

# UMA REFLEXÃO SOBRE O PAPEL DO PEDESTRE E DAS CALÇADAS NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS – O CASO DE MARINGÁ-PR

*José Claudio Ramos Sussay*

Graduado em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá

[jcsussay@uem.br](mailto:jcsussay@uem.br)

**RESUMO:** Vivencia-se, na contemporaneidade, um urbano cada vez mais fragmentado, dentro de um processo de produção e reprodução de relações sociais, produtos e serviços. As cidades são fruto desse processo, e completamente embebidas pela ideologia do automóvel. Nesta contribuição, pretende-se refletir sobre a relação entre o espaço das calçadas com o andar a pé, base desse modal de mobilidade. As calçadas, que surgem com as cidades, primeiramente como forma de proteção das casas contra a sujeira das ruas, se tornam meios de locomoção comuns a quase todos os cidadãos. Porém, acredita-se que elas superem o mero local de passagem e sejam também espaços de convivência, de oferecimento de comércio, de bens e serviços, muitas vezes na forma de conflito pelo consumo do espaço. De uma forma geral, é comum as calçadas serem maltratadas, seja por falta de cuidado e manutenção ou por omissão do poder público. Calçadas bem cuidadas, e de acordo com as normas de construção convidam mais pedestres, inclusive os que possuem necessidades especiais, a se utilizarem da cidade também por este meio, vivenciando e exercendo o direito à cidade.

**Palavras-Chave:** Calçadas; Pedestrianismo; Direito à Cidade.

## A REFLECTION UPON THE ROLE OF THE PEDESTRIAN AND THE SIDEWALKS ON THE CONTEMPORARY CITIES – THE CASE OF MARINGÁ-PR-BRAZIL

**ABSTRACT:** We experience nowadays, an urban world more and more fragmented, within a production and reproduction process of social relations, products and services. The cities are a consequence of this process, and they are completely drenched by the automobile ideology. In this study, the intention is to reflect on the relations between the space of the sidewalks with the use of said sidewalks by pedestrians, as a modal base of mobility. The sidewalks, that occur alongside the cities, primarily did so in order to protect the houses from the filth of the streets, have become the means of transport common to almost every kind of urbanites. However, it is

believed that they surpass this role as a pathway to become a space for interaction, commerce of goods and services, many times in the form of conflict by the use of this space. On the whole, it is common to see the mistreatments of the sidewalks, either by lack of care and maintenance or by omission of the Public Power. Well tended sidewalks, in accordance with construction norms, invite more pedestrians, including those who possess a disability, to utilize the city, experiencing and wielding the right to it.

**Keywords:** Sidewalks; Trekking; Right to the city.

## 1. INTRODUÇÃO

Na contemporaneidade, a apropriação do espaço urbano tem se mostrado um processo repleto de conflitos. Afinal, desde que o uso do solo das cidades torna-se dotado de valor econômico e as cidades assumiram a feição capitalista, sendo polos de concentração e centralização de capital, o direito pelo seu uso tem acirrado este processo, normalmente vinculado com a detenção de recursos.

Neste sentido, o presente artigo busca uma reflexão acerca do direito à cidade como forma de cidadania exercida, ou não, pelos pedestres. Entende-se que este uso do solo urbano tem sido cada vez mais, solapado pela dinâmica do sistema capitalista, principalmente no que tange às calçadas, objeto de reflexão deste estudo.

No período mais recente, marcado por crises e dificuldades financeiras que assolam as mais diferentes camadas sociais, nota-se que muitos daqueles menos providos de recursos vêm nas calçadas uma forma de sobrevivência por meio do trabalho informal. Somado a isso, pequenos comércios também usufruem deste espaço, seja como locus de exercício, seja como forma de ampliação de área. Por outro lado, em áreas residenciais, nota-se um relativo descuido das calçadas por aqueles que possuem imóveis, principalmente quando se trata de terrenos vazios em que o proprietário não reside no local, de modo que, não sofre com consequências por esta falta de zelo.

O presente trabalho é pautado em estudos bibliográficos, que buscam refletir sobre o papel das calçadas e sua relação com o pedestrianismo, entendido aqui como importante modal e forma de consumo do espaço pelo cidadão comum, num efetivo exercício de direito à cidade. A

fim de otimização deste objetivo, são referenciadas algumas situações do cotidiano da cidade de Maringá-PR, o que demonstra de forma efetiva esta relação de conflito.

## 2. A IMPORTÂNCIA DO PEDESTRE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE URBANA

Caminhar é uma característica inerente ao homem, acessível a quase todos, exceto os de pouca idade ou que possuem limitações físicas. Desde os tempos mais remotos, o homem precisou apenas de seus membros inferiores para se deslocar pelo espaço geográfico, indo de um local a outro e satisfazendo necessidades por meio da mobilidade como, por exemplo, caçar e pescar. Atualmente, mesmo com o advento de novos meios de transporte, quase sempre um trecho dos deslocamentos humanos é realizado a pé. O andar a pé já foi tratado por diversos autores da literatura universal, desde o êxodo dos hebreus para a terra prometida descrito na bíblia, passando por Baudelaire<sup>1</sup> (2006) e seu típico *flanêur* de Paris, George e Lennie viajando pela Califórnia a procura de emprego nas propriedades rurais em *Ratos e Homens* de John Steinbeck (2005), ou na família de Fabiano em *Vidas Secas* de Graciliano Ramos (2019), a procura de uma condição melhor de vida. Thoreau (2006) refere-se ao caminhar, em que:

Acho que não consigo preservar minha saúde e meu ânimo se não passar quatro horas por dia, pelo menos – e geralmente é mais do que isso –, vagando através das matas, dos morros e dos campos, absolutamente livre de todos os compromissos terrenos. Você pode propor um centavo para ler meus pensamentos, ou até mil libras. Quando às vezes lembro que os artesãos e os negociantes ficam em suas lojas não só toda a manhã, mas toda a tarde também, sentados de pernas cruzadas, tantos deles – como se as pernas fossem feitas para se sentar sobre elas e não para ficar de pé ou caminhar sobre elas –, acho que merecem algum crédito por não terem cometido o suicídio há muito tempo (THOREAU, 2006, p.71).

O caminhar é uma atividade onipresente, e apresenta muitos benefícios, conforme nos apresenta Wright (1988):

---

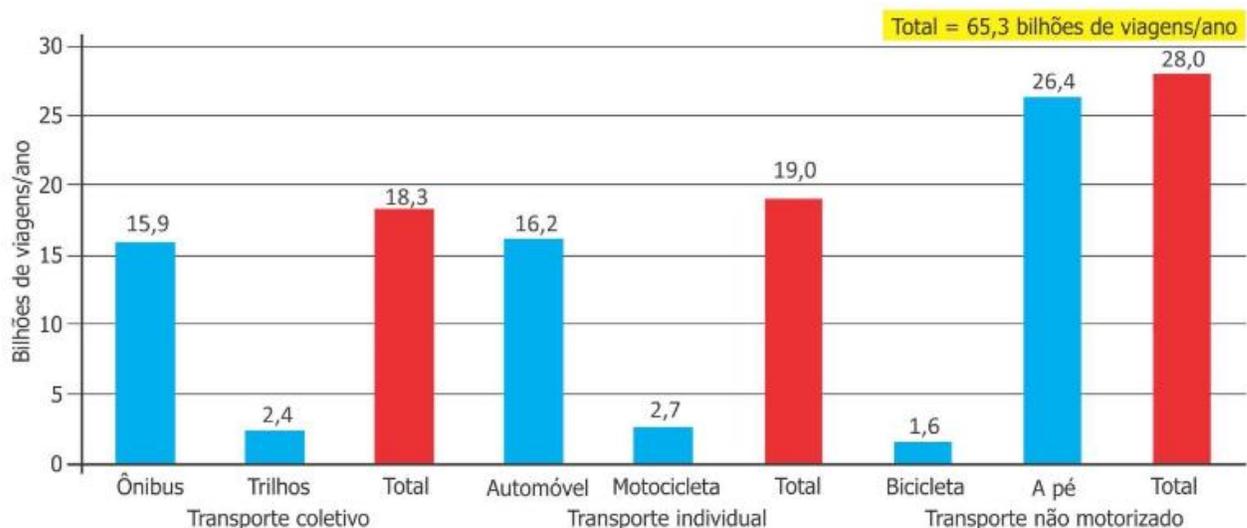
<sup>1</sup> As obras literárias citadas possuem em elo em comum, que é o percurso realizado pelos personagens, sendo que este, devido a sua importância para a narrativa, acaba se tornando personagens com vida própria, sobretudo em *Vidas Secas* de Graciliano Ramos (2019).

É o modo de maior capacidade de transporte em ruas urbanas, superado apenas por veículos coletivos, que operam em vias expressas próprias;  
 Consome apenas energia renovável, com eficiência superada apenas pela bicicleta;  
 É o modo mais rápido para distâncias curtas, e apresenta o grau máximo de flexibilidade, pontualidade, frequência, salubridade e vantagens psicossociais;  
 É o modo que oferece custo mínimo para o usuário e para o setor público. Juntamente com menor vulnerabilidade a sinistros, e ausência de poluição visual, sonora e do ar. (p.53-54)

Percebe-se, portanto, que o caminhar, embora muitas vezes seja um meio de deslocamento não privilegiado pela sociedade contemporânea, é um importante modal que contempla a sustentabilidade de forma mais otimizada, além de beneficiar fisicamente quem o executa.

No que tange à presença e importância do pedestre nos estudos de mobilidade urbana, os dados apresentados na Figura 01, provenientes do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, revelam informações acerca de um levantamento publicado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). A partir da Figura 01, observa-se a importância do modo “a pé” no montante total de viagens em 2016, corroborando essa análise que sinaliza a importância do pedestrianismo, tanto como um modal principal, quanto complementar a outros.

**Figura 01 – Deslocamentos anuais por modal principal no Brasil em 2016**

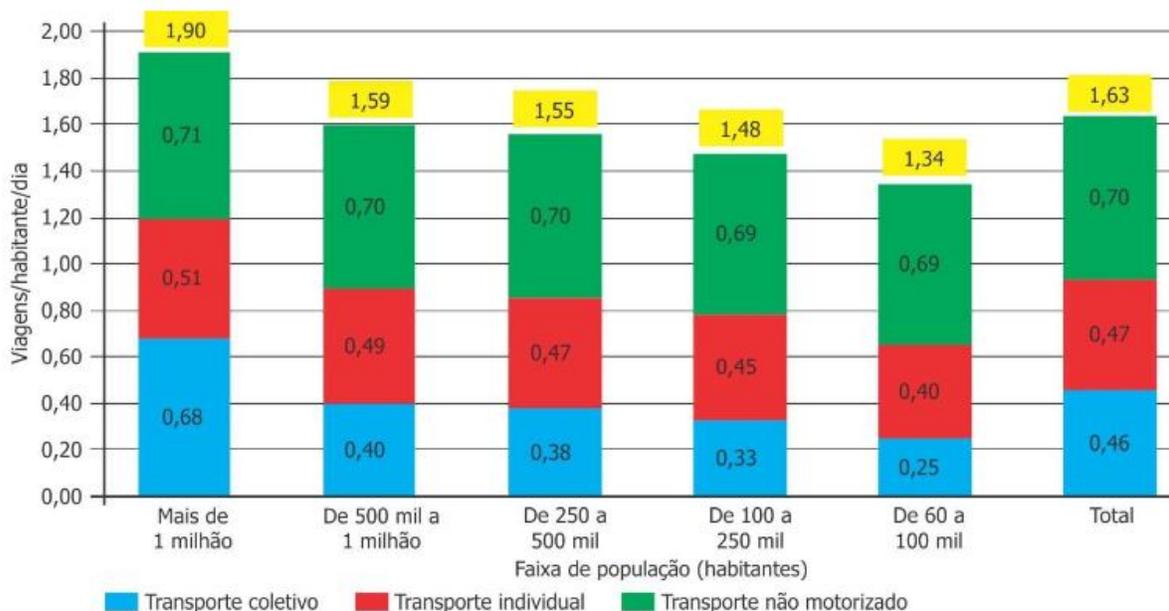


**Fonte: ANTP (2018, p.8)**

Observa-se que o modal “a pé” figura com grande significância com relação à todos os demais, mas, principalmente entre os não motorizados. Este dado corrobora a afirmação e o intento deste artigo, em que busca valorizar esta forma de deslocamento urbano.

A Figura 02 apresenta dados referentes aos tipos de mobilidade urbana segundo o porte dos municípios brasileiros no ano de 2016. Nesta figura é importante relativizar o tamanho das cidades, segundo sua população total, com as principais formas de mobilidade. Afinal, entende-se que esta relação oferece a oportunidade de realização de uma reflexão crítica sobre as formas com que as pessoas optam por se deslocar neste espaço.

**Gráfico 2 – Mobilidade dos habitantes por porte do município e modo principal, 2016**



**Fonte: ANTP (2018, p.9)**

Porém, nota-se que, infelizmente, o caminhar é uma ação muitas vezes negligenciada, e até tratada de maneira preconceituosa por parte dos planejadores de sistemas de transporte e pelos outros usuários da mobilidade urbana. Afinal, as cidades são regidas por um Estado capitalista e que, como tal, realiza a maioria de suas ações sempre considerando meios de reprodução de capital. O espaço urbano, na atualidade, se caracteriza por ser um espaço das diferenças onde as relações são pautadas pelo valor de uso. A cidade na obra de Lefebvre (1999, 2008) é

caracterizada como um produto, obra, e nela não há apenas uma (re)produção de bens e serviços, mas também de seres humanos. O conceito de “produção” para esse autor perpassa além da mera fabricação de artigos, mas como afirma, “há produção das representações, das ideias, das verdades, assim como das ilusões e dos erros. Há produção da própria consciência” (LEFEBVRE, 1999, p.45). Dessa forma, no bojo de toda essa produção cultural, social e material que o urbano contém, o pedestrianismo geralmente não é a principal forma de geração de acúmulo de capital, e por não favorecer os interessados diretos e indiretos, sobretudo os meios automotores, torna-se desprivilegiado. Segundo Harvey (2012), as cidades surgem da concentração social e geográfica do produto excedente da obtenção da mais-valia. Portanto, o fenômeno da urbanização corre em paralelo com a acumulação de capital.

Araújo (2012), analisando o processo de urbanização capitalista de grandes centros, à luz da obra de Henri Lefebvre, demonstra que ao longo do tempo, sobretudo nos lugares mais desenvolvidos, existiu, em sua gênese, uma “implosão”, causada pela industrialização que, num primeiro momento, se instalou próximo de fontes de matéria-prima e energia e, logo após, se aproximou das cidades por conta da disponibilidade de força de trabalho, da concentração e centralização de capitais e do mercado de seus produtos junto aos consumidores. Logo após esse processo de “implosão”, as cidades tenderam à “explosão”, caracterizada pela periferização da malha urbana (ou fragmentação espaço-social). Desse processo, comumente surgiram cidades com características à generalização das relações sociais pautadas no valor-de-troca, em detrimento ao que acontecia nos espaços urbanos em períodos anteriores, quando as relações eram pautadas, principalmente, no valor-de-uso, das mercadorias e das próprias cidades. Essa mudança de valores das relações urbanas trouxe algumas consequências para a vivência cidadina, como, por exemplo, nas relações espaço-tempo que, atualmente, são pautadas por fatores quantitativos, ratificando as cidades e suas relações de forma tipicamente capitalistas.

Na sociedade contemporânea, em que a cultura fetichista e individualista do automóvel é consideravelmente arraigada, parece ser difícil para alguns considerar a importância do pedestre em toda conjuntura atual. Nas palavras de Baudrillard:

pode-se admitir que ele (o automóvel) é um objeto sublime. Abre como que um parêntese absoluto na cotidianidade de todos os outros objetos. A matéria que transforma, o espaço-tempo, é uma matéria incomparável a qualquer outra. E a síntese dinâmica que lhe outorga o automóvel pela velocidade é, ela também, radicalmente diferente de qualquer outra espécie de função habitual. O movimento por si só constitui certa felicidade mas a euforia mecanicista da velocidade vem a ser outra coisa: é fundada, no imaginário, sobre o milagre do deslocamento. A mobilidade sem esforço constitui uma espécie de felicidade irreal, de suspensão da existência e de irresponsabilidade. A velocidade tem como efeito, ao integrar o espaço-tempo, reduzir o mundo a duas dimensões, a uma imagem, vem ela livre de seu relevo e de seu devir, entrega-se de certo modo a uma imobilidade sublime e a uma contemplação. “O movimento”, diz Schelling, “é somente a procura do repouso”. Além de cem quilômetros por hora, há a presunção de eternidade (também de neurose talvez). Esta segurança em um além e um aquém do mundo é o alimento da euforia automóvel e nada tem de um tônus ativo: constitui uma satisfação passiva mas cujo cenário muda continuamente (BAUDRILLARD, 2008, p.74-75).

Nesse trecho, percebemos um pouco do que se apresenta como a sociedade do automóvel. Movida por um largo apoio midiático, que bombardeia os indivíduos desde a infância, em que o automóvel seria o meio de transporte mais interessante e proporciona um deslocamento considerado, por muitos, quase que perfeito. Além disso, o automóvel traz um aumento instantâneo de status ao seu utilizador, principalmente se o automóvel for de determinados marcas ou modelos. Os veículos assumem uma função de conspicuidade, de modo que seu consumo normalmente representa como que diplomas para seus utilizadores, uma forma de demonstração de que “venceu na vida”, embora isso seja uma questão relativa. Esta discussão corrobora o que Baudrillard (2008) afirma, quando o autor referencia a sociedade atual como a sociedade do ter e do parecer, em detrimento da sociedade do ser.

É sabida a predileção dos governantes pelo real estímulo ao uso do automóvel (embora por vezes afirmem o contrário, até mesmo construindo ciclovias e afins), com grandes investimentos para a abertura de ruas nas cidades e rodovias no território brasileiro, além de incentivos para a implantação de empresas do ramo rodoviário no Brasil desde o início do século XX, conforme afirma Scarlato (1987). Sobre esta pauta, a título de exemplificação, pode-se mencionar o planejamento e a implantação da cidade de Brasília nos anos 1950, a qual foi a

principal vitrine de um espaço planejado de acordo com os ideais de Le Corbusier<sup>2</sup>, onde o automóvel foi privilegiado pela implantação de largas avenidas e espaços de estacionamento.

Com essa instalação maciça de montadoras e fábricas de insumos, desde meados do século passado e mais veementemente desde as duas últimas décadas, veículos são constantemente colocados nas ruas do país e seu consumo estimulado pela mídia, se tornando parte do imaginário popular de mobilidade e conspicuidade. Some-se a esse quadro a idealização da posse e porte do automóvel, promovido pela indústria cultural estadunidense, na qual o carro sempre aparece como um elemento de mobilidade fluída, quase que apaixonante e, atrativo o suficiente para o flerte.

Tudo isso se entranha no subconsciente coletivo, representado em um slogan famoso de uma distribuidora de combustíveis do Brasil, a saber: “apaixonados por carro como todo brasileiro”. Neste contexto, desde criança, o brinquedo que é oferecido, sobretudo aos meninos, é um automóvel em miniatura, de modo que estas crianças já começam, a vislumbrar este bem como um dos objetivos de vida. Esta perspectiva corrobora com Baudrillard (2008), o qual afirma que desde a infância as pessoas são treinadas para serem exímios consumidores. No caso, com o intuito de dirigir. Quando estes indivíduos atingem maioridade, o objetivo primaz torna-se, comumente, a autorização para dirigir, corroborando com a hegemonia do automóvel que o mercado induz.

Além desse planejamento do espaço urbano, voltado principalmente para o transporte motorizado individual e/ou familiar, juntamente com a ideação midiática, existe, principalmente desde a década de 1980, uma facilidade para a aquisição desses veículos, como redução da carga tributária e financiamentos, questão já abordada por Santos e Silveira (2002), quando os mesmos trataram da expansão do comércio e do consumo no Brasil.

Assim, o automóvel que surge como um objeto de luxo, conforme afirma Gorz (2003), hoje se apresenta como um consumo banalizado e comum nas famílias, e muitas delas se dão ao privilégio de ter mais de um veículo num mesmo círculo familiar. Nesse sentido, entende-se que o uso exacerbado do automóvel acaba por ferir o espaço urbano de forma consistente por diversas

---

<sup>2</sup> Para um entendimento sobre as ideias desse autor sobre planejamento urbano, cf. LE CORBUSIER, *Planejamento Urbano*. 3ªed. São Paulo: Perspectiva, 1984; e LE CORBUSIER, *Os três estabelecimentos urbanos*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1979.

nuances como, por exemplo, pelos congestionamentos cada vez mais habituais e não mais exclusivos dos grandes centros, mas que já são percebidos em cidades médias; seja pelos custos ambientais das emissões de poluentes e ruídos, que acabam por fazer o urbano cada vez menos salubre. Some-se a esse quadro os elevados custos que o Estado é onerado pela realização de infraestruturas de transporte, e pelos acidentes automobilísticos, causados na maioria das vezes pela imprudência e imperícia de seus condutores.

Roberto Da Matta, em seu estudo sobre o trânsito brasileiro, é enfático em afirmar que “o automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e palanquins”. (DAMATTA, 2010, p.18). Essa visão do automóvel como um espaço/objeto elitista, que separa seus usuários pretensamente superiores do restante dos cidadãos, testifica a afirmação de Gorz (2008), em que “o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um.” (GORZ, 2008, p.78). Por outro lado, sob o senso comum da sociedade de consumo, utilizar transportes públicos, a bicicleta ou o pedestrianismo é visto com conotação negativa. A partir desse contexto, a sociedade do automóvel acaba, de forma geral, considerando o pedestre como um “estorvo”, um obstáculo para o que podemos chamar de “mobilidade fluida”. Ratificando esta condição, Yázigi (2000) nos apresenta uma importante reflexão do pedestre em nossas cidades, com uma especial atenção ao caráter excludente dos equipamentos da mobilidade urbana:

Desde que se considere o valor de uso da cidade, fica muito difícil sustentar qualquer teoria que não coloque o pedestre num papel central. Como se não bastasse a inferioridade psicológica e social com que é tido; como se insuficientes não fossem os buracos e obstruções automotoras e não automotoras das mais diversas naturezas; desponta a pior delas, o risco do acidente e da morte. Pessoas vulneráveis como: deficientes da mobilidade, cegos, idosos e crianças são convidados à abstenção. A própria idéia de cidade e mesmo a concepção dos equipamentos não os considera” (YÁZIGI, 2000, p.279, grifos nossos)

Com relação aos problemas dos pedestres em nossas cidades, Vasconcellos (2000) nos apresenta alguns fatores para classificarmos esses problemas:

a) problemas de transporte, sem a participação de veículos: calçadas inadequadas, com buracos, sujeira, obstáculos físicos, barreira e ocupação por vendedores ambulantes; b) problemas relacionados ao tráfego: ameaça de acidentes pelos veículos ao cruzar a via em condições inadequadas, a necessidade de esperar muito tempo para atravessar e o congestionamento de pedestres em calçadas mal dimensionadas; c) condições climáticas desfavoráveis (chuva, calor forte); d) poluição sonora e atmosférica; e) queda de objetos, e f) assaltos (VASCONCELLOS, 2000, p.152).

No que se refere às condições legais, o Código Nacional de Trânsito (Lei 9503/97) apregoa e prioriza a segurança na circulação dos pedestres, e atribui aos órgãos de trânsito a competência de garantir deslocamento seguro aos mesmos:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente (Artigo 1, incisos (...), CNT).

A mesma legislação, em seus artigos 68,69,70 e 71, trata do comportamento que o pedestre deve ter no trânsito, inclusive no tocante à utilização consciente das calçadas e da prioridade que o pedestre possui na utilização da faixa de pedestres. Deve-se destacar que, apesar do Código Nacional de Trânsito trazer avanços relevantes para os direitos do pedestre, este ainda se apresenta marginalizado na sua concepção. Portanto, cabe a todos os componentes da mobilidade urbana, sobretudo o Estado, planejar e executar políticas de valorização deste modal.

### 3. CALÇADAS E ESPAÇOS PÚBLICOS –PROLEGÓMENOS DE UMA DISCUSSÃO

Desde que penso a calçada, nela vejo um retrato claro do Brasil. Não só em seu piso fragmentado, como em toda a categoria de conflitos que nele tem mediação (YÁZIGI, 2000, p.167).

Como é possível avaliar a importância das calçadas em nossas cidades na atualidade, para seus diversos usos? Em que condições estão a maioria destas calçadas? Estas questões são prementes quando se pretende discutir o conjunto da mobilidade urbana em nossas cidades – e é mister lembrar, inclusive quando discute-se a cidade *per si*. O presente item deste artigo não tem intenção de esgotar as questões que envolvem a relação entre calçadas e cidadãos, mas instigar a reflexão sobre este processo. Assim, limita-se a trazer reflexões acerca das calçadas enquanto espaço público e destinado ao uso comum das pedestres.

Entende-se que, praticamente, todos os habitantes das cidades passam ou já passaram por este tipo de espaço, muitas vezes esquecido e marginalizado. A calçada é uma integrante do cotidiano da grande maioria dos cidadãos. Espaço da pressa, do passeio, do encontro, do flerte, do programa e do delito, enfim, conforme afirma Yázigi no excerto supra-apresentado, e um retrato claro de nosso país, cheio de contrastes e contradições. Mas afinal, o que é calçada?

Yázigi (2000, p.31) nos traz a seguinte definição:

Entende-se por calçada o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, superfície visualmente situada a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas. Sua denominação mais correta é a de passeio, mas consagrou-se como calçada por causa de alguns fatos históricos. Primitivamente em São Paulo, as ruas não tinham qualquer tipo de pavimentação e todo o seu espaço era destinado à circulação de pessoas, cavalos ou veículos tracionados por animais, sem separação. Nesta época, chamava-se calçada ou calçadinha uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, colada a parede externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais – de onde, talvez, tenha vindo a atual denominação. E, à medida que os beirais avançavam sobre a mesma, servia de passagem protegida para o pedestre, nos trechos que existia. O leito carroçável era de terra. Quando este passa a ser pavimentado, calçado com pedras, o todo recebe a denominação de calçada. A origem da palavra é latina: *calcatúra, ae*, ação de calçar, pisar... donde, calcanhar, calçada por sua função no andar. Posteriormente, quando surge separação entre circulação motora e de pedestres, a calçada passa a ser designada, preponderantemente, de passeio público, mas ambas denominações continuam válidas. (YÁZIGI, 2000, p.31).

Desta forma, percebe-se que o autor, além de delimitar as calçadas espacialmente, realiza aqui, de certa forma, uma “breve história” da calçada. Esta que, se constituiu num primeiro momento como proteção para a estrutura das casas, deveria ser devidamente apropriada pelos pedestres como passagem protegida, embora, na atualidade, por vezes nota-se que esta apropriação é marcada por conflitos entre interesses e formas de uso.

As calçadas, inseridas no conjunto de nossas cidades, se constituem num importante componente do cotidiano de praticamente todos os habitantes. É um espaço que comporta de uma só vez diversas e adversas temporalidades (pressa, calmos passeios, trabalho, lazer, consumo, entre outros) e espacialidades e direções (diferentes percursos no espaço urbano, podendo ser dimensões macro ou micro escalares), realizando um consumo do espaço, como ressaltam Lefebvre (2001) e Carlos (2002). Além disso, a calçada é espaço de encontros, desencontros, contatos entre pessoas de mundos que se tocam, se veem, se percebem, mas não necessariamente se pertencem. Jacobs (2001, p.29) afirma que as ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos, e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres.

No bojo do processo de “quantificação” das relações urbanas citado acima, o espaço urbano tem passado por um processo de esvaziamento de pessoas. Para tratar do objetivo desse artigo, acredita-se ser necessário abordar como as ruas (consequentemente as calçadas) se constituem nesse urbano tão fragmentado e, como exposto, pautado pelas relações de troca. Outrossim, devemos pensar a calçada como um importante componente no processo de produção do espaço na cidade atual. Henri Lefebvre (1973) nos aponta alguns importantes aspectos da rua (e consequentemente da calçada) na cidade atual:

Si en nas ciudades modernas la calle no es ya lo que fue en las ciudades medievales o antiguas, es decir, fundamento de la sociabilidad, no por ello há devenido simple lugar de tránsito y circulación, simple conexión entre lugares de trabajo y residencia. Conserva una realidad propia, una vida específica y original. Si, por otra parte, los modernos problemas de la circulación automovilística tienden a privilegiar la calle en tanto que vía de tránsito, no deben disimular su valor social; la realidad contiene aquí 'el valor'. La calle arranca a la gente del aislamiento y la insociabilidad. Teatro espontáneo, terreno de juego sin reglas precisas, y por ello más interesantes, lugar de encuentro y solicitudes múltiples – materiales, culturales, espirituales – , la calle resulta indispensable (LEFEBVRE, 1973, p.181, grifo nosso)

Além de se pensar a calçada como um espaço que comporta diversas temporalidades e espacialidades, uma discussão que deve ser realizada é a do entendimento da calçada como um espaço público. Mas, para esse entendimento da calçada, deve-se ter a devida compreensão sobre o que se configura como espaço público, considerando-se o declínio que o mesmo tem apresentado na contemporaneidade.

Ribeiro (2008) aponta que, inicialmente, a noção de espaço público nos remete à Grécia Antiga. Na *ágora*, espaço público que originou as praças, aconteciam os eventos daquela sociedade, e o público era a contradição da ideia do privado, protegido do exposto, que se desenvolvia na casa (*óikos*). O público e o privado eram os espaços em que se desenvolvia a política, objeto da prática dos homens livres.

Avançando temporalmente, na Idade Média a vida pública ocorria principalmente nas igrejas, esta relacionada com a proposta da salvação. Ademais, acerca do que se constitui como público, Hannah Arendt em *A Condição Humana* nos traz algo sobre o temário:

(...) o termo 'público', significa o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele. Este mundo, contudo, não é idêntico à terra ou a natureza como espaço limitado para o movimento dos homens e condição geral da vida orgânica. Antes, tem a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem. Conviver no mundo significa essencialmente ter um mundo de coisas interposto entre os que nele habitam em comum (...), o mundo ao mesmo tempo separa e estabelece uma relação entre os homens (ARENDR, 2007, p.62, grifo nosso).

A autora continua sua análise sobre o espaço público, afirmando que a esfera pública nos reúne uns com os outros e, ao mesmo tempo, evita que colidamos (p.62). Nesta mesma linha de raciocínio, Ghizzo (2012), em seu estudo sobre mobilidade de consumidores, estudando as relações que os mesmos imbricam nas ruas comerciais, afirma que a rua é espaço onde mundos se tocam e se relacionam, mas não se pertencem, pois, ao final do dia, as pessoas voltam para seus lares ratificando a fragmentação espaço-social das cidades.

Milton Santos, em sua obra *O Espaço do Cidadão* (1987) traz uma relevante reflexão acerca da mercantilização dos espaços públicos, a partir da transformação do cidadão em

consumidor insatisfeito. Nesse sentido, quem não teria condições de arcar com os custos dos espaços públicos não teria acesso a estes. Junte-se aí o consumo exacerbado de nossa época, juntamente ao crescente individualismo de nossa sociedade. O autor afirma, de forma pessimista, que “o espaço que vivemos é, na realidade, um espaço sem cidadãos” (1987, p.48).

Gomes (2002), relativizando a cidadania, enquanto prática que deveria ser comum no espaço urbano, e a Geografia, afirma que a primeira possui um forte componente territorial, portanto, uma relação de poder implícita nas relações sociais urbanas.. Esta relação teve início na Grécia Antiga, em que uma nova forma de relação social compreenderia um novo arranjo espacial. “O poder cidadão surgiu da confrontação dos habitantes, concentrados em certa área, no caso a cidade de Atenas, contra o poder de uma oligarquia rural que controlava o poder político e a produção de riqueza dessa sociedade.” (GOMES, 2002, p.130). Portanto ser cidadão seria pertencer a uma porção territorial.

Nesses termos, o autor entende, e concorda-se com a ideia de que o recuo da cidadania corresponde ao recuo dos projetos social e espacial. Relativizando-se com o espaço urbano, a cidadania está justaposta com o uso das cidades. Neste sentido, o ponto de vista de Milton Santos (1987), quando afirma que nosso espaço é desprovido de cidadãos, ratifica o entendimento de que o declínio destes lugares está intimamente vinculado com a falta de cidadania. Corroborando com esta discussão, Serpa (2017) esclarece que:

O espaço público é aqui compreendido, sobretudo, como o espaço da ação política ou, ao menos da possibilidade da ação política na contemporaneidade. Ele também é analisado sob a perspectiva crítica de sua incorporação como mercadoria para o consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista na escala mundial. Ou seja, ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos (SERPA, 2017, p.09)

Dessa forma, vê-se o declínio dos espaços públicos, com o confinamento<sup>3</sup> da sociabilidade e vivência da cidadania nas cidades, esta por sua vez mais fragmentada. Outro autor

---

<sup>3</sup> Ribeiro (2008), em relação à raridade de espaços públicos na cidade atual, aponta a utilização desta para a criação de realização diferencial de lucro nas cidades. Empreendimentos são vendidos pelos agentes imobiliários com o chamariz da localização próxima à praças e outros espaços públicos. Conforme afirma o autor: “vende-se o acesso mais fácil àquilo que é de todos” (p.95)

que ajuda a entender o espaço público e suas características na atualidade é Sennett (1999), que considera os desdobramentos de uma sociedade cada vez mais intimista, produto de um processo que se inicia desde o século XVIII, e que acaba por desembocar na atualidade, com uma hipervalorização das relações impessoais e um foco muito relevante na intimidade, ao invés do conteúdo do discurso. São colocados alguns aspectos que comprometem o espaço público, tais como: apropriação privada dos espaços comuns, progressão das identidades territoriais, emuralhamento da vida social (*Internet* e telefonia, por exemplo) e o crescimento das ilhas utópicas, (condomínios fechados), num processo chamado por Sennett (1999) de “comunidades destrutivas”. Devemos lembrar também da contribuição de Habermas (1984) para a nossa reflexão, afirmando que com as evoluções do modo de produção capitalista, existe uma dissolução entre a relação entre público e privado, a razão se perde e é substituída pelo mero consumo. No bojo dessa questão:

A esfera pública burguesa desenvolve-se no campo de tensões entre Estado e sociedade, mas de modo tal que ela mesma se torna parte do setor privado. A separação radical entre ambas as esferas, na qual se fundamenta a esfera pública burguesa, significa inicialmente apenas o desmantelamento dos momentos de reprodução social e de poder político conjugados na tipologia das formas de dominação da Idade Média avançada. Com a expansão das relações econômicas de mercado, surge a esfera do “social”, que implode as limitações da dominação feudal e torna necessárias formas de autoridade administrativa. Á medida que é intermediada pelo sistema de trocas, a produção liberta-se das competências da autoridade pública – e, por outro lado, a administração descarrega-se de trabalhos produtivos. O poder público concentra-se nos Estados nacionais e territoriais, eleva-se acima de uma sociedade privatizada (HABERMAS, 1984, p.169).

Entendendo a questão do espaço público como cada vez mais raro na cidade capitalista contemporânea, a qual busca impedir o uso e o consumo desse espaço pelos cidadãos que ficam cada vez mais desprovidos de cidadania, pode-se citar o planejamento urbano como um instrumento para este fim, que, no âmago do tema em pauta, valoriza sobremaneira os transportes individuais motorizados, conforme supramencionado.

Outro aspecto importante para se tratar do declínio dos espaços públicos é o surgimento dos “simulacros de espaços públicos”, a exemplo dos *shopping-centers*, galerias comerciais e áreas de lazer em que se paga para usar. Assim, em épocas passadas, o principal lazer dos

moradores das cidades era ir a alguma praça da cidade para passear, namorar ou brincar, valorizando a sociabilização. Famílias se reuniam no final da tarde nas calçadas para prosearch até altas horas. Enfim, o uso destes espaços públicos era mais efetivo naquela época. Na atualidade, a grande maioria das famílias, quando vão realizar um passeio, tem como primeiro destino um *shopping-center* da sua cidade ou de cidades próximas.

Ghizzo (2012) atenta para o fato que os *shopping-centers*, hoje, funcionam como alhures, ou “falsos espaços públicos”. Travestem-se de espaços públicos, com a instalação de áreas de convivência no seu interior, além do conforto do ar condicionado, funcionando de certa forma como uma ilha de tranquilidade em contraponto ao caos da cidade em seu entorno. Mas todos esses conjuntos de características desses espaços apresentam um alto custo: são monitorados por toda uma sorte de equipamentos de vigilância e equipes de vigilantes, portanto não são todas as pessoas que possuem acesso a estes espaços. Aqui, pode-se novamente se reportar ao que Santos (1987) chamou de possuidores e despossuidores, sendo os primeiros aqueles com acesso a estes lugares e, os segundos, os excluídos dos mesmos.

Além disso, acredita-se que, no que concerne ao objetivo deste trabalho, não haja demanda para discussão sobre a ideologia do consumo que os *shopping-centers* estão embebidos, desde sua concepção arquitetônica (muitos tem a aparência de catedrais, para se louvar ao “deus-mercadoria”), até a sua concepção publicitária. Sorbazo (2006) chama esses locais de espaços semipúblicos ou pseudopúblicos, caricaturas da vida social, um local que pelo controle é privado das contradições. Portanto, diante de tudo isso se concorda com a afirmação de Ribeiro (2008) que estes espaços não são públicos, mas que possuem a “ilusão do público”, principalmente pela questão do acesso diferencial que permitem. Lefebvre (2000) nos esclarece acerca desses espaços produzidos, onde:

ces espaces ont un caractere *visuel* de plus em plus prononcé. On les fabrique pour le *visible*: gens et choses, espaces et ceux qu'ils emboîtent. Ce trait dominant, la visualisation (plus important que la 'mise en spectacle', que d'ailleurs il inclut) masque la répétition. Les gens regardent, confondant la vie, la vue, la vision. On construit sur dossiers et plans. On achète sur images. La vue et la vision, figures classiques em Occident de l'intelligible, se changent em pièges; ils permettent dans l'espace social la simulation de la diversité, le simulacre de la lumière intelligible: la transparence (LEFEBVRE, 2000, p.92).

#### **4. AS CALÇADAS COMO OBJETO DE REFLEXÃO: O CASO DE MARINGÁ-PR**

No intuito de apresentar fatos para a reflexão proposta, utilizar-se-á da cidade de Maringá-PR. Trata-se de uma cidade média, com 417.010 habitantes, conforme IBGE (2019), localizada na mesorregião norte-central paranaense. Sua economia é pautada principalmente no setor terciário, com grande oferta de comércio e serviços para a sua população e aquela de sua hinterlândia.

Neste contexto, uma questão que se apresenta é a da cessão de espaços públicos para o interesse privado. A partir da cessão de concessões por parte do Estado, diversos empreendedores implantam seus negócios dentro de espaços públicos ou aumentam sua área de ação, principalmente em calçadas e praças. Quando se trata das calçadas, o principal exemplo que se pode observar em Maringá é os das bancas de jornal espalhadas pela cidade, mas com maior densidade no centro tradicional. Além das bancas de jornal, há também outros usos, como vendedores e, até mesmo, espaço de consumo de mercadorias, normalmente associados a estabelecimentos de alimentação, como bares, lanchonetes e pequenos restaurantes. Muitas vezes estes estabelecimentos estão mal localizados, ocupando boa parte das calçadas. Exemplo disso é visto em Maringá com um caso bastante relevante, como o da banca localizada na esquina da Av. Getúlio Vargas com a Rua Santos Dumont, a qual se apropriou do espaço público, dificultando a mobilidade de pedestres e, em maior gravidade, daqueles de mobilidade reduzida.

**Figura 03 – Banca de revistas localizada na esquina da Av. Getúlio Vargas com a Rua Santos Dumont em Maringá-PR, em 2019.**



**Fonte: O autor**

Além dos empreendedores que possuem concessão, existem também empreendedores que não possuem a mesma e trabalham informalmente, tais como: engraxates, vendedores de mercadorias ilegais, cartomantes e flanelinhas, entre outros. Aqui, existe uma questão superior à profundidade deste trabalho, envolvendo questões econômica e social, que levam essas pessoas realizar estas atividades. Porém, por não se tratar do objetivo proposto, esta temática não será desenvolvida neste trabalho.

Ainda envolvendo o comércio, outra situação que envolve as calçadas e já mencionada é a utilização incorreta por parte dos comerciantes que utilizam a calçada como local de exposição de seus produtos, ou pra colocação de mesas e cadeiras, no caso de bares e restaurantes, apesar de existirem diversas leis<sup>4</sup> que tratam da estrutura mínima que as calçadas devem apresentar para um uso que possibilite a todos os habitantes uma mobilidade segura.

Pode-se, por meio destes exemplos, estabelecer uma percepção das calçadas com relação à sua localização no espaço urbano maringaense e condições de uso por seus cidadãos. Outro exemplo é de uma calçada localizada no final da Avenida Mandacaru, região periférica da cidade,

<sup>4</sup> No caso de Maringá-PR, as normas para uso e construção de calçadas são regidas pela Lei Complementar nº 1135/2018, disponível em: [http://sisweb.maringa.pr.gov.br:81/formularioProcesso/arquivos/pag\\_4\\_legisla%C3%A7%C3%A3o/9\\_NRM\\_Normas\\_Regulamentares\\_Municipais/NRM%20cal%C3%A7adas.pdf](http://sisweb.maringa.pr.gov.br:81/formularioProcesso/arquivos/pag_4_legisla%C3%A7%C3%A3o/9_NRM_Normas_Regulamentares_Municipais/NRM%20cal%C3%A7adas.pdf)

conforme Figura 04. Conforme podemos perceber na foto, a calçada se encontra em péssimo estado de conservação, com muito mato e sujeira, com muito pouca ou nenhuma condição de utilização por portadores de necessidades especiais.

**Figura 04 – Calçada localizada no final da Avenida Mandacaru em Maringá-PR, em 2019.**



**Fonte: O autor**

Na figura 05, pode-se perceber que, numa calçada localizada na Avenida Brasil, há uma calçada em melhor estado, com uma larga utilização por pedestres de todos os tipos, e com diversos usos, como comércio ambulante e músicos. Nota-se, ainda, uma bicicleta travada numa placa de sinalização, o que denota a falta de equipamentos urbanos para a guarda segura desse meio de transporte.

**Figura 05 – Calçada localizada na Avenida Brasil em Maringá-PR, em 2019**



**Fonte: O autor**

Já na figura 06, vemos um músico tocando numa calçada na Av. Getúlio Vargas. Dessa forma percebemos, que além de este realizar a atividade para seu sustento, existe um componente cultural na apropriação das calçadas e praças, e que vai desde a música aqui representada, até a exibição teatral e as narrativas populares, retratadas magistralmente no romance *O voo da guará vermelha*, de Maria Valéria Rezende (2014).

**Figura 06 – Músico na Avenida Getúlio Vargas, em Maringá-PR, em 2019**



**Fonte: O autor**

Existem no município ainda áreas mais populares e pertencentes ao centro, e com grande fluxo, como a Avenida Tamandaré, uma região próxima ao novo Terminal Urbano, onde há diversas lojas, lanchonetes, vendedores de loteria e ambulantes, conforme a Figura 07 demonstra.

**Figura 07 – Vendedor ambulante na esquina da Avenida Tamandaré com a Avenida Duque de Caxias em Maringá-PR, em 2019.**



**Fonte: O autor**

## **5. À GUISA DE CONCLUSÃO**

Conforme discutido ao longo deste artigo, a cidade contemporânea é capitalista, e produto da sociedade que nela habita, se (re)produz e (re)produz bens e serviços. Portanto, um espaço de conflitos pelo uso do solo urbano, principalmente nas áreas mais valorizadas.

Neste contexto, uma observação para as ruas e suas calçadas mostra de forma consistente esses conflitos e a conseqüente desigualdade de usos que o urbano abarca. Assim, acredita-se na possibilidade de um urbano com oportunidades de inserção mais igualitárias, e tudo isso passa pela construção de equipamentos urbanos que atendam a todos os habitantes, e suas dificuldades de locomoção.

Sobre questões legais, existem legislações municipais que abarcam essas necessidades devem ser cumpridas de forma efetiva, embora, na prática, isso nem sempre acontece. Além

disso, calçadas com melhor qualidade ajudam a contrabalancear a cultura vigente do automóvel, tão arraigada no planejamento urbano, e até mesmo nos cidadãos, que faz com que o urbano tenha uma mobilidade menos fluida.

O uso das calçadas deveria proporcionar ao cidadão uma melhor forma de exercício de sua cidadania e conseqüente direito à cidade. Porém, o presente artigo chama a atenção para a limitação desta cidadania, pois, comumente, na relação de conflito entre cidadão e outras formas de uso das calçadas, normalmente o primeiro precisa se adequar às condições impostas pelo segundo. Devemos ainda levar em conta as formulações e práticas que tiveram a intenção de colocar o cidadão se apropriando de forma profunda o urbano, das quais podemos citar a Deriva Urbana, formulada por Debord (2003) juntamente com seu grupo da Internacional Situacionista, e aprofundada posteriormente nos trabalhos e intervenções de Careri (2013, 2017).

Assim, o presente estudo atenta para uma questão que demanda mais e maiores pesquisas. Portanto, longe de esgotar esta temática, pretende-se despertar o interesse de outros pesquisadores. Afinal, entende-se que o espaço urbano e suas calçadas devem receber mais atenção dos gestores urbanos na intenção de oferecer à seus habitantes melhores condições do exercício de cidadania e do direito à cidade.

## REFERÊNCIAS

ANTP – Associação Brasileira dos Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional dos Transportes Públicos – Simob/ANTP, Relatório Geral 2016**. São Paulo: ANTP, 2018. Disponível em: <http://www.antp.org.br/relatorios-a-partir-de-2014-nova-metodologia.html>. Acesso em 26 de Abril de 2019.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. 10ªed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 2007.

BAUDELAIRE, Charles. **As flores do mal**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. 3ªed. Lisboa: Edições 70, 2009.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2008.

BRASIL. Lei 9503/97, de 23 de Setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília.DF. set. 1997.

- CARERI, Francesco. **Caminhar e parar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.
- CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O Consumo do Espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2002.
- DEBORD, Guy. Teoria da Deriva. In: JACQUES, Paola Berenstein. **Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- GHIZZO, Márcio Roberto. **A mobilidade do consumo e a produção do espaço no aglomerado urbano de Maringá**. 2012. 200f. Tese (Doutorado em Geografia)-Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2012.
- GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana: ensaio de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In; LUDD, Ned. **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2003.
- HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Península, 1973.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- RAMOS, Graciliano. **Vidas Secas**. 120ªed. Rio de Janeiro: Record, 2019.
- REZENDE, Maria Valéria. **O voo da guará vermelha**. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2014.
- RIBEIRO, Wágner Costa. Espaço público e qualidade de vida. Maringá, **Revista Diálogos**. v.12, n.1, p.89-101, 2008.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XX**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

- SCARLATO, Francisco Capuano. **Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo**. São Paulo: Editora Iglu, 1987.
- SENNETT, Richard. **O declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. 2ªed. São Paulo: Contexto, 2017.
- SORBAZO, Oscar. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. São Paulo. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, nº19, p.93-111, 2006.
- STEINBACK, John. **Ratos e Homens**. Porto Alegre: Editora LP&M, 2005.
- THOREAU, Henri David. **Caminhando**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.
- VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento; reflexões e propostas**. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000.
- YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2000.
- WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

**Enviado 26/01/2019**

**Aceito 05/06/2019**