O percentual de entrevistados que concorda totalmente que as calçadas de Maracanaú sejam muito movimentadas durante o dia (30,7%), como também durante à noite (33,6%) é elevado e mais ainda se somarmos todas as concordâncias. A percepção é, portanto, de que as ruas são dinâmicas, onde as pessoas podem sentar e conversar, onde se pode andar e brincar com crianças. Pelo menos no lugar de moradia as pessoas percebem um ambiente vivo e ocupado.

Percepções sobre a dinâmica das calçadas versus bairro de moradia.

Bairros Pesquisados	Questões					
	43		44		45	
	M	P	M	P	M	P
Centro	2,55	0,002	3,85	0,032	3,65	0,015
Alto da Mangueira	2,81		3,90		3,95	
Jereissati I	2,51		3,74		3,86	
Jereissati II	2,34		3,84		3,97	
Timbó	2,67		3,55		3,94	
Conjunto Industrial	3,2		3,58		3,60	
Novo Oriente	2,29		3,80		3,93	
Acaracuzinho	2,60		3,73		3,85	
Novo Maracanaú	2,47		3,47		3,84	
Pajuçara	2,45		3,62		3,83	

Tabela 40

Percepções sobre a dinâmica das calçadas versus bairro de moradia. Maracanaú, dez 2009.

Os resultados das três questões são significativos com relação ao bairro de moradia. Os dez bairros elencados foram os bairros onde realizamos as pesquisas, entretanto tivemos representação de vários outros bairros da cidade no resultado geral da amostra. Na tabela 40 optamos por apresentar a avaliação dos moradores dos bairros que frequentamos durante a coleta do *survey*.

Na opinião dos moradores dos bairros o Conjunto Novo Oriente é o que possui as calçadas mais intransitáveis e o Conjunto Industrial as que são mais facilmente trafegáveis. As calçadas mais dinâmicas durante o dia são as do Alto da Magueira e as menos dinâmicas são as do Novo Maracanaú. Durante à noite as mais dinâmicas são as do Jereissati II e as menos dinâmicas as do Conjunto Industrial.

Percepções sobre a dinâmica das calçadas versus sexo do respondente.

O sexo do respondente não se mostrou uma variável significativa na opinião sobre a dinâmica das calçadas. Em todos os casos $p > 0,05$. Homens e mulheres têm opiniões semelhantes sobre a dinâmica das calçadas.

	Categorias	<i>n</i>	Média	DP	<i>P</i>
	Sexo				
Questão 43	Mulher	726	2,60	1,76	0,217
	Homem	456	2,48	1,78	
Questão 44	Mulher	726	3,67	1,32	0,402
	Homem	456	3,63	1,30	
Questão 45	Mulher	726	3,86	1,19	0,208
	Homem	456	3,75	1,26	

Tabela 41

Dinâmica das calçadas versus sexo do respondente.

Percepções sobre a dinâmica das calçadas versus faixa etária.

Com relação à faixa etária, somente a questão que trata da dinâmica das calçadas durante à noite foi influenciada pela idade dos respondentes. Nesse caso quanto mais jovens mais concordam que as calçadas sejam movimentadas durante à noite. Provavelmente por serem eles os que mais utilizam os espaços públicos nesse turno. No sentido inverso os mais idosos são os que menos consideram as calçadas movimentadas durante à noite.

	Categorias	n	Média	DP	P
Questão 43	Faixa etária				
	Menos de 20 anos	351	2,69	1,62	0,329
	Entre 20 e 39 anos	504	2,51	1,75	
	Entre 40 e 59 anos	267	2,44	1,94	
60 e mais anos	61	2,74	1,91		
Questão 44	Menos de 20 anos	351	3,66	1,35	0,262
	Entre 20 e 39 anos	504	3,69	1,21	
	Entre 40 e 59 anos	267	3,68	1,33	
	60 e mais anos	61	3,20	1,63	
Questão 45	Menos de 20 anos	351	3,94	1,25	<0,001
	Entre 20 e 39 anos	504	3,85	1,14	
	Entre 40 e 59 anos	267	3,69	1,27	
	60 e mais anos	61	3,39	1,33	

Tabela 42

Dinâmica das calçadas versus faixa etária.

4.2.6.2. Parecer sobre a estrutura das calçadas.

No parecer sobre a estrutura das calçadas foram considerados seis itens (1.padronização, 2.piso/revestimento, 3.limpeza, 4.iluminação, 5.acessibilidade e 6.conservação) sobre os quais o sujeito deveria inferir uma nota de zero a dez no questionário, estruturado conforme abaixo (Apêndice 2).

PARECER SOBRE A ESTRUTURA DAS CALÇADAS					
46. Padronização		48. Limpeza		50. Acessibilidade	
47. Piso/revestimento		49. Iluminação		51. Conservação	

Os resultados estão demonstrados na figura 57, a seguir.

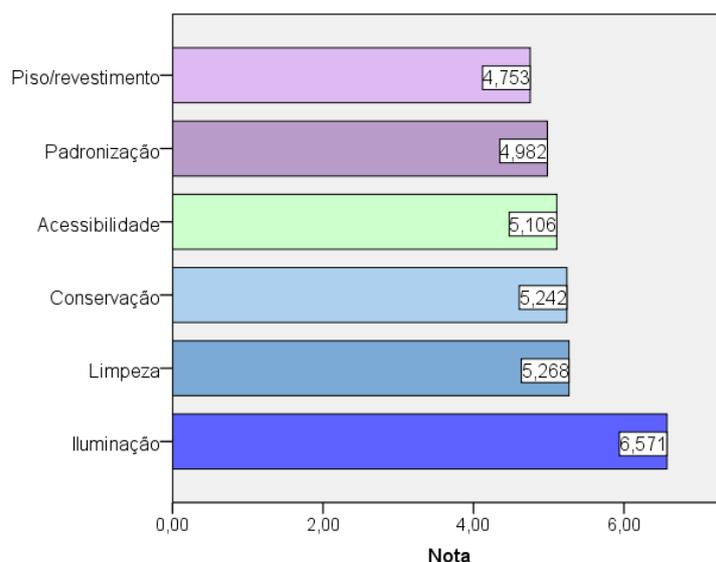


Figura 57

Gráfico das notas sobre a estrutura das calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.

Tomando como média o escore 5,0, a nota inferida para a iluminação foi a única que ficou acima dessa média (6,57). As notas de acessibilidade (5,11), conservação (5,24) e limpeza (5,27) ficaram na média. Padronização (4,98) e piso/revestimento (4,75) ficaram abaixo da média. A média geral de todos os itens ficou em 5,32.

Na pesquisa do Portal Mobilize (2013) realizado em 39 cidades brasileiras, a nota média para as calçadas do Brasil foi de 3,47 (também utilizados escores de zero a dez), sendo que 74,13% das calçadas obtiveram nota inferior a cinco. Eles avaliaram 8 itens, semelhantes aos considerados em nossa pesquisa, entretanto detalharam os problemas, foram eles: 1. Irregularidades no piso; 2. Largura mínima de 1,20 m, conforme norma da ABNT; 3. Degraus que dificultam a circulação; 4. Outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos etc.; 5. Existência de rampas de acessibilidade; 6. Iluminação adequada da calçada; 7. Sinalização para pedestres; 8. Paisagismo para proteção e conforto.

As calçadas de Maracanaú, na percepção de seus moradores e próprios construtores ficaram com uma pontuação média superior às pesquisadas pelo portal, mas é importante notar que ainda assim estão muito abaixo do valor médio de 8, considerado aceitável pelo portal (2013).

Sobre a estrutura das calçadas versus bairro de moradia.

Bairros	Questões											
	46		47		48		49		50		51	
	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P
Centro	5,33	<0,001	4,61	<0,001	5,14	<0,001	7	<0,001	5,5	<0,001	5,53	0,002
Alto da Mangueira	5,21		4,33		5,00		6,7		5,4		5,16	
Jereissati I	4,96		4,58		4,98		6,7		4,7		5,03	
Jereissati II	4,90		4,62		4,61		6,6		4,7		4,83	
Timbó	5,25		5,03		5,81		7,1		5,2		5,32	
Conjunto Industrial	5,56		5,09		5,64		6,2		5,7		5,8	
Novo Oriente	4,60		4,60		5,04		6,8		4,8		4,97	
Acaracuzinho	5,23		5,16		5,35		6,1		5,9		5,44	
Novo Maracanaú	3,87		4,34		6,08		6,8		5,2		5,32	
Pajuçara	4,87		4,84		5,11		6,3		4,8		5,2	

Tabela 43

Percepções sobre a estrutura das calçadas *versus* bairro de moradia

Em todas as questões as notas obtidas pelas calçadas dos diferentes bairros são estatisticamente significativas em relação às demais. Entretanto percebe-se que em cada questão as médias mais altas e mais baixas são atribuídas a diferentes bairros. O que nos leva a interpretar que as calçadas em todos os bairros têm problemas. O bairro que mais obteve médias baixas foi o Jereissati II em relação à limpeza (4,61), acessibilidade (4,7) e conservação (4,83). O Acaracuzinho obteve duas médias mais altas em relação ao piso/revestimento (5,16) e acessibilidade (5,9), mas obteve a média mais baixa em relação à iluminação (6,1). Portanto, não existe um bairro onde a estrutura das calçadas sejam preferencialmente boas ou ruins.

Calculamos a nota média das calçadas de cada bairro, utilizando a nota média de cada questão e conseguimos a classificação dos bairros segundo a média geral da estrutura das calçadas. O bairro com maior nota média para a estrutura das calçadas foi o Conjunto Industrial e o com menor nota média foi o Jereissati II. Conforme demonstrado na tabela 44 a seguir:

Ordem	Bairro	Média geral das calçadas
1	Conjunto Industrial	5,67
2	Timbó	5,62
3	Acaracuzinho	5,53
4	Centro	5,52
5	Alto da Mangueira	5,3
6	Novo Maracanaú	5,27
7	Pajuçara	5,17
8	Jereissati I	5,16
9	Novo Oriente	5,14
10	Jereissati II	5,04

Tabela 44

Média geral das notas da estrutura das calçadas por bairro.

Sobre a estrutura das calçadas versus escolaridade.

	Categorias	n	Média	DP	P
Faixa etária					
Questão 46	Analfabeto/Alfabetizado	19	3,21	4,10	0,001
	Ensino Fundamental	352	5,31	3,04	
	Ensino Médio	760	4,94	2,72	
	Ensino Superior	62	4,14	2,63	
Questão 47	Analfabeto/Alfabetizado	19	3,68	4,04	0,160
	Ensino Fundamental	352	4,73	2,93	
	Ensino Médio	760	4,82	2,56	
	Ensino Superior	62	4,22	2,44	
Questão 48	Analfabeto/Alfabetizado	19	6,00	4,19	0,437
	Ensino Fundamental	352	5,20	3,57	
	Ensino Médio	760	5,29	3,07	
	Ensino Superior	62	5,19	2,82	
Questão 49	Analfabeto/Alfabetizado	19	7,63	3,35	<0,001
	Ensino Fundamental	352	7,03	3,21	
	Ensino Médio	760	6,40	2,87	
	Ensino Superior	62	5,76	2,70	
Questão 50	Analfabeto/Alfabetizado	19	5,32	3,57	0,006
	Ensino Fundamental	352	5,55	3,39	
	Ensino Médio	760	4,96	3,12	
	Ensino Superior	62	4,40	2,64	
Questão 51	Analfabeto/Alfabetizado	19	6,68	3,13	0,051
	Ensino Fundamental	352	5,45	3,13	
	Ensino Médio	760	5,14	2,73	
	Ensino Superior	62	4,90	2,16	

Tabela 45

Estrutura das calçadas versus escolaridade.

As únicas questões em que a escolaridade se mostrou significativa em relação às respostas foram os itens relativos à padronização (46), iluminação (49) e acessibilidade (50). Na opinião sobre a padronização não existe uma tendência que permita uma interpretação quanto ao grau de instrução. Entretanto nas duas questões posteriores, percebe-se que quanto mais escolarizado, mais crítico é o respondente, atribuindo notas mais baixas às calçadas do bairro.

4.2.6.3. Sentimentos sobre as calçadas.

Na avaliação dos sentimentos sobre as calçadas, os sujeitos atribuíam notas em uma escala de zero a cinco para pares de sentimentos, sendo à esquerda da escala o sentimento negativo, associado às notas 0, 1 e 2 e o lado direito da escala associado a um sentimento positivo, valendo 3, 4 ou 5. Quanto mais baixa a nota, mais forte o sentimento negativo; quanto mais alta a nota mais forte o sentimento positivo. Conforme abaixo:

SENTIMENTOS SOBRE AS CALÇADAS							
Em relação às calçadas do lugar onde moro...							
52. Estou insatisfeito	0	1	2	3	4	5	Estou satisfeito
53. Estou descontente	0	1	2	3	4	5	Estou contente
54. Sinto vergonha	0	1	2	3	4	5	Sinto orgulho
55. Sinto-me inseguro	0	1	2	3	4	5	Sinto-me seguro
56. Não me agrada caminhar nelas	0	1	2	3	4	5	Agrada-me caminhar nelas
57. Sinto-me desrespeitado como cidadão	0	1	2	3	4	5	Respeitado como cidadão

As notas médias obtidas pelos pares de sentimentos estão demonstradas na figura 58, a seguir.

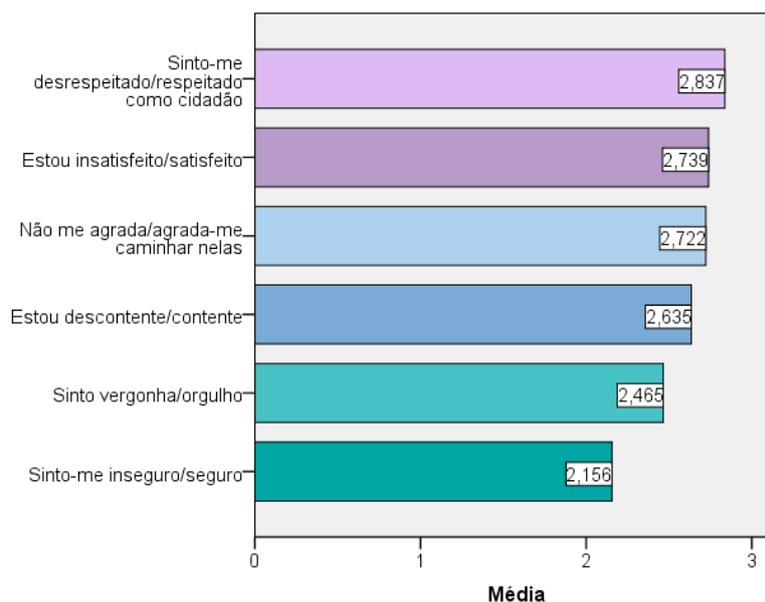


Figura 58

Gráfico das notas médias dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.

Tomando por média o escore 2,5, classificando os escores abaixo dessa média como representantes de sentimento negativo e os acima como representantes de sentimento positivo, dos pares de sentimentos elencados, a insegurança nas calçadas prevaleceu sobre a segurança (2,15) e a vergonha sobre o orgulho (2,47). Os demais pares de sentimentos apresentaram escores mais relacionados a um conteúdo um mais positivo. Nesses casos os sujeitos se mostraram um pouco mais contentes que descontentes (2,64), achavam mais agradável que desagradável caminhar pelas calçadas (2,72), estavam mais satisfeitos que insatisfeitos com as calçadas (2,74) e sentiam-se mais respeitados que desrespeitados como cidadãos (2,84).

A figura 59, mostra, de modo integrado, a média (na escala de 0 a 1) dos sentimentos positivos (média calculada pela atribuição do escore 0 para o polo negativo da escala e 1 para o positivo) e a média dos sentimentos negativos (calculada pela atribuição do escore 1 para o polo negativo da escala e 0 para o positivo).

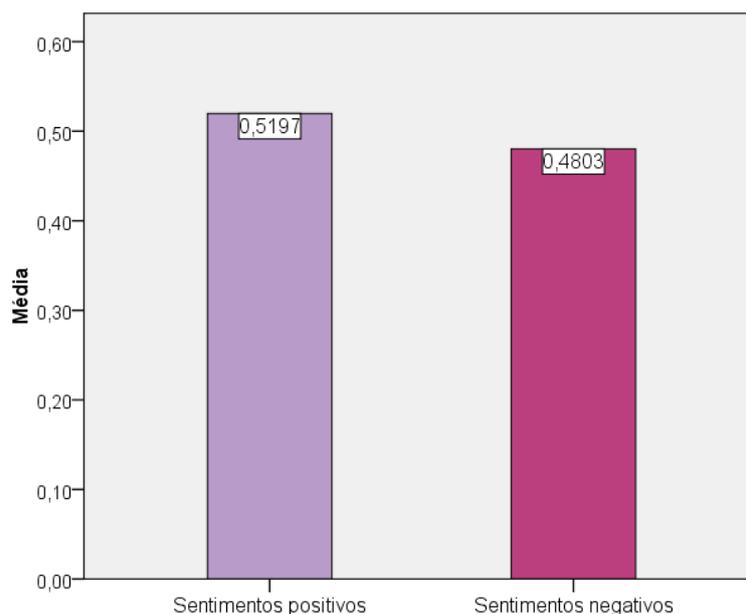


Figura 59

Gráfico da média (0 a1) dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia. Maracanaú, dez. de 2009.

Em termos estatísticos, tomando o grupo de sujeitos como um todo, não existe diferença significativa entre a média representativa dos sentimentos positivos (0,52) e a dos sentimentos negativos (0,48) com relação às calçadas de Maracanaú.

Sentimentos sobre as calçadas versus escolaridade.

A análise estatística revelou diferença significativa desses sentimentos quanto à escolaridade ($F=4,07$; $gl=7$; $p=0,001$). Na figura 60, é possível perceber que a maior discrepância ocorre entre os sentimentos dos que possuem Ensino Fundamental Incompleto (0,59) e os que possuem Ensino Superior Incompleto (0,45). Nessa faixa de escolaridade (entre EFI e ESI), os sentimentos positivos com relação às calçadas tendem a diminuir com o aumento do nível escolar.

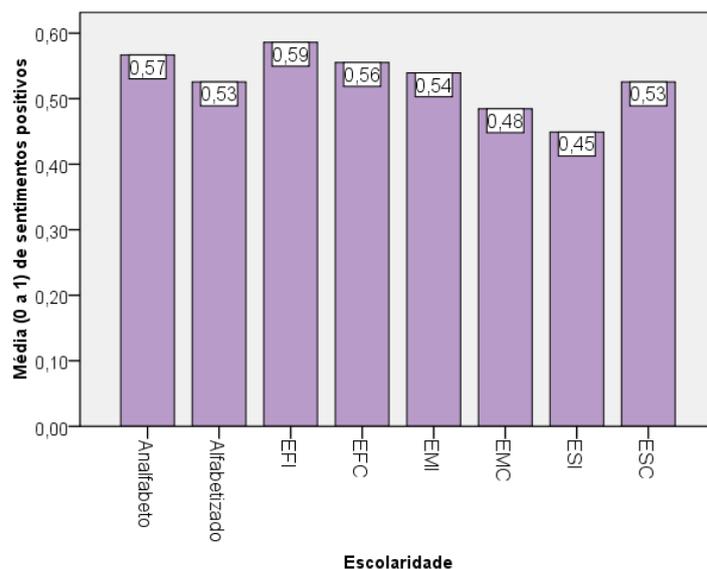


Figura 60

Gráfico das médias (0 a 1) dos sentimentos sobre as calçadas do local de moradia, em relação à escolaridade. Maracanaú, dez. de 2009.

Sentimentos sobre as calçadas versus bairro de moradia.

Na avaliação sobre os sentimentos dos moradores com relação às calçadas de seus bairros os escores mais positivos e negativos ficaram concentrados em quatro bairros. Diferentemente do que ocorreu com as avaliações sobre a estrutura que ficaram disseminados em vários bairros.

Bairros	Questões											
	52		53		54		55		56		57	
	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P
Centro	2,98	0,031	2,73	0,042	2,48	0,015	2,39	0,002	2,80	0,017	3,02	0,022
Alto da Mangueira	2,93		2,79		2,55		2,24		3,14		3,19	
Jereissati I	2,72		2,64		2,31		2,07		2,67		2,70	
Jereissati II	2,67		2,54		2,33		2,08		2,57		2,75	
Timbó	2,82		2,63		2,56		2,28		2,92		2,95	
Conjunto Industrial	3,14		2,90		2,89		2,68		3,13		3,12	
Novo Oriente	2,60		2,53		2,16		2,29		2,42		2,39	
Acaracuzinho	2,73		2,67		2,71		2,14		2,77		2,73	
Novo Maracanaú	2,61		2,60		2,49		2,03		2,72		2,72	
Pajuçara	2,61		2,51		2,34		1,95		2,53		2,89	

Tabela 46

Sentimentos sobre as calçadas do bairro de moradia

Dos seis itens pesquisados, o Conjunto Industrial obteve os melhores índices em quatro das questões investigadas e o Alto da Mangueira em duas. Já o Novo Oriente obteve quatro dos piores índices e a Pajuçara dois. Esses valores influenciaram na média geral dos sentimentos, demonstrado na tabela 47 a seguir.

Ordem	Bairro	Média geral dos sentimentos
1	Conjunto Industrial	2,98
2	Alto da Mangueira	2,81
3	Centro	2,73
4	Timbó	2,69
5	Acaracuzinho	2,63
6	Novo Maracanaú	2,53
7	Jereissati I	2,52
8	Jereissati II	2,49
9	Pajuçara	2,47
10	Novo Oriente	2,40

Tabela 47

Média geral dos sentimentos das calçadas por bairro.

Na ordem geral os bairros com sentimentos mais positivos estão em primeiro lugar o Conjunto Industrial, seguido em segundo do Alto da Mangueira, enquanto os bairros com sentimentos mais negativos são o Novo Oriente, em primeiro e a Pajuçara em segundo.

Comparando os sentimentos em relação às notas atribuídas à estrutura das calçadas dos bairros (Tabela 43), o Conjunto Industrial também obteve as melhores avaliações, seguido do Timbó. Entre as piores estruturas ficou em primeiro lugar o Jereissati II e em segundo pior o Novo Oriente.

Em uma comparação com o índice de satisfação com o bairro (Tabela 23), observamos igualmente uma repetição dos bairros citados acima. Os moradores mais satisfeitos encontram-se no Alto da Mangueira e no Conjunto Industrial, enquanto os menos satisfeitos são os que vivem na Pajuçara e no Novo Oriente.

Sendo assim, o Conjunto Industrial e o Alto da Mangueira se destacam como os bairros mais bem avaliados de Maracanaú, enquanto o Novo Oriente e a Pajuçara se destacam como os piores.

A partir das avaliações sobre estrutura, sentimentos e satisfação com o bairro, podemos inferir sobre a percepção de qualidade de vida nos bairros de Maracanaú e sobre a necessidade de políticas públicas nos bairros mais mal avaliados.

Sentimentos sobre as calçadas versus tempo de moradia no bairro.

O tempo não é uma variável significativa no que diz respeito aos sentimentos sobre as calçadas. O inverso do que ocorre em relação à satisfação em relação ao bairro e à cidade, onde quanto maior o tempo de vivência maior a satisfação.

	Categorias	n	Média	DP	P
Tempo de moradia no bairro					
Questão 52	De 0 a 10 anos	327	2,72	1,55	0,786
	De 11 a 20 anos	447	2,74	1,41	
	De 21 a 30 anos	368	2,73	1,47	
	Acima de 30 anos	50	2,90	1,64	
Questão 53	De 0 a 10 anos	327	2,61	1,52	0,816
	De 11 a 20 anos	447	2,63	1,44	
	De 21 a 30 anos	368	2,63	1,46	
	Acima de 30 anos	50	2,76	1,64	
Questão 54	De 0 a 10 anos	327	2,39	1,57	0,827
	De 11 a 20 anos	447	2,49	1,55	
	De 21 a 30 anos	368	2,47	1,57	
	Acima de 30 anos	50	2,60	1,66	

Tabela 48

Sentimentos sobre as calçadas *versus* tempo de moradia no bairro.

Resumo dos Resultados

As calçadas do lugar de moradia foram avaliadas a partir de três aspectos: dinâmica, estrutura e sentimentos.

Quanto à dinâmica as calçadas dos bairros de moradia são consideradas bastante movimentadas, tanto durante o dia como durante à noite, o que se confirma através da observação sistemática (Estudo 3). A idade só é significativa para as respostas sobre a dinâmica das calçadas à noite. Provavelmente por utilizarem mais durante à noite, os jovens são os que consideram as calçadas mais movimentadas e os idosos, menos movimentadas.

A maioria dos respondentes concorda que as calçadas sejam transitáveis, apesar das baixas notas obtidas pelas calçadas na avaliação da sua estrutura, principalmente para os itens como piso/revestimento e padronização. Essa incoerência pode ser explicada se ressaltarmos que os respondentes estavam avaliando “suas próprias calçadas”, que pelo que analisamos através dos mapas afetivos são sempre “mais agradáveis” que as “calçadas de desconhecidos”, consideradas destruídas. Entre os diferentes bairros existem diferenças estatisticamente significativas para as notas atribuídas pelos moradores às calçadas, embora a média geral da estrutura (em valores de 0 a 10) tenha ficado em 5,32, superior à da pesquisa Calçadas do Brasil (2013), que ficou em 3,47 (Também em valores de 0 a 10). As médias mais altas e mais baixas das diferentes questões encontram-se dispersas entre vários bairros, o que nos leva a concluir que em nenhum as calçadas têm estrutura melhor que em outro. Entretanto se fizermos a média geral da estrutura para cada bairro, encontramos que o Conjunto Industrial e o Timbó são considerados os bairros com melhores estruturas das calçadas e o Jereissati II e o Novo Oriente são os com piores estruturas.

Na avaliação sobre os sentimentos associados às calçadas do lugar de moradia, somente dois são considerados negativos: as pessoas se sentem mais inseguras que seguras e têm mais vergonha que orgulho. Apesar de considerarem as calçadas dinâmicas os sujeitos se sentem inseguros ao caminhar pela cidade. Os demais pares de sentimentos avaliados estão na média ou acima da média dando a entender que as calçadas despertam

sentimentos mais positivos que negativos, ou seja, as pessoas se sentem contentes, acham as calçadas agradáveis, sentem-se satisfeitos e respeitados. Novamente aqui os resultados contrastam com a observação da estrutura e do uso, porém como estão avaliando “suas calçadas” entendemos que estes sentimentos sejam justificáveis. A escolaridade é considerada estatisticamente significativa quando associada aos sentimentos. Com o aumento do nível escolar os sentimentos em relação às calçadas tendem a ser mais negativos. Já o tempo de moradia no bairro não interfere com relação aos sentimentos em relação às calçadas.

Na avaliação geral dos sentimentos por bairro, as calçadas do Conjunto Industrial e do Alto da Mangueira são as mais positivamente avaliadas e as do Novo Oriente e da Pajuçara as mais negativamente avaliadas.

Ao compararmos as avaliações sobre a estrutura e sentimentos sobre as calçadas com o índice geral de satisfação em relação ao bairro, encontramos que o Conjunto Industrial e o Alto da Mangueira são os bairros mais bem avaliados e o Novo Oriente e a Pajuçara têm as piores avaliações.

4.2.7. Discussão dos resultados do survey.

A aplicação do survey possibilitou a coleta de informações sobre a relação dos moradores de Maracanaú com a cidade, com o bairro de moradia, com os vizinhos e com as calçadas, o que se constituiu num grande acervo de respostas que permitiram analisar essas relações.

Analizamos, inicialmente, as relações de apego ao bairro e à cidade como também de satisfação com esses espaços e com os vizinhos. As relações mais positivas de apego e satisfação estão associadas à cidade, depois ao bairro e, por último, e abaixo da média, à relação com os vizinhos.

As relações positivas com a cidade e com o bairro são influenciadas pelo tempo de moradia, o sujeito constrói essa relação a partir de suas vivências, usos e significados simbólicos associados à ideia de cidade e ao seu espaço concreto (Pol, 1996). Essa construção, como constatado em estudo anterior (Mourão & Cavalcante, 2006) está associada à concretização da compra da casa própria em Maracanaú, o que propiciou um laço de

estabilidade e continuidade no tempo. Por outro lado, podemos imaginar que se esse apego e apropriação estão associados à casa, havendo uma mudança do local da casa para outra cidade, poderia haver uma transferência desse apego, sem grandes prejuízos à identidade do sujeito, que, se constui, nesses tempos pós-modernos, de forma fragmentada e a partir de difentes influências (Tourraine, 2005; Bauman, 2006). Nas duas modalidades de apego descrito por Mc Andrew (1993, como citado por Américo, 2002), podemos associar o apego à cidade, a partir da casa, como sendo um apego mais “genérico”, que depende menos do lugar, que um “apego geográfico”, focado em um lugar concreto. Os dados também nos informam que nos últimos cinco anos (contados de 2009), houve mobilidade entre bairros, como também a chegada de novos habitantes à cidade, o que contribui para a construção de uma apropriação mais dinâmica, que se abre a várias possibilidades de ligação com o lugar que não seja simplesmente a dependência geográfica e a ligação pelo nascimento. Muito mais que o nascimento, o tempo é o fator fundamental para a consolidação do apego e da apropriação, o que contribui com a satisfação em viver na cidade.

Os contatos sociais nas cidades são importantes para o estabelecimento de um sentimento de comunidade, em Maracanaú, a satisfação com os vizinhos se encontra abaixo da média, o que significa uma percepção de que entre eles não existem muitas afinidades. Soczka (2005) e Américo (1995) defendem que a estrutura urbana e o traçado das cidades podem facilitar ou inibir os contatos sociais, afetando a interação entre os residentes. As calçadas são um espaço público importante e de uso cotidiano, onde podem ocorrer esses contatos, se forem construídas de forma a acolher todos, tanto na caminhada, como na estadia provisória, para o descanso ou para a conversa.

No Brasil, em grande parte das cidades menores e mais tranquilas, essa prática ainda é observada, inclusive em Maracanaú, onde os moradores se utilizam da calçada como espaço para conversas (como demonstrado no Estudo 3). Entretanto, essa forma de utilizar as calçadas pode também estar associada à necessidade de marcar territorialmente o espaço como próprio, deixando de aproveitá-lo para o contato público amplo, haja vista que o mobiliário é o da própria casa, colocado sobre a calçada, construída pelo morador, para onde ele convida seus conhecidos. Américo (1995, p.33)

descreve um exemplo dessa utilização das calçadas em outro contexto cultural: “...puede observarse en gran cantidad de pueblos españoles en donde las aceras se llenan de hamacas y sillas que a veces permanecen vacías, aunque actuando como claras marcas (...) de apropiación del espacio”. A construção de calçadas padronizadas, com mobiliário público, pode ser uma intervenção importante para estimular os contatos sociais mais amplos e a construção de afinidades ancoradas no uso público desse espaço, já que a percepção da calçada como bem público não está consolidada.

De fato, os resultados sobre o uso apropriado das calçadas apontam para uma confusão entre os aspectos público e privado, tendo em vista que, grande parte dos respondentes considera a calçada tanto pública como privada. Esses resultados podem ser explicados pela ideia de que o brasileiro teria dificuldade em diferenciar o bem público do privado, amplamente discutida por autores como Freyre (1963), Holanda (1995), DaMatta(1997) e Faoro (2001).

Essa percepção confusa seria resultado do modelo colonial implantado no Brasil, com a doação, pela coroa portuguesa, de verdadeiros feudos, as “capitanias hereditárias”, onde os representantes de um Rei, distante e ausente, eram os detentores da terra, dos meios de produção e do poder estatal (Faoro,2001).

Semelhante a esse sistema, o feudalismo europeu, também produziu um momento econômico e cultural em que não havia uma clara delimitação entre o bem público e o privado (Habermas, 2003). Diferente da Grécia Antiga, onde o bem público era associado à liberdade e à realização da pessoa humana, portanto, bem delimitado do bem privado, que era associado às necessidades materiais e de sobrevivência. A mudança, a partir do Iluminismo, passando pela Modernidade até os dias atuais, associa, crescentemente a realização humana e a liberdade à obtenção e consumo de bens associado à esfera privada, enquanto a esfera pública ficou cada vez mais associada à igualdade e impessoalidade representada pelas leis. Ser livre, representa ter uma vida material farta, que possa ser exibida e sobre a qual a pessoa pode exercer um domínio individual e narcísico (Sennet, 1998). A liberdade em seu formato clássico, atrelada à vida pública, era a possibilidade de discutir e de conviver entre iguais, entre cidadãos (Arendt, 2009). A partir desse movimento de

consolidação da liberdade atrelada à vida material, o individualismo, ou as preocupações individuais são muito mais importantes que as necessidades e preocupações coletivas ou públicas. Daí percebemos, na atualidade, o descaso cada vez maior com os espaços públicos e a dificuldade de diálogo e acordos relacionados à um espaço desvalorizado na sua capacidade de promover a realização humana.

No Brasil, a vasta influência do poder patriarcal, associado ao senhor da terra, se estendia a outros contextos que não somente à família. O excesso de familiarismo, no Brasil, teria retardado a implantação da cultura pública e isonômica atrelada às leis, que se estabeleceu a partir da Modernidade (Leite, 2004). No Brasil, o que é associado ao indivíduo e à família, como os parentes, a casa, os espaços privados, os amigos, definem a natureza da “cordialidade brasileira” (Holanda, 1995), que na busca de aproximação, despreza as formalidades e a igualdade baseada nas leis. Valores que seriam explicados através do ditado: “para os amigos tudo, para os inimigos a lei³⁵”. Apesar do patriarcado feudal ter ruído com o fim da escravidão negra (1888) e a Proclamação da República (1889), ter sido embasada em valores positivistas, o nosso “inconsciente coletivo³⁶”, nossos valores mais caros, estariam atrelados à esfera privada. DaMatta (1997) ilustra essa característica brasileira a partir do estudo antropológico de ditados populares, em que tudo o que não tem valor está associado à rua, enquanto o que transforma um sujeito em alguém importante e digno está associado à casa e à família.

A apropriação privada e material da calçada é a negação desse espaço como público e a tentativa de torná-lo familiar, incorporando-o à casa, no qual somente a família e os amigos podem estar. Seria uma sub-categoria, nem totalmente pública, nem completamente privada, o que Magnani (1998) denomina de “pedaço”, um espaço formado por duas condições: a materialidade das ruas com pontos de referência que delimitam territórios (uma panificadora, uma árvore, um muro etc.) e as relações sociais que se constroem nesse espaço, que podem ser familiares, de vizinhança, por afinidades e por vínculos de participação em atividades comunitárias ou

³⁵ Frase atribuída ao ex-presidente brasileiro Getúlio Vargas, com dois períodos na presidência, de 1930 a 1945 e de 1951 a 1954.

³⁶ Utilizo como metáfora o conceito de Jung, para reforçar o seu conteúdo coletivo e não individual que estaria presente no conceito de inconsciente de Freud.

esportivas etc. Várias são as relações que podem transformar um desconhecido em pessoa familiar, podendo desfrutar da convivência no “pedaço”.

Nas respostas sobre o uso apropriado das calçadas, a grande maioria concorda que todas as calçadas são espaços de convivência, embora esta convivência se dê entre grupos sociais restritos.

A caminhada pela calçada é o uso mais aceito, entretanto, na prática fica difícil de ocorrer com o uso territorial da calçada como depósito de material para obras, estacionamento, lixo e irregularidades no piso (Estudo 2 e 3). A tendência dos moradores é de não concordarem com esses usos invasivos das calçadas, entretanto ela encontra-se de fato territorializada, não sendo possível o uso amplo por parte da população. Dependendo da extensão do uso, se mais vizinhos convivessem, os laços sociais poderiam ampliar-se, fortalecendo o sentido de comunidade, a partir da construção de uma “microcultura urbana” (Soczka, 2005, p.113).

Apesar dos resultados confusos no que diz respeito à consciência ou não da calçada como espaço público, a tendência dos sujeitos foi de concordar com a construção e padronização das calçadas pelo poder público. Esse resultado está de acordo com os resultados obtidos pelo Portal Mobilize (2013) na pesquisa sobre as calçadas do Brasil, onde os entrevistados responderam que, da mesma forma que o poder público constrói as vias para os carros, deveria construir para os pedestres. Na nossa pesquisa os sujeitos concordam, entretanto, que a manutenção deva ser feita pelos moradores, o que configura a aceitação de uma parceria público-privada no cuidado desse espaço diante das casas.

Investigamos nesse estudo qual o uso que os respondentes dizem fazer das calçadas. Essas respostas podem ser comparadas aos resultados de uso verificadas na observação sistemática (Estudo 3). Alguns usos que os respondentes fazem das calçadas é influenciado pelo sexo. Os homens assumem com mais facilidade que usam as calçadas para olhar o movimento e para beber entre amigos, já as mulheres conversam mais nas calçadas. Esses resultados são confirmados pela observação que detectou somente homens na atividade de beber nas calçadas e a forte presença deles “olhando o movimento”. Como diria Jacobs (2009), em Maracanaú os homens são “os

olhos da rua”, são eles que exercem a função de tornar a rua mais segura para os demais, preenchendo-a de presença conhecida, o que pode diminuir o medo da violência.

A idade também influencia o uso das calçadas. Os jovens e adultos são os que mais afirmam usarem as calçadas, resultado também confirmado pela observação (Estudo 3). A juventude e a maturidade são os períodos da vida em que as pessoas se sentem mais confiantes para enfrentar os possíveis perigos da rua, como também é o momento em que têm mais necessidade e autonomia para sair de casa para trabalhar, ir à escola ou para o lazer.

A última parte do questionário investigou as calçadas do bairro de moradia, ou seja, as calçadas conhecidas e da própria casa. Os respondentes consideram “suas calçadas” como dinâmicas, seja de dia ou de noite, embora a idade influencie nas respostas sobre o turno da noite: os jovens, que provavelmente saem mais nesse período do dia, as consideram mais movimentadas que os idosos, que provavelmente ficam em casa com mais frequência nesse período.

As respostas associadas à estrutura e sentimentos sobre as calçadas têm uma tendência positiva. As calçadas são consideradas transitáveis e os sujeitos se sentem satisfeitos, o que contrasta com o resultado das observações: as pessoas não caminhavam sobre as calçadas e sim pela pista para veículos. Essa incoerência aparente pode ser explicada pelo fato de estarem avaliando “suas calçadas”. Os mapas afetivos (Estudo 1) apontaram para resultados que consideram as calçadas relacionadas ao cotidiano das pessoas como “agradáveis”, sendo que as demais são consideradas “destruídas”. O sentimento negativo que sobressaiu foi o da insegurança. Entretanto não foi possível identificar se a insegurança estava associada à estrutura física da calçada, despadronizada e por isso propícia a acidentes, ou se a insegurança estaria associada ao medo da criminalidade violenta.

Maracanaú é uma das cidades mais comentadas nas páginas policiais dos jornais estaduais. Ao conversar com as pessoas percebemos que essa “difusão de informações negativas” (Fernández e Coraliza, 1996) influencia a percepção da cidade como violenta. Inclusive, por esse motivo, não conseguimos realizar a pesquisa no horário noturno. Outro aspecto que influencia o sentimento de medo é a percepção do ambiente como deteriorado

ou abandonado (Fernández e Coraliza, 1996). Também nesse sentido as respostas se encontram confusas pois apesar de considerarem as calçadas destruídas (Estudo 1), os moradores as consideram dinâmicas, tanto de dia quanto à noite (Estudo 2). Ademais, entre os aspectos estruturais a maior nota foi atribuída à iluminação, o que poderia contribuir para a sensação de segurança.

Apesar de não conseguirmos identificar exatamente sobre qual insegurança os moradores falavam, o fato é que a Secretaria de Segurança Pública do Ceará vem divulgando altos índices de criminalidade, o que influencia não somente a percepção dos moradores de Maracanaú, mas de todo o estado. Portanto o sentimento de insegurança, demonstrado pelos sujeitos pode ser interpretado, tanto como medo de acidentes, em calçadas destruídas, como medo de andar nas ruas e serem expostos à criminalidade. Uma ou outra ou as duas, a sensação de insegurança está presente entre os moradores. Esse sentimento pode portanto influenciar a abertura a contatos sociais mais amplos. O medo do crime informa sobre como os moradores agem em relação à comunidade em que vivem (Gray, Jackson e Farrall, 2011).

Percebe-se, entretanto, que os bairros citados como os melhores em estrutura das calçadas – o Conjunto Industrial e o Alto da Mangueira - são igualmente os que apresentam os melhores índices no quesito “satisfação em relação ao bairro”. No sentido inverso, os bairros com estruturas piores são onde as pessoas se encontram mais insatisfeitas: Novo Oriente e Pajuçara.

Na comparação desses itens inferimos que para os moradores os bairros mais bem avaliados são os que proporcionam melhor qualidade de vida na cidade e os piores são os que mais urgentemente necessitam de intervenções no sentido de produzir uma melhor percepção de qualidade de vida.

4.3. Estudo 3: Observação Sistemática e Mapeamento Comportamental

Os resultados apresentados a seguir foram obtidos através da observação sistemática em ruas de dois bairros: Centro e Jereissati. Cada bairro está representado por três ruas residenciais. Procurou-se evitar as ruas com dinâmicas prioritariamente comerciais, tendo em vista que buscamos os usos e comportamentos da vida cotidiana. Isso não impede de que nas ruas pesquisadas tenhamos encontrado algumas atividades comerciais de proximidade, como de fato ocorreu.

Quanto ao momento, todas as observações foram realizadas em período diurno, nos turnos da manhã e da tarde, e durante os meses de férias escolares. Essa limitação se deu por que a equipe de pesquisadores era composta por estagiários de nível superior da Prefeitura de Maracanaú que só poderiam realizar as observações em períodos de férias e também durante o dia. Tanto havia receio pela integridade física dos pesquisadores, já que a cidade possui “fama de violenta”, como não havia transporte disponível no turno da noite.

Procurou-se abranger dias diferentes da semana. No Jereissati foram realizados dois dias de observação: na segunda-feira e na quinta-feira. No Centro foram realizadas na terça-feira e na quarta-feira. Partiu-se do pressuposto que dias ímpares ou pares poderiam significar dinâmicas diferentes, o que não se confirmou. Como também não foi possível encontrar diferenças significativas entre os turnos de observação: as mesmas atividades ocorrem pela manhã e à tarde, variando a frequência em que ocorrem, em função do bairro.

Na análise dos dados, as frequências relacionadas à comportamentos de movimentação como andar a pé, de bicicleta ou de moto foram somadas, entretanto as frequências associadas à comportamentos estáticos como olhar o movimento ou conversar não foram somadas pois poderiam ser as mesmas pessoas por rua e turno registradas mais de uma vez nas três faixas horárias de observação. Nesses casos optou-se por utilizar na análise a maior frequência registrada por cada rua/turno, tendo assim uma ideia fotográfica da ocupação da rua em cada turno.

Na análise dos mapas de cada rua os dados coletados foram classificados em três tipos: **as quantidades (ou frequências) de usos, comportamentos e movimentações** que apareciam, através das marcações feitas pelos pesquisadores em cada trecho de rua por faixa de horário, através da ficha de sistematização de informações das observações (modelo da tabela 49). Em seguida agruparam-se as informações dos três setores de cada rua, de modo a ter o retrato da rua inteira por faixa de horário, dia e turno.

Rua: Rua 9			Dia: 21.12.09 (segunda)			Turno: Manhã			
Simbologias dos usos e comportamentos mapeados (exemplo)	Período 1 8:30 às 9:10			Período 2 9:20 às 10:00			Período 3 10:10 às 10:50		
	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 1	Setor 2	Setor 3
									
									
									

Tabela 49

Modelo de ficha de sistematização de informações das observações

As informações foram transcritas e analisadas em tabelas separadas primeiro por usos, comportamentos e movimentações, depois os comportamentos foram analisados por gênero e agrupamentos (comportamento sozinho ou em grupos).

A seguir apresentam-se tabelas resumidas dos **usos e comportamentos**, onde constam as **maiores frequências** registradas por dia e turno em cada rua, não somamos, pois poderia significar recontagem da mesma pessoa por observadores diferentes, no caso de usos e comportamentos realizados durante o turno pesquisado. Entretanto, as frequências das **movimentações**, foram somadas pois não corriam risco de serem contabilizadas mais de uma vez. Além do que, as movimentações somadas nos informam sobre quão dinâmicas são as ruas, bairros e turnos,

dizendo a quantidade real de pessoas que a trafegaram nos turnos e dias pesquisados.

4.3.1. Usos das calçadas no Jereissati e Centro.

Além dos obstáculos fixos como árvores, bicicletário, escadas, rampas, degraus etc, já marcados na análise topográfica, as calçadas também são obstruídas por elementos móveis como veículos estacionados, material de construção, lixo e pelo comércio. No Jereissati (tabela 49) o maior problema de uso das calçadas está relacionado à obstrução por material de construção e entulhos de obras. Numa mesma rua do Jereissati pode-se perceber até 29 trechos (dia 14.01.2010) de calçadas obstruídas por esse tipo de material. O que leva a concluir que as calçadas diante das casas são prioritariamente ocupadas como depósito de material de construção e canteiro de obras para a reforma da casa.

Os veículos são o segundo tipo de ocupação mais frequente. Na sua grande maioria bicicletas, seguida das motos e dos carros estacionados nas calçadas. Nas calçadas também são depositados sacos de lixo. Tanto na segunda como na quinta-feira durante os horários da manhã e da tarde registramos lixo à espera de coleta. A única exceção foi a Rua 9, na segunda pela manhã. Não sendo possível concluir por esse uso quais eram os dias ou os horários de coleta de lixo. O mais provável é que os moradores coloquem o lixo a qualquer hora na rua sem obedecer os horários de coleta.

Dias de observação	Segunda, 01.02.2010 Manhã			Segunda, 11.01.2010 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Estacionamento de bicicleta na calçada	2	4	4	2	2	3	3	4	3	3	3	3
Estacionamento de moto na calçada	1	-	-	1	-	4	2	4	4	1	6	3
Estacionamento de carro na calçada	2	-	1	1	-	1	1	-	2	1	-	-
Entulhos de obra e material de construção na calçada	17	17	13	21	21	14	17	29	21	29	21	18
Depósito de lixo na calçada	-	2	9	1	7	3	2	6	7	2	6	4
Ocupação da calçada por comércio	1	2	2	4	3	4	1	4	4	1	1	3
Ocupação da calçada por comércio irregular	2	-	-	1	-	-	1	1	3	1	2	1
Móveis na calçada	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-

Tabela 50

Maiores frequências de usos das calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)

O comércio regular também ocupa as calçadas como extensão da loja, encontramos até quatro ocupações entre as ruas pesquisadas. Foi igualmente registrada a utilização da calçada por ambulantes, no Jereissati foram identificadas até três ocupações. Foram registrados móveis na calçada, o que pode ser um banco ou cadeira que se coloca fora de casa para conversar ou observar o movimento, como também enquanto se faz a limpeza no interior da casa ou estabelecimento comercial como na figura 61 a seguir.



Figura 61

Imagem de móveis na calçada durante limpeza da loja. Fonte: Acervo da autora.

No Centro as ruas têm origem espontânea, com formatos e tamanhos diferentes das ruas do Jereissati, como também entre elas. A Rua Manoel Pereira (MP) e a Rua José Monteiro (JM) têm o mesmo sentido e a Rua Francisco Firmino (FF) é perpendicular às outras duas, sendo também a menor das três.

Avaliando os usos (tabela 50) percebemos que o estacionamento de veículos, depósito de lixo na calçada e o uso pelo comércio regular e irregular são tão intensos no Centro quanto no Jereissati. Entretanto quando se refere à utilização da calçada como canteiro de obras, as frequências são bem menores no Centro. As famílias do Centro “reformam” menos as casas que as do Jereissati. São famílias estabelecidas há mais tempo e provavelmente tem as casas adequadas às suas necessidades. Como no Jereissati a maior ocupação das calçadas no Centro também é por material de construção e entulhos de obras, portanto, como as obras são em menor número, conclui-se que as ruas no Centro são menos obstruídas que no Jereissati.

Dias de observação	Terça, 26.01.2010 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.2010 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Estacionamento de bicicleta na calçada	3	1	-	1	2	3	8	2	2	2	-	4
Estacionamento de moto na calçada	3	-	2	1	-	1	-	-	1	1	-	-
Estacionamento de carro na calçada	13	2	-	1	2	-	7	3	-	3	2	1
Entulhos de obra e material de construção na calçada	5	6	5	4	6	3	4	6	5	4	8	4
Depósito de lixo na calçada	4	2	3	9	3	3	4	4	4	7	4	2
Ocupação da calçada por comércio	5	2	-	3	2	1	3	2	1	1	2	1
Ocupação da calçada por comércio irregular	7	1	1	6	1	-	8	0	1	9	1	1
Móveis na calçada	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1
Carroça	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pedra	-	2	-	-	3	-	-	-	-	-	1	2

Tabela 51

Maiores frequências de usos das calçadas no Centro (por dia, turno e rua).

De todas as ruas pesquisadas (Jereissati e Centro), a Rua Manoel Pereira foi a que apresentou maior número de carros estacionados nas calçadas (até 13/turno/dia). Ali moram as famílias mais tradicionais da cidade. Percebe-se também a presença de um veículo que não havia aparecido no Jereissati: a carroça. O Centro é mais ligado ao passado rural da cidade, o que pode ter relação com a presença desse tipo de transporte.

A Rua Manoel Pereira se destaca pela ocupação da calçada por comércio irregular, os “camelôs”, com seis a nove registros, dependendo do dia ou turno. Essa rua, no início, tem uma de suas margens voltadas para o muro da linha férrea. Com o espaço um pouco mais largo de calçada, montou-se uma pequena feira, por isso o maior número de registro de comércio irregular. Entre todas as ruas pesquisadas (Centro e Jereissati) a Rua Manoel Pereira foi a que apresentou também maior frequência de ocupação por comércio regular (cinco ocorrências). Os pesquisadores também registraram no Centro dois outros objetos ocupando a calçada: pedra e móveis da casa.

4.3.2. Comportamentos nas calçadas no Jereissati e Centro.

Chamamos de comportamentos as atividades realizadas diante das casas que não signifiquem movimentações de passagem. Nessa análise, como no caso dos usos das calçadas, decidiu-se tomar a maior frequência registrada em cada rua por dia e turno. Assim como os usos, as pessoas que permanecessem durante toda a manhã “olhando o movimento” poderiam ser contabilizadas três vezes, o que daria uma ideia distorcida da presença de pessoas na rua.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.2010 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Comportamentos - Mulheres individualmente												
Jovem limpando a calçada	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adulta limpando a calçada	6	1	2	-	1	1	-	-	1	1	2	-
Idosa limpando a calçada	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Menina olhando o movimento	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Jovem olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Adulta olhando o movimento	1	1	1	2	1	-	2	3	1	2	1	-
Idosa olhando o movimento	-	1	2	2	1	2	1	-	-	1	1	1
Adulta batendo em criança	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Comportamentos - Grupo de mulheres												
Adultas evangelizando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Meninas em atividades lúdicas	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Meninas olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Jovens conversando	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	1	1
Adultas conversando	1	1	2	1	2	1	-	1	-	-	-	-
Várias idades conversando	1	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	-

Tabela 52

Maiores frequências por tipo de comportamentos das mulheres nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)

A observação nos revela que ocorrem nas ruas de Maracanaú atividades típicas das ruas de periferia ou de cidades do interior. Onde a vida se

desenrola mais tranquila e as pessoas, principalmente as mulheres, têm tempo para olhar o movimento, conversar e limpar a calçada em frente da casa. Onde as crianças também podem brincar sozinhas ou em grupos. Na comparação entre as tabelas 52 e 53, percebe-se claramente que as ruas do Jereissati são mais ocupadas que as do Centro. A dinâmica do Jereissati parece se desenrolar mais no espaço público que a do Centro. Além das frequências serem mais elevadas, algumas atividades foram registradas no Jereissati que não ocorreram no Centro, como mulheres evangelizando e uma mulher batendo ou castigando uma criança. As mulheres conversam, ficam sentadas em cadeiras olhando a cena pública, uma ou outra vai fazer compras no comércio de proximidade. Os comportamentos das mulheres são típicos de donas de casa.

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Comportamentos - Mulheres individualmente												
Menina limpando a calçada	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Jovem limpando a calçada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Adulta limpando a calçada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Idosa limpando a calçada	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Menina em atividades lúdicas	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Menina olhando o movimento	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Jovem olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Adulta olhando o movimento	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-
Idosa olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Idosa comprando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Comportamentos - Grupo de mulheres												
Jovens comprando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Meninas em atividades lúdicas	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Meninas conversando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Jovens conversando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Adultas conversando	1	1	-	-	1	1	1	1	1	-	-	-
Idosas conversando	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Várias idades conversando	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-

Tabela 53

Maiores frequências por tipo de comportamentos das mulheres nas calçadas no Centro (por dia, turno e rua)

Pelo menos durante o dia, não houve registro de qualquer atividade violenta ou ilícita, apesar da “fama” de cidade perigosa. Fernández e Corraliza (1996) atribuem o aumento da sensação de medo à difusão de informações negativas sobre o ambiente, à deterioração e abandono dos lugares e à ausência de pessoas nas ruas o que configura a sensação de falta de apoio social. No caso de Maracanaú, a cidade quase sempre está presente nos noticiários policiais, muitas vezes associada à sede de quadrilhas que atuam em todo o Estado, o que pode influenciar a sensação de medo igualmente para delitos menores e locais como roubo e furto.

O registro diferenciado por sexo nos permitiu verificar que existem formas diferenciadas de comportamentos no espaço público com relação ao gênero. Os homens são encontrados realizando atividades como: lavando carro, bebendo, jogando, fumando, deitado na calçada ou trabalhando (tabelas 54 e 55). O que não ocorre entre as mulheres.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.2010 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Comportamentos - Homens Individualmente												
Jovem trabalhando	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Adulto trabalhando	-	-	-	1	-	-	2	-	2	3	1	2
Idoso trabalhando	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Adulto limpando a calçada	-	-	1	1	-	-	-	1	-	1	-	-
Jovem fumando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Jovem deitado na calçada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Adulto bebendo	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Menino olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Jovem olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-
Adulto olhando o movimento	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	3	1
Idoso olhando o movimento	1	2	-	2	-	2	1	2	3	2	-	1
Menino lavando carro	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Adulto lavando carro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2
Menino comprando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Menino em atividades lúdicas	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Grupo de homens												
Meninos conversando	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Jovens conversando	-	-	1	1	-	1	-	-	-	2	1	1
Adultos conversando	1	1	1	-	-	1	1	2	2	-	1	1
Idosos conversando	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Adultos olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Meninos em atividades lúdicas	-	2	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Adultos trabalhando	1	2	1	-	-	-	2	1	-	-	1	1
Idosos trabalhando	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Várias idades conversando	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Várias idades trabalhando	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-
Várias idades em atividades lúdicas	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-

Tabela 54

Maiores frequências por tipo de comportamentos dos homens nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)

Na atividade de “limpeza da calçada”, que poderia ser considerada uma extensão da atividade doméstica, as mulheres são em maior número, tanto no Centro quanto no Jereissati. Entretanto as comparações entre gênero nos surpreenderam quando percebemos que na atividade de “observar o movimento” os homens são fortemente superiores. Todos os registros somados

(individualmente e em grupo) nos revelam um total de 63 frequências de homens contra 41 de mulheres nessa atividade. Na atividade de “conversar na calçada” os homens também são ligeiramente superiores, 39 frequências de homens contra 35 de mulheres. Como já dissemos, em Maracanaú, os homens são “os olhos da rua” (Jacobs, 2009).

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.10 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
Comportamentos - Homens Individualmente	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Jovem Trabalhando	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Adulto trabalhando	-	1	-	-	2	-	-	-	-	1	1	1
Idoso Trabalhando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Adulto limpando a calçada	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adulto deitado na calçada	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Menino olhando o movimento	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-
Jovem olhando o movimento	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adulto olhando o movimento	1	1	1	1	2	1	1	-	1	-	1	2
Idoso olhando o movimento	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	2
Menino em atividades lúdicas	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	2	-
Grupo de homens	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Adultos conversando	1	-	2	-	1	-	-	1	1	-	1	1
Jovens conversando	-	2	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Idosos conversando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Várias idades conversando	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1
Jovens olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Adultos olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Adultos trabalhando	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Várias idades trabalhando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Meninos em atividades lúdicas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Jovens jogando (jogos de azar)	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Adultos jogando (jogos de azar)	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1
Várias idades jogando (jogos de azar)	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Várias idades bebendo	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 55

Maiores frequências por tipo de comportamentos dos homens nas calçadas do Centro (por dia, turno e rua)

A presença no espaço público também foi analisada por grupos de idade. Nesse sentido a presença massiva é de pessoas adultas (136 registros),

seguido, em empate, pelos jovens e idosos (37 registros de cada grupo), sendo fortemente inferior a presença de crianças (26 registros). Entre as crianças, os meninos também ocupam o maior número de registros (19), contra sete registros de meninas. Igualmente foram observados comportamentos em grupos mistos, de homens e mulheres (Tabelas 56 e 57). Meninos e meninas brincam e conversam juntos, homens e mulheres jovens e adultos também foram registrados conversando e olhando o movimento. Só não foi registrada a presença de grupos exclusivamente de idosos dos dois sexos em alguma atividade conjunta.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.10 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Meninos e meninas em atividades lúdicas	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-	1
Meninos e meninas mendigando	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Meninos e meninas conversando	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Jovens conversando	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Adultos conversando	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-
Várias idades conversando	-	-	-	-	-	-	1	1	1	2	1	1
Adultos olhando o movimento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Várias idades olhando o movimento	1	1	1	1	4	1	-	1	-	1	-	-

Tabela 56

Maiores frequências por tipo de comportamentos de grupos mistos (homens e mulheres) nas calçadas no Jereissati (por dia, turno e rua)

A presença de grupos mistos e de várias idades olhando o movimento ou conversando na calçada, nos informa sobre um hábito de colocar cadeiras na calçada e se reunir em família ou entre amigos (Figura 62), que ocorre tanto no Jereissati (Tabela 56), como no Centro (Tabela 57).



Figura 62

Moradores conversando em cadeiras nas calçadas. Fonte: Acervo da autora.

Além dos comportamentos corriqueiros já descritos, ocorrem dois comportamentos ainda não registrados: meninos e meninas mendigando no Jereissati e adultos discutindo sem agressão física (Tabela 57).

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Meninos e meninas em atividades lúdicas	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Jovens conversando	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adultos conversando	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-
Várias idades conversando	-	-	-	-	1	1	2	1	1	1	-	-
Adultos discutindo (sem agressão física)	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 57

Maiores frequências por tipo de comportamentos de grupos mistos (homens e mulheres) nas calçadas no Centro (por dia, turno e rua).

As ruas do Centro e do Jereissati possuem dinâmicas semelhantes no que se refere ao tipo de usos e comportamentos, típicos de bairros periféricos das grandes metrópoles, onde parte de vida ligada à casa se passa também no espaço público. Frehse (2005, p.30), em estudo sobre as ruas de São Paulo, afirma que a rua, “historicamente é espaço frequentado, com efeito, pelos

grupos subalternos da sociedade, que ali forjam o seu dia-a-dia (...) quanto mais elevada a condição social, maior a distância em relação à rua”. Assim, entre as classes populares, a calçada é usada como uma extensão da casa, como sala de estar, local para brincadeiras entre crianças, de sociabilidade entre homens adultos e de trabalho.

A calçada é extensão da casa também quando se refere a atividades que deveriam ser exclusivamente realizadas no espaço privado, como “castigar uma criança” ou “adultos discutindo”. Nesse sentido, a vida privada é exposta à cena pública, inserindo-se entre as sociabilidades presentes no espaço público.

4.3.3. Movimentações nas ruas no Jereissati e Centro.

Denominam-se movimentações às dinâmicas de ir e vir que foram registradas nas ruas observadas do Centro e do Jereissati. No caso das movimentações as frequências foram somadas, isso porque quando alguém passa na rua, seja a pé ou em qualquer tipo de transporte, essa mesma pessoa não será contabilizada mais de uma vez em outro horário. As movimentações totais dão uma ideia da quantidade de pessoas que passam na rua por dia e o quanto ela pode ser percebida como movimentada.

As movimentações, tanto no Centro como no Jereissati, são sobretudo a pé, em seguida de bicicleta e moto. O movimento de carros é muito pequeno nas áreas residenciais, o que leva as pessoas a caminharem pela pista de rolamento, tendo em vista que as calçadas são bastante obstruídas e desniveladas, não permitindo o passeio contínuo.

4.3.3.1. Movimentações de mulheres no Jereissati.

Com relação às mulheres, na segunda-feira, no Jereissati (Tabela 58), a frequência maior na rua em movimentações a pé é de mulheres adultas (91), seguida das mulheres jovens (35), que por sua vez representam quase duas vezes a quantidade de mulheres idosas (18). A quinta-feira também segue o mesmo padrão, como a maioria de mulheres adultas (52), mulheres jovens (22)

e mulheres idosas (11). Com relação à idade só foram identificadas quatro meninas sozinhas a pé durante todo o período de observação.

As observações confirmam um dado esperado, a reduzida movimentação no espaço público por pessoas idosas em relação às outras faixas etárias. Isso pode se dar pela dificuldade que é transitar a pé pelas calçadas, principalmente para pessoas com mobilidade reduzida.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.2010 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Movimentações - Mulheres Individualmente												
Menina a pé	-	-	-	-		1	1	1	-	1		-
Jovem a pé	3	9	6	3	7	7	2	3	7	5	1	4
Adulta a pé	11	14	18	9	28	11	6	18	7	2	12	7
Idosa a pé	2	5	2	3	4	2	5	1	-	1	2	2
Adulta de bicicleta	1	2	3	-		4	-	-	1	-	-	-
Jovem de bicicleta	1	-	-	1	8	5	-	-	-	-	-	-
Idosa de bicicleta	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Jovem com carrinho de bebê	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Adulta com carrinho de bebê	-	2	-		-	-	-	1	-	-	-	-
Movimentações - Grupo de mulheres												
Meninas a pé							-	1	-	-	-	1
Jovens a pé	-	-	1	-	7	-	-	-	-	-	-	-
Adultas a pé	-	-	1	2	-	1	1	4	-	-	3	1
Idosas a pé	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Várias idades a pé	4	2	1	4	6	3	1	-	-	1	2	2

Tabela 58

Soma dos tipos de frequências de movimentações das mulheres nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua)

Quanto às movimentações de bicicleta (Tabela 58): na segunda-feira foram mulheres jovens (15), mulheres adultas (10) e mulheres idosas (3). Na quinta-feira só foi registrada uma mulher adulta em bicicleta. Outra movimentação foi a de mulheres conduzindo carrinhos de bebê: uma jovem e três adultas. Essa atividade é pouco realizada em Maracanaú, pois a

movimentação deve ser obrigatoriamente pela pista de rolamento em concorrência com os veículos (carros, motos e bicicletas).

Ainda no Jereissati (Tabela 58), as movimentações de mulheres em grupo são sempre a pé, sendo a maioria de várias idades (26), que pode significar as adultas acompanhando as mais novas ou mais velhas, seguido dos grupos de mulheres adultas (13), jovens (8), meninas (2) e idosas (1).

Somando-se todas as movimentações de mulheres por rua durante os dois dias, conclui-se que a maior quantidade de movimentações ocorre na Rua 11, seguida da Rua 13, sendo a menos movimentada a Rua 9. Somando-se as movimentações de todas as ruas por turno, conclui-se que as tardes (177) são mais movimentadas que as manhãs (148).

4.3.3.2. Movimentações de mulheres no Centro.

No Centro (Tabela 59) as movimentações de mulheres adultas continuam em maioria (64 no total), mas o número de mulheres idosas (24) é quase o mesmo que de mulheres jovens (23). Aparecem também mais meninas sozinhas a pé (6). Por ser um bairro mais tradicional, devem existir mais mulheres idosas no local e com vizinhança conhecida as meninas se sentem mais seguras para transitar na rua.

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Movimentações - Mulheres Individualmente												
Menina a pé	-	-	4	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Jovem a pé	1	2	-	2	1	3	1	1	8	1	2	1
Adulta a pé	11	3	8	3	4	6	5	8	-	-	4	12
Idosa a pé	1	2	1	2	3	2	1	1	3	3	5	-
Adulta de bicicleta	2	1	1	-	1	-	2	2	-	2	-	3
Jovem de bicicleta	-	-	1	-	-	2	-	-	1	1	-	-
Movimentações - Grupo de mulheres												
Meninas a pé	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-
Jovens a pé	1	1	1	1	-	-	-	2	2	-	-	3
Adultas a pé	4	-	1	-	-	-	2	1	2	-	-	-
Idosas a pé	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Várias idades a pé	3	2	-	1	4	3	-	6	3	-	-	2
Várias idades de bicicleta	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-

Tabela 59

Soma dos tipos de frequências de movimentações das mulheres nas ruas do Centro (por dia, turno e rua)

Quanto às movimentações em bicicleta, nos dois dias de observação, registrou-se uma maioria de mulheres adultas (14), seguida de mulheres jovens (5). Não apareceram mulheres idosas nessa atividade.

Nas movimentações a pé em grupo, a maioria, como no Jereissati, é de mulheres de várias idades (24), os grupos de mulheres jovens (11) são pouco superiores aos grupos de mulheres adultas (10), seguido dos grupos de meninas (4) e Idosas (2).

Ainda no Centro (Tabela 59) se somarmos todas as movimentações das mulheres por rua durante os dois dias, conclui-se que a maior quantidade de movimentações ocorre na Rua José Monteiro (78), seguida da Rua Francisco Firmino (60), sendo a menos movimentada a Rua Manoel Pereira (52). Somando-se as movimentações das mulheres em todas as ruas por turno, conclui-se que, ao contrário do Jereissati, as manhãs (110) são mais movimentadas que as tardes (80). Fato que pode estar associado à proximidade de ruas comerciais, sendo o comércio mais intenso pela manhã.

4.3.3.3. Movimentações de homens no Jereissati.

Quanto às movimentações de homens no Jereissati na segunda-feira (Tabela 59) percebe-se uma maior presença de homens adultos (39), seguido de jovens (22) e idosos (14) passando na rua a pé, entretanto a quantidade de homens é menor que a de mulheres (Tabela 57) no mesmo dia e nas mesmas faixas etárias. Já os meninos (6) superam o número de meninas (1) nas mesmas circunstâncias. Na quinta-feira observam-se homens a pé: adultos (35), jovens (25), idosos (10) e menino (1). Nesse dia as mulheres são minoria somente entre as jovens (22).

Entretanto se somarmos as movimentações a pé de homens nos dois dias obteremos: homens adultos (74), homens Jovens (47), homens idosos (24) e meninos (7). Contra um total de mulheres adultas (143), mulheres jovens (57) mulheres idosas (39) e meninas (5). Em valores totais as mulheres só não estão em maioria entre as meninas. O gênero associado à pouca idade pode ser um fator de preocupação para o tráfego solitário a pé entre as meninas, apesar de que a diferença entre a quantidade de transeuntes meninos e meninas ser pequena.

Percebe-se através da observação sistemática o que já havia sido constatado nos resultados dos questionários: as ruas, como passagens, são ocupadas prioritariamente por mulheres adultas, que representaram também o maior número de respondentes dos questionários aplicados em vários bairros. Acredita-se que isso ocorra em virtude da ligação prioritária das mulheres com a casa e tarefas domésticas. Elas estariam mais disponíveis para fazer pequenas compras e atividades correlatas nas proximidades da casa, enquanto os homens estariam no trabalho.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.10 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Movimentações - Homens individualmente												
Menino a pé	-	1	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-
Jovem a pé	4	2	4	2	2	8	3	5	5	4	2	6
Adulto a pé	12	5	6	6	-	10	10	8	5	3	6	3
Idoso a pé	-	5	3	3	3	-	-	8	2	-	-	-
Menino de bicicleta	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-
Jovem de bicicleta	1	5	2	5	6	15	2	3	4	-	3	-
Adulto de bicicleta	4	8	5	4	13	4	3	6	-	3	2	-
Idoso de bicicleta	2	2	-	1	4	1	2	-	1	3	-	-
Adulto de moto	1	-	1	4	-	1	1	-	-	4	-	1
Movimentações - Grupo de homens												
Meninos a pé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Jovens a pé	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	1
Adultos a pé	1	-	-	-	2	1	-	-	-	-	1	-
Meninos de bicicleta	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Jovens de bicicleta	-	-	1	2	-	2	-	-	-	-	-	-
Adultos de bicicleta	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Várias idades a pé	-	2	1	-	-	2	-	-	-	-	1	-
Várias idades em bicicleta	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 60

Soma dos tipos de frequências de movimentações dos homens nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua)

Ao analisarmos as movimentações em bicicleta percebemos que os homens se movimentam nesse meio de transporte muito mais que as mulheres. No total temos: homens adultos (52), homens jovens (46), idosos (16) e menino (3), contra: mulheres adultas (11), mulheres jovens (15), idosas (3) e nenhuma menina. A bicicleta é bastante utilizada como meio de transporte entre bairros, tendo em vista que é pequena a oferta desse serviço entre bairros da cidade.

Os homens também foram contabilizados em transporte de moto, num total de 13 adultos. Nenhuma mulher foi observada na mesma atividade.

Em grupo, os homens se movimentam a pé e de bicicleta, enquanto as movimentações grupais de mulheres só ocorrem a pé.

Somando-se todas as movimentações de homens por rua durante os dois dias, conclui-se que a maior quantidade de movimentações ocorre na Rua

11, seguida da rua 13 e da Rua 9. O mesmo que ocorreu entre as mulheres. Assim podemos afirmar que a Rua 11 é a mais movimentada entre as ruas pesquisadas no Jereissati, isso pode ocorrer por que nessa rua existem três pequenas escolas e uma igreja Batista. Com relação ao turno, os homens estão mais presentes no Jereissati durante a tarde (156) que pela manhã (150), mas a diferença é pouco percebida. O mesmo ocorre entre as mulheres. Conclui-se que no Jereissati as movimentações tanto de homens como de mulheres ocorrem com mais intensidade no período da tarde, sendo a Rua 11 a mais movimentada.

4.3.3.4. Movimentações de homens no Centro.

As observações de homens sozinhos a pé (Tabela 61) são proporcionalmente semelhantes a das mulheres (Tabela 58) e ocorre a mesma sequência de grupos etários que ocorreu entre as mulheres com a maioria de homens adultos (50), seguido por homens idosos (25), jovens (24) e meninos (7). Aqui também aparecem mais homens idosos que homens jovens, como ocorreu entre as mulheres do Centro. O que deve ter a mesma explicação: no Centro mora grande parte das famílias mais antigas da cidade. O único grupo etário de homens superior ao de mulheres a pé é o de meninos (7), contra 6 meninas nos mesmos dias. Nos dois bairros os meninos se movimentaram sozinhos mais que as meninas.

Entretanto nas movimentações em bicicleta os homens superam bastante as mulheres: homem adulto (53), homem jovem (22), idoso (10) e menino (2). Entre as mulheres não apareceram idosas nem meninas nessa atividade. A maior frequência entre os homens pode se explicar pelo fato deles utilizarem a bicicleta como principal meio de transporte para ir e voltar do trabalho.

Na Tabela 61 percebemos movimentações de homens em moto (8), quando na tabela correspondente às mulheres não existe nenhum registro semelhante. Aqui também aparecem dois homens conduzindo carrinho de bebê, o que não ocorre no Jereissati.

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Menino a pé	-	-	1	-	-	-			2	1	2	1
Jovem a pé	1	-	1	1	2	1	1	3	3	1	1	1
Adulto a pé	6	2	2	-	-	2	9	6	9	5	3	6
Idoso a pé	5	-	1	2	-	1	1	-	2	3		7
Menino de bicicleta	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Adulto de bicicleta	4	2	5	5	-	3	10	1	3	8	4	8
Jovem de bicicleta	3	1	1	-	-	3	1	1	2	3	1	6
Idoso de bicicleta	2	-	-	-	-	-	1	2	3	1	-	1
Jovem de moto	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Adulto de moto	-	-	-	-	1	1	-	-	2	1	-	2
Idoso de moto	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Adulto levando carrinho de bebê	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Movimentações – Grupo de homens	Ruas			Ruas			Ruas			Ruas		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Meninos a pé	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	2
Jovens a pé	1	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1	2
Adultos a pé	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Adultos em moto	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Meninos em bicicleta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Jovens em bicicleta	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1
Várias idades em bicicleta	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Várias idades a pé	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	1

Tabela 61

Soma dos tipos de frequências de movimentações dos homens nas ruas do Centro (por dia, turno e rua).

Em grupos, os homens se movimentam mais a pé (18 grupos), em seguida de bicicleta (7) e somente um grupo de homens em moto. A maior parte de locomoções a pé em grupo fica com os jovens (7), em empate os meninos (5) e os grupos de várias idades (5) e por fim o de homens adultos (1).

Ainda no Centro (Tabela 60) se somarmos todas as movimentações dos homens por rua durante os dois dias, conclui-se que a maior quantidade de movimentações ocorre na Rua José Monteiro (96), seguida da Rua Manoel Pereira (85), sendo a menos movimentada a Rua Francisco Firmino (38). Para as mulheres a José Monteiro é também a mais movimentada, e em segundo lugar vem a Francisco Firmino. Entretanto somando-se os valores por rua de

homens e mulheres resulta como mais movimentada a Rua José Monteiro (174), seguida da Rua Manoel Pereira (137) e por fim, a Rua Francisco Firmino (98).

Somando-se as movimentações dos homens em todas as ruas por turno, conclui-se que as tardes (110) são pouco mais movimentadas que as manhãs (109). Só que a diferença para as mulheres entre manhã (110) e tarde (80) é bem maior. Assim concluímos que se somarmos todas as movimentações, de homens e mulheres teremos que no Centro, as manhãs (219) são mais movimentadas que as tardes (190). Nas cidades do interior o comércio é sempre mais intenso pela manhã, sendo as ruas pesquisadas nas proximidades das principais ruas comerciais.

Conclui-se que no Centro as movimentações tanto de homens como de mulheres ocorrem com mais intensidade pela manhã, sendo a Rua José Monteiro a mais movimentada.

4.3.3.5. Movimentações de grupos mistos no Jereissati e no Centro.

Ademais das movimentações por gênero também registraram-se as movimentações por grupos mistos e de várias idades. A Tabela 62 apresenta os números relativos às movimentações no Jereissati e a Tabela 63 as movimentações no Centro.

Dias de observação	Segunda, 01.02.10 Manhã			Segunda, 11.01.2010 Tarde			Quinta, 14.01.10 Manhã			Quinta, 14.01.10 Tarde		
	Rua			Rua			Rua			Rua		
	9	11	13	9	11	13	9	11	13	9	11	13
Meninos e meninas a pé	2	-	-	2	1	1	1	-	-	1	-	-
Jovens a pé	-	-	1	2	-	2	-	-	-	-	1	-
Adultos à pé	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	1	-
Idosos a pé	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Várias idades a pé	-	2	1	-	-	-	3	8	3	1	-	1
Jovens de bicicleta	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Adultos em bicicleta	2	-	1	-	-	-	-	-	2	1	-	1
Várias idades de bicicleta	1	1	-	5	2	2	-	-	-	-	-	-
Adultos em moto	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-

Tabela 62

Soma dos tipos movimentações de grupos mistos nas ruas do Jereissati (por dia, turno e rua).

Nos dois bairros aparecem três tipos de movimentações: a pé, que é realizada por grupos de todas as idades, em bicicleta, principalmente entre jovens e adultos e em moto realizada somente por adultos.

Sendo no Jereissati contabilizados 42 grupos em movimentações a pé, 20 em bicicleta e três em moto (Tabela 61). Enquanto no centro os números são bem inferiores: 24 grupos a pé, cinco em bicicleta e dois em moto (Tabela 63).

Dias de observação	Terça, 26.01.10 Manhã			Terça, 26.01.2010 Tarde			Quarta, 27.01.10 Manhã			Quarta, 27.01.2010 Tarde		
	Rua			Rua			Rua			Rua		
	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM	MP	FF	JM
Meninos e meninas a pé	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jovens a pé	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-
Adultos a pé	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-
Idosos a pé	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Várias idades a pé	1	-	5	-	-	-	1	1	4	1	-	1
Jovens em bicicleta	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Adultos em bicicleta	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Adultos em moto	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 63

Soma dos tipos de movimentações de grupos mistos nas ruas do Centro (por dia, turno e rua).

Se somarmos todas as movimentações dos dois dias de observação teremos para o Jereissati um total de 692 movimentações e para o Centro 440. As ruas residenciais do Jereissati são muito mais movimentadas que as do Centro, onde residem menos pessoas e onde o espaço público não é tão utilizado como nos conjuntos habitacionais.

Com relação ao turno no Jereissati contamos 329 movimentações pela manhã e à tarde 363. Sendo este bairro mais movimentado no período da tarde. No Centro contabilizamos 239 movimentações pela manhã e 201 à tarde, ocorrendo o maior número de movimentações pela manhã.

As movimentações são preferencialmente a pé ou em bicicleta. Maracanaú é uma cidade operária, onde o nível de renda muitas vezes não permite a aquisição e manutenção de um carro. Entretanto as pistas para os carros são financiadas pelo poder público e as calçadas são construídas pelos donos dos terrenos fronteiros, o que vem gerando uma impossibilidade de uniformidade para os passeios públicos.

4.3.4. Discussão dos resultados das observações e mapeamento comportamental.

O objetivo das observações e do mapeamento foi, inicialmente, visualizar o estado em que se encontrava a estrutura física das calçadas, como suporte para a sociabilidade e, em seguida, identificar os principais usos, comportamentos e movimentações que ocorriam nas ruas da cidade.

A topografia inicial constatou a presença de inúmeros obstáculos fixos e permanentes nas calçadas, como rampas, escadas, postes, telefones públicos, árvores, lixeiras, bicicletários e muretas. Identificou, igualmente, que a construção das calçadas, por cada dono de imóvel, na quase totalidade dos casos, não obedece às normas preconizadas pela ABNT (NBR 9050), conforme previsto no código de obras e posturas do Município (Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000). As calçadas são construídas em níveis diferentes, obedecendo a uma lógica individual e se propondo a servir somente como área de entrada e saída para o imóvel ou de estadia para a família.

Além dos objetos fixos presentes nas calçadas, encontramos muitos outros que obstruem a passagem, mesmo que de forma provisória. As calçadas são usadas como depósito para sacos de lixo esperando coleta, como extensão do interior das lojas através da colocação de placas e mostruários, como sala de estar com bancos e cadeiras, como estacionamento de veículos sejam bicicletas, motos ou carros e principalmente como depósito de material de construção utilizado nas inúmeras reformas que ocorrem frequentemente nos imóveis. Esse último tipo de uso é o mais comum tanto no Centro como no Jereissati, sendo que no Jereissati ele é bastante superior ao Centro. Em praticamente todas as ruas existem moradores reformando suas casas ou comércio, o que passa a ideia de uma cidade em adaptação a novas

realidades: como o crescimento da família, à chegada de novos moradores e à intensificação dos negócios imobiliários. De fato, apesar dos conjuntos habitacionais terem entre 30 e 20 anos, a população é crescente e as mudanças de moradores entre bairros vêm aumentando, como foi identificado no *Survey* (Estudo 2).

Esses inúmeros obstáculos, sejam fixos ou provisórios, são privatizações territoriais de um espaço que por princípio é público. A territorialidade, nesse caso, se manifesta pela personalização das calçadas, como uma forma de ocupar e defender um espaço para uso próprio independente da sua função pública (Valera & Vidal, 2002). A calçada, que por definição é um território público destinado ao passeio, com a personalização promovida pelos moradores se transforma em território secundário ou mesmo primário (Amérigo, 2002), marcada pelo gosto estético e pela subjetividade do morador, o que seria próprio ao interior das residências, aos territórios privados.

Na sua estrutura, as calçadas de Maracanaú representam um mosaico de subjetividades, que se expressam livremente sem a fiscalização do poder público, que não faz cumprir a lei, nem promove as necessárias ações de mobilidade fundamentais para a sustentabilidade social, embasada na equidade e acesso à mobilidade (Herce, 2009) e ao direito à cidade para todos (Lefebvre, 1978). Por sua vez, os moradores, a partir da confusa relação entre o público e o privado (Faoro, 2001; Freyre, 1963; Holanda, 1995), ocupam as calçadas e promovem a sua privatização.

Os usos, comportamentos e movimentações que ocorrem nas ruas estão em estreita interação com a estrutura física das calçadas, a partir de uma influência mútua. A estrutura material do espaço influencia e é influenciada por aspectos culturais, sociais e subjetivos presente nas ações dos moradores. A estrutura física e os diversos usos do espaço das calçadas facilitam ou dificultam determinados comportamentos e movimentações.

Os comportamentos foram identificados em cada bairro, por gênero e idade. O gênero interfere diretamente no comportamento de homens e mulheres nas calçadas. Nos dois bairros observados constatamos que as mulheres têm comportamentos mais associados à casa, enquanto os homens além de terem comportamentos “domésticos”, desenvolvem também

comportamentos mais associados à rua e à vizinhança. As mulheres são vistas limpando a calçada, olhando o movimento, conversando, além de uma ter sido flagrada “batendo numa criança” (ou castigando o filho) e em grupo evangelizando³⁷.

Os homens também são vistos limpando a calçada, olhando o movimento e conversando, entretanto desenvolvem atividades em que somente eles foram observados, como: lavar carro, beber com amigos, fumar, deitar na calçada, jogar cartas e trabalhar. DaMatta (1997) através da metáfora da casa e da rua trata sobre as sociabilidades pública e privada para os brasileiros. A casa é associada à família, à segurança e ao reconhecimento e a rua ao perigo, ao anonimato, ao movimento e à desqualificação social. Nesse sentido, nada é pior para uma mulher que ser associada ao mundo da rua e do movimento, já para o homem essa associação o promoveria a alguém destemido, à liberdade. A explicação antropológica é confirmada pela observação empírica: as mulheres são muito mais recatadas nas calçadas, suas atividades são associadas à vivência da casa e aos cuidados da família. Inclusive entre as crianças, a presença de meninos é muito superior à presença de meninas nas ruas.

As observações sobre comportamentos revelaram algo surpreendente: nas atividades de olhar o movimento e conversar os homens são maioria. Essa forte presença masculina pode estar associada às atividades comerciais e de serviços oferecidas nas ruas, como: bares, borracharias, pequenos mercados, em que os homens são proprietários e eventualmente estão desocupados e olhando o movimento das ruas.

Quando analisamos os grupos por idade percebemos que a forte presença nas calçadas é de pessoas adultas, seguidas por jovens e idosos em igual quantidade, sendo menor o número de crianças. Apesar de ainda existir crianças e jovens em brincadeiras de rua, a observação indica que, mesmo nos períodos de férias escolares eles estão em menor número no espaço público. Essa observação pode estar associada ao medo da violência por parte dos adultos, ou mesmo à explosão global dos jogos digitais que retiram cada vez mais as crianças das típicas brincadeiras de rua de outrora.

³⁷ Atividade que algumas religiões cristãs desenvolvem de porta em porta, falando do evangelho.

As movimentações no espaço público se dão sobretudo a pé, entretanto essas movimentações ocorrem em grande parte pela pista de rolamento, em concorrência com as bicicletas, motos, carros e eventualmente alguns carrinhos de bebês. O pouco movimento de carros libera os espaços para os transeuntes que podem caminhar sem a pressão de uma via movimentada e com veículos em baixa velocidade. Se não fosse por isso, as ruas seriam um verdadeiro perigo para os pedestres, já que a estrutura das calçadas não favorece a caminhada. As calçadas em Maracanaú não são usadas como passeio, mas prioritariamente como espaço de estadia e nesse espaço as pessoas se encontram, embora entre grupos de conhecidos.

Nos dois bairros pesquisados a maior presença de transeuntes é de pessoas adultas, seguindo de jovens, idosos e crianças. Aqui mais uma vez temos uma diferenciação de gênero: as mulheres se movimentam mais a pé que os homens. Isso só muda em relação às crianças: os meninos estão em maior número que as meninas. Esse dado corrobora com a informação obtida através do *Survey* (Estudo 2), no qual o maior número de transeuntes entrevistados era do sexo feminino. Enquanto as mulheres se movimentam mais a pé, os homens usam prioritariamente a bicicleta.

A partir das observações percebe-se que uma grande quantidade de atividades se desenvolvem nas calçadas de Maracanaú, que são bastante vivenciadas por homens e mulheres de todas as idades, sozinhos ou em grupo, percepção confirmada pelos moradores nos resultados do *survey* (Estudo 2). Essa dinamicidade é tanto maior quanto menor for a condição social (Frehse, 2005). Os bairros mais ricos quase sempre exibem ruas vazias, sem comércio de proximidade, o que dificulta ainda mais os contatos de vizinhança. Portanto, a visão de conjunto de uma rua típica de Maracanaú nos mostra uma grande dinamicidade, movimento e presença constante de pessoas no espaço público, o que pode ser visto como uma evidência do nível social de seus habitantes.

CONCLUSÕES | CONSIDERAÇÕES SOBRE A CAMINHADA

A calçada é um espaço físico, e como tal, pode ser analisado a partir de sua estrutura material. Entretanto, pode igualmente ser vista como espaço social e simbólico que descreve, demonstra e produz compreensões sobre uma sociedade, em um lugar e tempo histórico específicos, em suma, uma cultura. A calçada é, portanto, um espaço público formado pela interseção de uma dimensão tangível, material, representada pela infraestrutura urbana e uma dimensão intangível, subjetiva, representada pelas sociabilidades públicas.

Da mesma forma que o arranjo espacial e a decoração de uma moradia comunicam sobre os gostos, valores e a sensibilidade estética de seus moradores, a qualidade do espaço público nos informa sobre a coletividade que habita uma cidade, seus valores sociais, sua organização e sobre o sentimento de coletividade e cidadania que ali existem.

As calçadas, ao serem construídas, informam sobre essa coletividade, mas também constroem as pessoas, seus valores sociais e experiências emocionais a partir dos usos e vivências no seu espaço/tempo. As relações que mantemos com os espaços são, portanto, transacionais, com o tempo e a experimentação, as influências mútuas se constroem: marcamos o espaço com nossa subjetividade e ele nos marca e nos transforma, num processo contínuo, a partir de experiências, vivências e memórias.

Esse princípio básico da Psicologia Ambiental há muito já foi evidenciado em inúmeros trabalhos associados aos mais diversos tipos de ambientes, a calçada é somente mais um a confirmar essa máxima. As marcas recíprocas que ocorrem entre as pessoas e seus espaços de vida são parte de um processo de apropriação e contribuem para a construção de nossa identidade pessoal e social.

A calçada, por ser um espaço limdeiro, o primeiro espaço que encontramos ao sair de casa, pode propiciar percepções oscilantes e contraditórias com relação ao seu status público ou privado e à forma como é apropriada.

Em Maracanaú essa apropriação se manifesta de uma forma singular, através das marcas feitas pelos moradores nas calçadas que, ao invés de serem construídas a partir de uma norma ou mesmo atrelada ao “bom senso” de um pensamento coletivo, tem sua construção guiada por gostos e valores

individuais que pouco contribuem para sua posterior vivência como espaço público. Essa realidade impressionou desde o início: sua construção individualizada e a dificuldade de usá-la como passeio, o que deveria ser sua finalidade pública. Um uso territorial, uma apropriação por ação-transformação, de um espaço que deveria ser fonte de apropriação simbólica.

A partir da percepção descrita, esta investigação procurou compreender a influência do contexto físico e social das calçadas de Maracanaú na relação de apropriação e sentimento de bem-estar dos moradores com relação à cidade, em suma, qual a importância das calçadas para a qualidade de vida dos moradores na cidade.

Para isso, antes foi necessário compreender como a calçada é usada e vivenciada, como ela é percebida pelos moradores, se é pensada como espaço público e que sentimentos ela desperta. Nessa coleta de informações utilizou-se três diferentes métodos (Observação Sistemática, Survey e Mapas Afetivos).

As observações descreveram uma grande dinâmica nas calçadas de Maracanaú, o que é confirmado pelos moradores no *survey*, que as consideram movimentadas tanto de dia quanto à noite. A dinamicidade das calçadas está representada pelas várias atividades observadas: venda de mercadorias, atividades laborais, jogos, brincadeiras, conversas, observação etc. e por seus inúmeros usos: exposição de mercadorias e placas, estacionamento de veículos, depósito de material de construção, lixo etc. Os bancos e cadeiras colocados nas calçadas pelos moradores informam sobre a permanência de uma tradição comum às cidades mais tranquilas e com pouco movimento no trânsito: olhar a cena pública. A partir dessa tradição a família e os amigos se reúnem, assim como jovens e crianças.

A dinamicidade da calçada é, portanto, mais que a representada pela passagem de pedestres, o que quase não ocorre sobre ela, por causa dos inúmeros obstáculos e da estrutura desnivelada. Assim, o que observamos na estrutura das calçadas em Maracanaú é a expressão dos gostos, valores e da condição financeira dos moradores. Um espaço privatizado e usado preferencialmente pelos próprios moradores, o que nos permite inferir sobre a existência de uma sociedade fragmentada, que tem dificuldades em construir um espaço de diálogo e de encontro amplo, verdadeiramente público.

Essa descontinuidade e desarmonia estrutural da calçada pode ser explicada pela forma como é pensada pelos moradores: com um status ambíguo, nem totalmente pública, nem completamente privada. No *survey*, grande parte dos moradores afirma tanto que ela é pública como privada, deixando transparecer uma falta de clareza sobre seu status legal como estrutura urbana. Essa percepção dúbia, associada à falta de fiscalização e exigência do cumprimento da lei, leva ao estado de ocupação privada do espaço público das calçadas que encontramos atualmente em Maracanaú.

O espaço público é fundamental para a vida urbana, é nele onde ocorre, de forma mais democrática, o diálogo entre as alteridades, onde se constrói o respeito ao direito do outro e às pautas comuns de convivência: a cidadania. O espaço público é o lugar simbólico por excelência da identidade social de uma comunidade. É ali que as pessoas podem se reconhecer como sujeitos iguais e pertencentes a uma mesma sociedade, com valores e interesses coletivos e semelhantes. É o lugar, além dos muros, grades e portões das moradias e demais espaços privados, simples ou luxuosas, onde somos sujeitos com o mesmo valor social.

Por isso mesmo produzir calçadas públicas, não é somente propiciar uma boa estrutura de mobilidade às cidades, mas é educar uma sociedade a construir valores coletivos, é promover uma sólida “vertebração social”, que inclui e reconhece a todos como partícipes e pertencentes à vida urbana, produzindo além da sustentabilidade ambiental, a necessária sustentabilidade social.

A falta de um suporte material adequado à sociabilidade cotidiana, através do espaço público das calçadas pode contribuir para as dificuldades de convivência entre vizinhos. Este aspecto, revelado no *survey*, é o que mais produz insatisfação entre os moradores. De um modo geral as pessoas encontram-se satisfeitas por morar na cidade de Maracanaú e de viver em seu atual bairro de moradia, mas é interessante perceber que existe uma relação entre a satisfação com o bairro e a percepção positiva (estrutura e sentimentos) sobre as calçadas. Os bairros onde as pessoas vivem mais satisfeitas são os mesmos em que os moradores avaliam melhor as calçadas (Conjunto Industrial e Alto da Mangueira). O contrário também é verdadeiro, os bairros onde as pessoas estão mais insatisfeitas (Novo Oriente e Pajuçara), são onde as

calçadas foram piores avaliadas. A satisfação ou bem estar no bairro, seguramente, não depende unicamente da qualidade das calçadas, mas a percepção de uma boa estrutura, dinamicidade e sentimentos positivos associados a elas podem influenciar no sentimento de bem estar e na qualidade de vida na cidade, na medida em que as calçadas são o elo entre o morador e a cidade, representam a ligação entre o privado e o público, propiciando a síntese interacional entre os cidadãos.

A construção de calçadas que possam servir de suporte amplo à sociabilidade, pode contribuir sobremaneira para o fortalecimento dos laços entre vizinhos e para o sentimento de apego ao bairro, além de promover a segurança no espaço público, através de sua ocupação mais intensa por moradores de todas as idades, sexo ou limitações de mobilidade. De fato, o sentimento mais negativo associado às calçadas foi a insegurança. Nelas os moradores tem medo de acidentes ou da violência como divulgado pelos meios de comunicação.

Apesar do medo, os moradores revelam sentimentos positivos associados às calçadas, principalmente se relacionados às “suas calçadas”, as calçadas diante de suas casas, dos trajetos cotidianos e das praças. Essas calçadas vivenciadas e conhecidas são agradáveis e as demais são sentidas como destruídas. Aqui mais uma vez a individualidade vê aspectos positivos no que é próprio, desvalorizando os demais e o sentido público do uso da calçada. Uma atitude que pode ter raízes no forte individualismo da contemporaneidade, mas que também pode ser influenciada pela formação cultural da sociedade brasileira.

Nesse trabalho, analisamos a calçada por considerá-la o espaço público, em potencial, mais democrático e cotidiano das cidades. O espaço público em uma cidade é o espaço essencial de construção da identidade social e da cidadania. A calçada pode ser também o espaço de construção da identidade de lugar, o lugar seguro a partir do qual o sujeito, de posse de sua identidade pessoal, pode se diferenciar dos outros, como também acolher a diversidade e a identidade social da coletividade.

Somos de um lugar porque o vivenciamos e ali construímos parte do nosso ser no mundo. Se não possuímos um espaço público de qualidade ou se este está ocupado e privatizado, por qual espaço a cidadania estaria

amparada? Onde os cidadãos poderiam se ver como iguais? Os shoppings, os condomínios fechados reproduzem a cidade para poucos, para grupos específicos e limitados, o que só segrega e mascara ainda mais o verdadeiro contato público.

A construção da cidade não é somente a construção de seus prédios e ruas, ela se dá no dia a dia, quando se faz possível a apropriação simbólica da cidade como um todo, através do direito à vivência dos seus espaços e da convivência ampla.

Nós brasileiros, ainda aprendendo a ser cidadãos, poderíamos encontrar na calçada um espaço seguro, mais próximo ao espaço privado, mas que poderia nos ajudar a alçar “maiores voos” na vivência e na percepção da importância dos espaços públicos. Quem sabe assim, voltaremos a associar, como faziam os gregos na Antiguidade, o espaço público à cidadania e à liberdade.

REFERÊNCIAS | Fontes bibliográficas pesquisadas

- Altman, I. (1975). **The environment and social behavior: Privacy, personal space, territoriality and crowding**. Monterey: Brooks/Cole.
- Amérigo, M (1995). **Satisfação residencial: un análisis psicológico de la vivienda y su entorno**. Madrid: Alianza Editorial.
- Amérigo, M. (2002). Ambientes Residenciales. In: J. I. Aragonés & M. Amérigo (coords.). **Psicología ambiental** (pp.173-193) Madrid: Pirámide.
- Andery, M; Micheletto, N.; Sérgio, T., & al. (1988). **Para compreender a ciência: uma perspectiva histórica**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo.
- Aragonés, J. I., & Amérigo, M. (coords.). (2002). **Psicología ambiental**. Madrid: Pirámide.
- Arendt, Hannah. (2009). **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- Aristóteles. (2014). **Política**. (12a. reimp, P. C. Tolens Trad.). (Coleção obra-prima de cada autor). São Paulo: Martins Claret.
- Ascher, François (2010). **Os novos princípios do urbanismo** (Nádia Somekh trad.) São Paulo: Romano Guerra.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (2004). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. (2a.ed.) Rio de Janeiro.
- Barbie, E. (1999). Métodos de pesquisas de *Survey*. (Guilherme Cezarino Trad.). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Bauman, Z. (2006). **Modernidad líquida**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2008). **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Benévolo, Leonardo. (2009). **História da cidade** (4a. ed.). São Paulo: Perspectiva.
- Bonfim, Z. A. C. (2003). **Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo**. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Bonfim, Z. A. C. (2008). Afetividade e Ambiente Urbano: uma proposta Metodológica pelos Mapas Afetivos in: J. Q. Pinheiro, & H. Günther (Orgs.). **Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente** (pp. 253-280) São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Borja, J. (2005). **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza editorial.

- Borja, J. & Muxí, Z. (2003). **El espacio público: ciudad y ciudadanía**. Barcelona: Electa.
- Brandão, Carlos Antônio Leite. (Org). (2006). **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Castells, Manuel (2003). **La era de la información: el poder de la identidad** (Vol.2). Madrid: Alianza Editorial.
- Chuenca, Fernando. (2010) **Breve história do urbanismo** (8a. ed., Emílio Campos de Lima Trad.). Barcarena: Editorial Presença.
- Corraliza, José A. (2002). Emoción y Ambiente. In: J. I. Aragonés, & M. Américo (Coords.). **Psicología ambiental** (pp.59-76). Madrid: Ediciones Pirámide.
- Correia, Telma de Barros. (2004) **A construção do habitat moderno no Brasil: 1870 – 1950**. São Carlos: Rima.
- Da Matta, Roberto (1984). A casa, a rua e o outro mundo: reflexões sobre o espaço e a sociedade. **Revista do patrimônio histórico e artístico nacional**, 19, 5-14.
- Da Matta, Roberto (1997). **A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco.
- Da Matta, Roberto (1997a). **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco.
- Dantas, Eustógio W. C. (2005). Apropriação do espaço público pelo comércio ambulante: Fortaleza-Ceará-Brasil em evidência: 1975 a 1995. **Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, IX (202). Barcelona: Universidad de Barcelona. Recuperado em 21.05.2014. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-202.htm>
- Delgado, M. (2007). **Sociedades movidezas**. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Demo, Pedro. (1995). **Metodologia científica em ciências sociais**. São Paulo: Editora Atlas.
- Di Masso, A., Vidal, T., & Pol, E. (2008). La Construcción desplazada de los vínculos persona-lugar: una revisión teórica. **Anuário de psicologia**, 39 (3), 371-385.
- Egli, E. (1951). **Climate and two districts: consequences and demands**. Zurich.
- Enzensberger, H. M. (1993). **Aussichten auf den Bürgerkrieg**. Frankfurt: Suhrkamp

- Faoro, Raymundo. (2001). **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. (3a. ed., rev.). Rio de Janeiro: Globo. Recuperado em 28.04.2014. Disponível em: <http://groups.google.com.br/group/digitalsource>.
- Ferreira, Marcos (2006). Problemas Ambientais como desafio para a psicologia. In: H. Günther, J. Q. Pinheiro, & R. S. L. Guzzo, (Orgs). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente** (pp. 17-30) Campinas: Alínea Editora.
- Fernández, B. (2002). El médio urbano. In: J. I. Aragonés & M. Américo (coords.). **Psicología ambiental** (pp.259-280) Madrid: Pirámide.
- Fernández, B & Corraliza, J. A. (1996). Aspectos físicos y sociales en los lugares peligrosos. Miedo al delito en un espacio institucional. **Revista de Psicología Social**, 11, 219-234.
- Fernández, B. & Vidal, Tomeu (Eds). (2008). **Psicología de la ciudad: debate sobre el espacio urbano**. Barcelona: Editorial UOC.
- Flexor, Maria Helena O. (2004) A rede urbana brasileira setecentista. A afirmação da vila regular. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp.103-232). Lisboa: Livros Horizonte.
- Frehse, Fraya. (2005). **O tempo das ruas na São Paulo de fins do império**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Freyre, Gilberto. (1963). **Casa-grande & senzala**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília.
- Gehl, Jan (2004). **La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios**. (Estudios Universitarios de Arquitectura, nº 9). Barcelona: Editorial Reverté.
- Gehl, Jan (2013). **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva.
- Gomes, Paulo César da Costa. (2002). **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- González Rey, F. (1999). *La investigación cualitativa en psicología*. São Paulo: EDUC.
- Gray, Jackson & Farrall (2011) Feelings and functions in the fear of crime: applying a new approach to victimisation insecurity. **Brit. J. Criminol.** 51, 75-94.
- Grupo 2C (2009). **La Barcelona de Cerdà**. Barcelona: Flor del Viento Ediciones.

- Guasch, Óscar (2002). **Observación participante**. (Cuadernos Metodológicos, n. 20). Madrid: CIS.
- Günther, H. (2006). Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão? Série: **Textos de Psicologia Ambiental**, nº 07. Brasília-DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Günther, H., Pinheiro, José Q. & Guzzo, Raquel S. L. (Orgs). (2006). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. Campinas: Alínea Editora.
- Habermas, Jürgen. (2003). **Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Hammersley, Martín & Atkinson, Paul (1994). **Etnografía**. (Métodos de investigación). Barcelona: Paidós.
- Herce, Manuel. (2009). **Sobre la movilidad en la ciudad** (Estudios Universitarios de Arquitectura nº 18). Barcelona: Editorial Reverté.
- Hissa, Cássio E. V. (2006). Ambiente e vida na cidade. In: C. A. L. Bradão (Org). **As cidades da cidade** (pp.81-92). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Holanda, Sérgio Buarque de. (1995). **Raízes do Brasil**. (26a. ed.) São Paulo: Companhia das letras.
- Ibañez, T, & Iñiguez, L. (1996). Aspectos Metodológicos de la Psicología Social Aplicada. In: J. L. Álvaro, A. Garrido, & J.R. Torregrosa (Coords.). **Psicología social aplicada** (pp.57-82) Madrid: MacGraw-Hill.
- Iñiguez, L. (Ed.) (1995). Métodos cualitativos en Psicología Social. **Revista de Psicología Social Aplicada**, 5, (1/2), 5-26.
- Jacobs, Jane. (2009). **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes.
- Innerarity, Daniel (2006). **El nuevo espacio público**. Madrid: Editorial Espasa.
- Lamas, José M. Ressano Garcia. (2004). **Morfologia urbana e desenho da cidade**. (Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, 3a. ed.). Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lefebvre, Henri (1978). **El derecho a la ciudad**. (Historia/ciencia/ sociedad 44). Barcelona: Ediciones península.
- Lefebvre, Henri (2008). **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lei nº 7.853 de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria

Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.

Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.

Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000. Dispõe sobre o código de obras e posturas de Maracanaú e dá outras providências. Câmara Municipal de Maracanaú.

Lei nº 10.257 de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.

Leite, Rogério P. (2004) **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea.** Campinas: Editora Unicamp.

Lynch, Kevin. (1999). **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes.

Magnani, J. G. Cantor. (1998). **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade.** São Paulo: Hucitec.

Maisonneuve, J. (1963). **Psycho-sociologie des affinités.** Paris: PUF.

Mc Andrew, F. T. (1993). *Environmental Psychology.* Pacific Grove (Ca.): Brooks/cole.

Milgram, S. (1977). **The individual in a social world. Essays and experiments.** New York: Addison-Wesley. Publishing Company.

Mohammed Abdullah, E. S. (1998). The integration of tradition and modernity: A search for an urban and architectural identity in Ar-riyadh, the Capital of Saudi Arabia. **Habitat International**, 22(4), 571-589

Moles A., & Robmer, E. (1998). **Psychologie de l'espace.** Paris: L'Harmattan.

Moreira, Rafael. (2004) A Criação da rede urbana do Norte do Brasil: séculos XVI-XVII. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 189 – 202). Lisboa: Livros Horizonte.

Moreno, E. & Pol, E. (1999). Apropiación, simbolismo del espacio e identidad social. In: *Nociones psicosociales para la intervención y la gestión ambiental.* **Monografías socio/ambientals**, 14, 45-55.

Moser, Gabriel (1998). *Psicologia Ambiental.* **Estudos de psicologia (Natal)**, 3 (1), 121-130.

- Mourão, Ada Raquel Teixeira, & Cavalcante, Sylvia. (2006). O processo de construção do lugar e da identidade dos moradores de uma cidade reinventada. **Estudos de psicologia (Natal)**, 11 (2), 143-151.
- Mumford, Lewis. (2008). **A Cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas** (5a. ed.). São Paulo: Martins Fontes.
- Park, Robert Ezra. (1999) **La ciudad: y otros ensayos de ecología urbana**. Barcelona: Ediciones Del Serbal.
- Pinheiro, J. Q., Elali, G. A. & Fernandes, O. S. (2008). Observando a Interação Pessoa-Ambiente: Vestígios Ambientais e Mapeamento Comportamental. In: J. Q. Pinheiro & H. Günther (Orgs.). **Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente** (pp.75-104). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Pol, E. (1996). La Apropriación del espacio. In L. Iñiguez, & E. Pol (Orgs.). Cognición, representación y apropiación del espacio, **Monografías socio/ambientals**, 9, 45-21.
- Pol, E., Guardia, J., Valera, S. & outros. (2000). Cohesión e identificación en La construcción de la identidad social: la relación entre ciudad, identidad y sostenibilidad. **Revista Universidad de Guadalajara**, Identidad Urbana, nº 19. Recuperado em 3 de janeiro de 2010. Disponível em: <http://www.cge.udg.mx/revistaudg/rug19/articulo4.html>
- Pol, E.; Valera, S., & Vidal, T. (2003). Psicología ambiental y procesos psicosociales. In: J. F. Morales, & C. Huici, (Coords.). **Psicología social**. (pp.235-252). Madrid: Mc Graw Hill.
- Portal Mobilize. (2013) **Campanha Calçadas do Brasil** (relatório final da campanha e estudo realizado pelo Mobilize Brasil. 2a. ed.). Recuperado em 07.04.2014. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/sobre>
- Portas, Nuno. (2004) Algumas (hipó)teses sobre o urbanismo português nos brasis. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 17 – 21). Lisboa: Livros Horizonte.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: physical world socialization of the self. **Journal of Environmental Psychology**, 3, 57-83. Editorial UOC.
- Quintanar, F. & García, C. J. (2006). El estudio de las relaciones ambientales desde las aportaciones de la Gestalt al estudio de la subjetividad y el análisis cualitativo. In: Günther, Pinheiro & Guzzo (Orgs.). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. (pp. 31-52). Campinas: Alínea Editora.

- Rapoport, A. (1978). **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gil.
- Ribeiro, José. O. de Saboya. (1993). **Evolução urbana** (Vol. I.). Rio de Janeiro: Tavares e Tristão Gráfica e Editora de Livros.
- Rueda, Salvador P. (1995). **Ecologia urbana: Barcelona i la seva regió metropolitana com a referensts**. Barcelona: Beta Editorial.
- Salgado, Ivone. (2004). A modernização da cidade setecentista: o contributo das culturas urbanísticas francesa e inglesa. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 333 – 351). Lisboa: Livros Horizonte.
- Sant'Anna, Rogéria M. de. (2010). Políticas públicas para a mobilidade: desafios da psicologia. **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos**. (pp 57-63) Conselho Federal de Psicologia, Brasília. Recuperado em 03.04.2014. Disponível em: www.pol.org.br .
- Santos, Milton. (2005). A urbanização brasileira. (5a. ed.) São Paulo: Edusp.
- Segre, Roberto. (2005). Espaço Público e democracia: experiências nas cidades da América Hispânica. **Arquitextos**. São Paulo, ano 5, n. 060.04, Vitruvius, maio. Recuperado em: 07.04.2014. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.060/461>.
- Sennet, Richard. (1998). **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras.
- Sennet, Richard. (2001) **Vida urbana e identidade personal: los usos del orden**. Barcelona: Ediciones península.
- Shamsuddin, S., & Ujang, N. (2008). Making places: the role of attachment in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia. **Habitat International**, 32, 399 – 409.
- Simas Filho (Coord) (1979). **Evolução física de Salvador**. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Centro de estudos da arquitetura da Bahia.
- Simmel, Georg (1967). A metrópole e a vida mental. In: O. G. Velho (org.) **O fenômeno urbano** (pp.11-25). Rio de Janeiro: Zahar.
- Simmel, Georg (2007). **Les grandes villes et la vie de l'esprit**. Paris: Éditions de L'Herne.
- Soczka, Luis (Org). (2005). Viver n(a) Cidade. In: _____. **Contextos humanos e psicologia ambiental** (pp. 91-131). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

- Soja, Edward W. (2008). **Postmetrópolis: estúdios críticos sobre las ciudades y las regiones**. Madrid: Ed. Traficantes de sueños.
- Souza, Marcelo Lopes & Rodrigues, Glaucio (2004). **Planejamento urbano e ativismos sociais**. (Série Sociedade, Espaço e Tempo). São Paulo: Editora UNESP.
- Souza, Marcelo Lopes (2008). **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Speller, Gerda (2005). A importância da vinculação ao lugar in: L. Soczka (Org). **Contextos humanos e psicologia ambiental** (pp. 133-167). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Tarragó, Salvador. (2009). Modelo urbano y territorial de Cerdà. In: Grupo 2C. **La Barcelona de Cerdà** (pp. 39-52). Barcelona: Flor del Viento Ediciones.
- Teixeira, Manuel C. (2004) Os modelos urbanos portugueses das cidades brasileiras. In: M. C. Teixeira (Coord.) **A construção da cidade brasileira** (pp. 23 – 46). Lisboa: Livros Horizonte.
- Toledo, Benedito Lima de. (2004). A ação dos engenheiros-militares na ordenação do espaço urbano no Brasil. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 129 – 149). Lisboa: Livros Horizonte.
- Touraine, Alain (1998). Can we live together, equal and different? In: **European Journal of Social Theory**. November, p.177.
- Touraine, Alain. (2005). **Un nuevo paradigma para comprender el mundo de hoy**. Barcelona: Paidós.
- Tuan, Yi-fu. (2005). **Paisagens do medo**. São Paulo: Editora UNESP.
- Valera, S. (1996). Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano. Perspectivas desde la psicología ambiental. **Revista de Psicología Universitas Tarraconensis**, 18 (1), 63-84.
- Valera, S. (1999). Espaço privado, espaço público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. **Tres al Cuarto**, 6, 22-24.
- Valera, S., & Pol, E. (1994). El Concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. **Revista Anuario de Psicología**, 62, 5-24.
- Valera, S., & Vidal, T. (2002). Privacidad y Territorialidad. In: J. I. Aragonés & M. Américo (coord.). **Psicología ambiental**. (pp.). Madrid: Pirámide.
- Valera, S.; & Carro, D. (2007). **La percepció d'inseguretats en el barri de la Zona Franca**. Ajuntament de Barcelona.

- Valla, Margarida. (2004). A formação teórica dos engenheiros-militares. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 109 – 128). Lisboa: Livros Horizonte.
- Velasco, Honorio; Días de Rada, Ángel (2006). **La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de escuela**. Madrid: Editorial Trotta.
- Vidal, T., Valera, S., & Però, M. (2010). Apego al lugar, identidad de lugar y movilidad residencial en estudiantes de grado. **Psycology**, 1 (3), 291-307.
- Vitrúvio. (2007). **Tratado de arquitetura** (M. J. Maciel Trad.). São Paulo: Martins Fontes.
- Vivas, P., Mora, M., Vidal, T. & *al.* (2005). **Ventanas en la Ciudad: observaciones sobre las urbes contemporáneas**. Barcelona: Editorial UOC.
- Wheeler, S. (2004). **Planning for sustainability: Creating livable, equitable and ecological communities**. Routledge
- Yázigi, Eduardo (2000). **O mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos**. São Paulo: Humanitas, FFLCH/USP.

APÊNDICE 1 | Instrumento Gerador dos Mapas Afetivos

Doctorado en Espacio Público y Regeneración Urbana - Grupo de investigación en Psicología Social, Ambiental y Organizacional e Grupo de Pesquisa em Cidade, Afetividade e Simbolismo do Espaço – Universidade Federal do Ceará – UFC.

1. Primeiramente, obrigada pela sua colaboração. Abaixo você deverá fazer um desenho que represente sua forma de ver, sua forma de representar ou sua forma de sentir as calçadas da Maracanaú.

2. As seguintes perguntas fazem referência ao desenho feito por você. Não existem respostas certas ou erradas, boas ou ruins, mas sim, suas opiniões e impressões.

2.1 Explique brevemente que significado o desenho tem para você:

2.2 Descreva que sentimentos o desenho lhe desperta:

2.3 Escreva seis palavras que resumam seus sentimentos em relação ao desenho:

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____
- 6 _____

Abaixo você encontrará algumas perguntas sobre as calçadas de Maracanaú. Lembre-se que não existem respostas certas ou erradas, mas sim a sua opinião.

4. Caso alguém lhe perguntasse o que pensa sobre estas calçadas, o que você diria?

4. Se você tivesse que fazer uma comparação destas calçadas com algo, com o que você o compararia?

5. Descreva as calçadas que você percorre pelos caminhos de Maracanaú (utilize nomes de lugares de origem e destino e detalhes que chamem a sua atenção durante o trajeto). Indique também para que finalidade que você percorre estes caminhos e calçadas.

Caminho 1 -

Caminho 2 -

6. Que trecho de calçada você mais gosta?

7. Você tem o hábito de marcar encontros com amigos ou familiares em alguma calçada específica? _____

8. O que você não gosta nas calçadas de Maracanaú?

9. O que poderia melhorar nas calçadas de Maracanaú?

10. Dados pessoais:

10.1 Sexo: feminino masculino

10.2 Idade: _____

10.3 Escolaridade: _____

10.4 Sua família recebe Bolsa família? Sim Não

10.5 Onde você mora?

10.6 Há quanto tempo mora em Maracanaú?

10.7 Porque mora em Maracanaú?


Muito obrigada!

APÊNDICE 2 | Questionário do Survey

DADOS DO APLICADOR								
Nome:			Data:			Hora:		
Lugar:			Questionário número:					
DADOS DO RESPONDENTE								
Idade:		Sexo: F M		Escolaridade:				
Nasceu em Maracanaú?		Sim () Não ()		Procedência:				
Há quanto tempo vive na cidade?				Em que bairro vive?				
Há quanto tempo vive no bairro?								
A. SATISFAÇÃO RESIDENCIAL, SIMBOLISMO DO ESPAÇO E COESÃO SOCIAL								
0		1	2	3	4		5	9
De jeito nenhum		Um pouco	Mais ou menos	Muito	Muitíssimo		Com toda certeza	Não sabe
SOBRE A CIDADE								
01. Gosto de viver nesta cidade			0	1	2	3	4	5 9
02. Sinto-me apegado a esta cidade			0	1	2	3	4	5 9
03. Gostaria de mudar-me para outra cidade			0	1	2	3	4	5 9
04. Quando estou algum tempo fora, tenho vontade de voltar			0	1	2	3	4	5 9
05. Nesta cidade me sinto em casa			0	1	2	3	4	5 9
06. Esta cidade tem a ver com a minha história pessoal			0	1	2	3	4	5 9
07. Sinto que sou desta cidade			0	1	2	3	4	5 9
SOBRE O BAIRRO EM QUE VOCÊ MORA								
08. Gosto de viver no bairro onde moro			0	1	2	3	4	5 9
09. Sinto-me apegado ao bairro onde moro			0	1	2	3	4	5 9
10. Gostaria de mudar-me para outro bairro			0	1	2	3	4	5 9
11. Sinto-me identificado com o bairro onde moro			0	1	2	3	4	5 9
12. O bairro onde moro é especial para mim			0	1	2	3	4	5 9
SOBRE OS MORADORES								
13. Os moradores do meu bairro são unidos			0	1	2	3	4	5 9
14. As pessoas que vivem no meu bairro têm gostos e costumes parecidos			0	1	2	3	4	5 9
15. No bairro onde moro a maioria dos moradores se conhecem			0	1	2	3	4	5 9
B. PERCEPÇÕES GERAIS								
0		1	2	3	4		5	9
Discordo Totalmente		Discordo muito	Discordo um pouco	Concordo um pouco	Concordo muito		Concordo totalmente	Não sabe
SOBRE O USO APROPRIADO PARA AS CALÇADAS								
16. A calçada pertence ao morador da casa, que pode usá-la como quiser			0	1	2	3	4	5 9
17. As calçadas são públicas e devem servir para o uso de todos os moradores da cidade			0	1	2	3	4	5 9
18. A calçada serve, principalmente, para sair de casa sem estar diretamente na rua			0	1	2	3	4	5 9
19. Qualquer calçada é um espaço de convivência para os moradores			0	1	2	3	4	5 9
20. As calçadas das praças e calçadões podem servir como espaço para o comércio			0	1	2	3	4	5 9
21. As calçadas devem servir, principalmente, para o deslocamento dos moradores pela cidade			0	1	2	3	4	5 9
22. As calçadas podem ser usadas como depósito de materiais para construção e entulhos de obras			0	1	2	3	4	5 9
23. As calçadas diante das casas podem servir como espaço para o comércio			0	1	2	3	4	5 9
24. As calçadas podem ser usadas para depositar o lixo, mesmo fora da hora de coleta.			0	1	2	3	4	5 9
25. Uma calçada pode ser usada como espaço de brincadeira para as			0	1	2	3	4	5 9

crianças.																					
26. As calçadas podem servir como local de estacionamento para carros, motos ou bicicletas								0	1	2	3	4	5	9							
27. A calçada serve, principalmente, para proteger a casa								0	1	2	3	4	5	9							
SOBRE A RESPONSABILIDADE DE CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DAS CALÇADAS																					
0		1		2		3		4		5		9									
Discordo Totalmente		Discordo muito		Discordo um pouco		Concordo um pouco		Concordo muito		Concordo totalmente		Não sabe									
28. A manutenção da calçada deve ser de responsabilidade do morador da casa.								0	1	2	3	4	5	9							
29. A Prefeitura deveria padronizar todas as calçadas da cidade, inclusive as calçadas diante das casas								0	1	2	3	4	5	9							
30. O morador pode construir a calçada da sua casa como quiser								0	1	2	3	4	5	9							
31. A manutenção de todas as calçadas da cidade deve ser de responsabilidade da Prefeitura								0	1	2	3	4	5	9							
32. O morador é quem deve construir a calçada de modo que todos possam usá-la.								0	1	2	3	4	5	9							
USO PESSOAL DAS CALÇADAS																					
0		1		2		3		4		5		9									
Nunca		Raramente		Algumas vezes		Muitas vezes		Quase sempre		Sempre		Não sabe									
Uso as calçadas para...																					
33. Sentar e olhar o movimento				0	1	2	3	4	5	9	38. Brincar com as crianças				0	1	2	3	4	5	9
34. Fazer compras				0	1	2	3	4	5	9	39. Vender coisas				0	1	2	3	4	5	9
35. Conversar com amigos				0	1	2	3	4	5	9	40. Beber com amigos				0	1	2	3	4	5	9
36. Andar pela cidade				0	1	2	3	4	5	9	41. Passear com o coelho (animais)				0	1	2	3	4	5	9
37. Estacionar carro, moto ou bicicleta				0	1	2	3	4	5	9	42. Colocar material de construção				0	1	2	3	4	5	9
C. CALÇADAS DO LUGAR DE MORADIA																					
PERCEPÇÕES SOBRE A DINÂMICA DAS CALÇADAS																					
0		1		2		3		4		5		9									
Discordo Totalmente		Discordo muito		Discordo um pouco		Concordo um pouco		Concordo muito		Concordo totalmente		Não sabe									
No lugar onde moro...																					
43. As pessoas podem caminhar facilmente pelas calçadas								0	1	2	3	4	5	9							
44. As calçadas são muito utilizadas durante o dia								0	1	2	3	4	5	9							
45. As calçadas são muito utilizadas durante a noite								0	1	2	3	4	5	9							
PARECER SOBRE A ESTRUTURA DAS CALÇADAS																					
Dê uma nota de 0 (nota mínima) a 10 (nota máxima) para as calçadas do lugar onde você mora																					
46. Padronização				48. Limpeza				50. Acessibilidade													
47. Piso/revestimento				49. Iluminação				51. Conservação													
SENTIMENTOS SOBRE AS CALÇADAS																					
Em relação às calçadas do lugar onde moro...																					
52. Estou insatisfeito								0	1	2	3	4	5	Estou satisfeito							
53. Estou descontente								0	1	2	3	4	5	Estou contente							
54. Sinto vergonha								0	1	2	3	4	5	Sinto orgulho							
55. Sinto-me inseguro								0	1	2	3	4	5	Sinto-me seguro							
56. Não me agrada caminhar nelas								0	1	2	3	4	5	Agrada-me caminhar nelas							
57. Sinto-me desrespeitado como cidadão								0	1	2	3	4	5	Respeitado como cidadão							

 **Muito**
obrigada!

