



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
REGIONAL CATALÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**AINGLYS CÂNDIDO PINHEIRO**

**USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as  
calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) - 2020**

**Catalão (GO)  
2020**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
UNIDADE ACADÊMICA ESPECIAL DE GEOGRAFIA  
**TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA  
DISPONIBILIZAR  
VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES  
E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/1998](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

**1. Identificação do material bibliográfico**

Dissertação       Tese

**2. Nome completo do autor**

**AINGLYS CÂNDIDO PINHEIRO**

**3. Título do trabalho**

**USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) - 2020.**

**4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo Orientador)**

Concorda com a liberação total do documento  SIM       NÃO<sup>1</sup>

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: **a)** consulta ao(à) autor(a) e ao(à) orientador(a);

**b)** novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;- Publicação como capítulo de livro; - Publicação da dissertação/tese em livro.

---

Termo de Ciência e de Autorização (TECA) IGEO-RC 1574147      SEI 23070.035268/2020-96 / pg. 1



Documento assinado eletronicamente por **Estevane De Paula Pontes Mendes, Professora do Magistério Superior**, em 06/10/2020, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **AINGLYS CÂNDIDO PINHEIRO, Discente**, em 19/10/2020, às 19:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código rificador **1574147** e o código CRC **E657767A**.

**AINGLYS CÂNDIDO PINHEIRO**

**USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as  
calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) - 2020**

Pesquisa apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão, como requisito obrigatório para obtenção do título de mestre.

Área de concentração: Ordenamento do Território.

Linha de pesquisa: Estudos ambientais.

Orientadora: Professora Dra. Estevane de Paula Pontes Mendes

**Catalão (GO)**

**2020**

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Cândido Pinheiro, Ainglys

[manuscrito] : USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) - 2020 / Ainglys Cândido Pinheiro. - 2020. xcvii, 96 f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Estevane de Paula Pontes Mendes.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Unidade Acadêmica Especial de Geografia, Catalão, Programa de Pós Graduação em Geografia, Catalão, 2020.

Bibliografia.

Inclui siglas, mapas, fotografias, abreviaturas, tabelas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. Uso do solo. 2. Apropriação Socioespacial. 3. Espaço Público. 4. Calçada. 5. Caminhabilidade. I. de Paula Pontes Mendes, Estevane, orient. II. Título.

CDU 911



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

UNIDADE ACADÊMICA ESPECIAL DE GEOGRAFIA

**ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO**

Ata nº **187** da Sessão de Defesa Pública de Dissertação de **AINGLYS CÂNDIDO PINHEIRO**, que confere o título de **Mestre em Geografia**, na área de concentração em **Geografia e Ordenamento do Território**.

Observações: Banca Examinadora de Defesa Pública de Dissertação realizada em conformidade com a Portaria da CAPES n. 36, de 19 de março de 2020, de acordo com seu Artigo 2º:

Art. 2º - A suspensão de que trata esta Portaria não afasta a possibilidade de defesas de tese utilizando tecnologias de comunicação à distância, quando admissíveis pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu, nos termos da regulamentação do Ministério da Educação.

Aos **onze dias do mês de setembro de dois mil e vinte**, a partir das **14h**, à distância, por videoconferência pelo aplicativo Google Meet, realizou-se a Sessão Pública de Defesa de Dissertação intitulada **“USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO)”**. Os trabalhos foram instalados pela Orientadora, Professora Dra. **Estevane de Paula Pontes Mendes** (IGEO/UFCAT-UFG) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor Dr. **Rogério Bianchi de Araujo** (Ciências Sociais/UFCATUFG), membro titular externo; Professor Dr. **Idelvone Mendes Ferreira** (IGEO/UFCAT-UFG), membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca **fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido a candidata **APROVADA** pelos seus membros. Proclamados os resultados pela Professora Dra. Estevane de Paula Pontes Mendes, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente Ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, aos onze dias do mês de setembro de dois mil e vinte às 16h40min.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA

**USO DO SOLO URBANO E APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: as calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) - 2020**



Documento assinado eletronicamente por **Estevane De Paula Pontes Mendes, Professor do Magistério Superior**, em 11/09/2020, às 16:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Idelvone Mendes Ferreira, Professor do Magistério Superior**, em 11/09/2020, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº](#)

Ata de Defesa de Dissertação 185 (1542468) SEI 23070.035268/2020-96 / pg. 1



[8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rogério Bianchi De Araújo, Professor do Magistério Superior**, em 12/10/2020, às 08:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1542468** e o código CRC **AD3ED8CE**.

**Referência:** Processo nº 23070.035268/2020-96

SEI nº 1542468

*Dedico ao meu marido Randolpho, à meu filho Ícaro, à meus pais Estelita e José, meu irmão Joathas, , a minha orientadora Estevane e amigos que me apoiaram durante a produção desse trabalho.*

## AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho envolveu diretamente a colaboração de algumas pessoas. Aqui, manifesto minha gratidão a todas elas e de forma particular:

À minha Orientadora, Prof<sup>a</sup>. Dra Estevane de Paula Pontes Mendes, por confiar no potencial do trabalho;

A meu esposo, Randolpho Natil de Souza, pelas leituras e críticas dos textos originais, contribuindo para a elaboração final do trabalho;

Ao Prof<sup>o</sup>. Dr. Idelvone Mendes Ferreira, pelas sugestões e orientações apresentadas no Exame de Qualificação e Banca de Defesa Final;

Ao Prof<sup>o</sup>. Dr. Rogério Bianchi Araújo, pelas sugestões e orientações apresentadas na Banca de Defesa Final;

Ao Prof<sup>o</sup>. Dr. Paulo Henrique Kingma Orlando, pelas sugestões e orientações apresentadas no Exame de Qualificação;

À Prof<sup>a</sup>. Estela Fiorin, pelas correções de Português e ABNT;

Aos meus pais, pelo incentivo e apoio;

Aos colegas do Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás Regional Catalão;

E, finalmente, àqueles que, indiretamente, também, contribuíram para a realização deste trabalho.

*“[...] E a cidade se apresenta centro das ambições  
Para mendigos ou ricos e outras armações  
Coletivos, automóveis, motos e metrô  
Trabalhadores, patrões, policiais, camelôs  
A cidade não pára, a cidade só cresce  
O de cima sobe e o de baixo desce  
A cidade não pára, a cidade só cresce  
O de cima sobe e o de baixo desce  
A cidade se encontra prostituída  
Por aqueles que a usaram em busca de saída  
Ilusora de pessoas de outros lugares  
A cidade e sua fama vai além dos mares  
No meio da esperteza internacional  
A cidade até que não está tão mal  
E a situação sempre mais ou menos  
Sempre uns com mais e outros com menos [...]”  
Nação Zumbi, (1994).*

## RESUMO

Decorrente de um modo de desenvolvimento econômico pautado em políticas modernas sob o viés do neoliberalismo, a população urbana cresce cada vez mais. Nesse movimento, a cidade é (re)estruturada a partir de práticas socioespaciais que se dão nos usos do solo urbano e revelam diferentes apropriações do espaço urbano. No entanto, a lógica de industrialização que prioriza a velocidade nas locomoções, advinda do meio técnico-científico-informacional, cria um conceito de cidade moderna, que deve dinamizar o fluxo de pessoas, mercadorias e informações, transpondo o espaço pelo tempo. Consequentemente, o espaço urbano passa a ser pensado de acordo com esta lógica. Neste cenário, as cidades passam a ser planejadas para priorizar o fluxo de carros em detrimento dos pedestres. Logo, cidadãos que não possuem veículos automotores para locomoção são marginalizados, dado a prioridade que o carro tem na cidade. À vista disso, é notório a importância das calçadas para a promoção humana na cidade, a qual deve garantir segurança e conforto para os pedestres. Nesta atmosfera, propõe-se, com esta pesquisa, discutir os usos e as apropriações dos espaços públicos, mais especificamente das calçadas, tomando como *locus* de análise a Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, na cidade de Catalão, em Goiás. Nestas calçadas, público e privado se amalgamam, o que permite a observação e o debate acerca da apropriação destes espaços, refletindo a necessidade de se reestruturar a cidade a partir da dimensão humana. Para tal, o conceito de caminhabilidade é abordado no texto, uma vez que aponta para o direito que os cidadãos tem a um espaço mais democrático e sustentável. Para compreender os usos e apropriações do espaço público, fez-se três tipos de pesquisa: levantamento bibliográfico, pesquisa documental e pesquisa de campo, onde se fez registros fotográficos. Percebeu-se que o espaço está longe de ser um suporte neutro simples - ou recipiente - de atividades sociais. As calçadas analisadas apresentam situações de apropriação, comprometendo a acessibilidade e a mobilidade. Nessas situações, nota-se o controle simbólico do setor privado sobre o espaço público, o qual se apropria da calçada para transformá-la em estacionamento para seus clientes ou para expor seus produtos. Essas práticas conferem às calçadas novas formas de uso, interferindo no movimento de reestruturação da cidade, o qual é influenciado pelas demandas da lógica capitalista. Tal fato revela o conflito dialético entre local e global, onde interesses capitalistas se sobrepõem aos interesses e cultura locais. Com isso, uma nova formatação para os usos do espaço público é imposta, tornando-os cada vez mais precários e menos atrativos para os pedestres. Diante disso, pensar a cidade de forma democrática é priorizar o pedestre, onde as calçadas ofereçam as condições adequadas para o uso apropriado pelos transeuntes. Esta pesquisa, portanto, vem ao encontro da necessidade de se construir um espaço urbano democrático, voltado para as pessoas e a biodiversidade. Este estudo, no entanto, é uma pequena parcela do que precisa ser problematizado, refletido e feito. Olhar para as calçadas e seus usos, à vista disso, é contribuir com uma transformação maior, mais significativa.

**Palavras-chave:** Uso do solo. Apropriação Socioespacial. Espaço Público. Calçada. Caminhabilidade.

## ABSTRACT

Due to a mode of economic development based on modern policies under the basis of neoliberalism, the urban population grows more and more. In this movement, the city is (re)structured based on socio-spatial practices that occur in the uses of urban land and reveal different appropriations of spaces. However, the logic of industrialization that prioritizes speed in locomotion, arising from the technical-scientific-informational environment, creates a concept of a modern city, which should streamline the flow of people, goods and information, overlapping space by time. Consequently, the urban space is thought according to this logic. In this scenario, cities are planned to prioritize the flow of cars over pedestrians. Therefore, citizens who do not have motor vehicles for locomotion are marginalized, since car has the priority in the city. So, it is notorious the importance of sidewalks for human promotion in the city, which must ensure safety and comfort for pedestrians. In this atmosphere, we are concerned with the uses and appropriations of public spaces, more specifically the sidewalks, taking Dr. Lamartine Pinto de Avelar Avenue, in the city of Catalão, in Goiás, as the *locus* of analysis. On these sidewalks, public and private come together, which allows the observation and the debate about the appropriation of these spaces, reflecting the need to restructure the city from the human dimension. To this end, the concept of walkability is used in the text, as it points to the right that citizens have to a more democratic and sustainable space. To understand the uses and appropriations of the public space, we carried out three types of research: bibliographic survey, documentary research and field research, where photographs were taken. We realized that space is far from being a simple neutral support for social activities. The analyzed sidewalks show some situations of appropriation, compromising accessibility and mobility. In these situations, there is a symbolic control of the private sector over public space, which appropriates the sidewalk to transform it into a parking lot for its customers or to exhibit its products. These practices give sidewalks new forms of use, interfering in the city's restructuring movement, which is influenced by the demands of capitalist logic. This reveals the dialectical conflict between local and global, where capitalist interests overlap with local interests and culture. With this, a new format for the uses of public space is imposed, making them increasingly precarious and less attractive to pedestrians. Thus, thinking about the city in a democratic way is to prioritize pedestrians, where sidewalks offer adequate conditions for the appropriate use by people. This research, therefore, arrives from the need to build a democratic urban space, focused on people and biodiversity. This study, however, is a small part of what needs to be problematized, reflected and done. Looking at sidewalks and their uses is to contribute to a greater and more significant transformation of the city.

**Keywords:** Land Use. Socio-spatial Appropriation. Public Space. Sidewalk. Walkability.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Homem joga balde de água em morador de rua que estava sentado na porta de mercearia, em Catalão (GO) .....	52
Figura 2 – Rua 25 de Março em São Paulo (SP) .....	58
Figura 3 – Região da 44 em Goiânia (GO) .....	58
Figura 4 – Mobilidade sustentável .....	60
Figura 5 – Rua do lazer no bairro Ipanema, Catalão (GO), 2017 .....	61
Figura 6 – Rua do Lazer no bairro Ipanema, Catalão (GO), 2017 .....	61
Figura 7 – Congadas em Catalão (GO), 2019 .....	62
Figura 8 – Dimensões mínimas da calçada segundo NBR 9.050/2015 .....	77
Figura 9 – Faixa elevada segundo NBR 9.050/2015 .....	83
Figura 10 – Rebaixamento da calçada segundo NBR 9.050/2015 .....	83
Figura 11 – Rebaixamento da calçada conforme ABNT 9050/2015 .....	84

## LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Uso da calçada como estacionamento na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em 2020 .....	57
Foto 2 – Calçada da UFCAT, 2020 .....	78
Foto 3 – Faixa livre nas calçadas lindeiras ao supermercado na Avenida Lamartine Pinto de Avelar, 2020 .....	79
Foto 4 – Faixa livre nas calçadas lindeiras ao supermercado na Avenida Lamartine Pinto de Avelar .....	80
Foto 5 – Faixa livre nas calçadas da Avenida Lamartine Pinto de Avelar, 2020 .....	77
Foto 6 – Estacionamento adequado na calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, 2020 .....	81
Foto 7 – Guia elevada em contraste com a guia rebaixada na calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar .....	82
Foto 8 – Fixa elevada em frente a UPA na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) .....	85
Foto 9 – Faixa elevada próxima à UPA na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) .....	85
Foto 10 – Faixa elevada em frente a Universidade Federal de Goiás em Catalão (GO) .....	86
Foto 11 - Calçadas adequadas na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) .....	86
Foto 12 – Calçada como extensão do comércio e estacionamento, 2020 .....	87
Foto 13 – Calçada como estacionamento e impedimento do tráfego do pedestre, o qual é obrigado a caminhar pela rua destinada aos veículos automotores .....	89
Foto 14 – Calçada com estacionamento sinalizado e com placa de estacionamento exclusivo para clientes .....	89
Foto 15 - Calçada com delimitação da faixa livre a partir de correntes .....	90
Foto 16 – Demarcação simbólica nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) .....	91
Foto 17 – Uso da calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar como extensão do comércio .....	92

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 – Microzoneamento Urbano de Catalão-GO, em 2017 .....	67
--	----

## LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 1 – Evolução populacional de Catalão nos anos de 1991, 1996, 2000, 2007 e 2010 .....	26
Tabela 2 – Evolução da frota de veículos de Catalão nos anos de 2010 e 2016 .....	26
Quadro 1 – O que uma calçada ideal deve oferecer .....	73

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRASPE	Associação Brasileira dos Pedestres
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
APP	Área de Prevenção Permanente
Art.	Artigo
BR	Rodovia Federal
CE	Ceará
CEPAC	Centro de Ensino Profissionalizante Estadual de Catalão
cm	Centímetro
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DIMIC	Distrito Mineral Industrial de Catalão
Dr.	Doutor
EFG	Estrada de Ferro Goiás
ENG	Encontro Nacional de Geógrafos
FATECA	Faculdade de Tecnologia de Catalão
GO*	Goiás
GO**	Rodovia Estadual
GOIÁSFERTIL	Goiás Fertilizantes S.A.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEL	Instituto Euvaldo Lodi
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
km/h	Quilômetros por hora
Ltda.	Limitada
m	Metros
m <sup>2</sup>	Metros quadrados
NBR	Norma Brasileira
OMS	Organização Mundial da Saúde
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
S.A.	Sociedade Anônima
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMOB	Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	Serviço Social da Indústria
SUS	Sistema Único de Saúde
UFCAT	Universidade Federal de Catalão
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
ZUD	Zona Urbana de Usos Diversos

## SUMÁRIO

<b>b1 INTRODUÇÃO</b> .....	19
<b>2 ESPAÇO POLÍTICO, IDEOLOGIA URBANA, UTOPIA URBANA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CATALÃO (GO)</b> .....	24
2.1 As relações entre espaço e política.....	30
2.1.1 <i>Críticas à ideologia urbana</i> .....	33
2.1.2 <i>Da ideologia à utopia</i> .....	36
2.2 Uso do solo urbano em Catalão (GO).....	39
2.2.1 <i>Práticas Socioespaciais e apropriação</i> .....	42
<b>3 ESPAÇO PÚBLICO E A DESTERRITORIALIZAÇÃO DO PEDESTRE NA CIDADE DE CATALÃO (GO)</b> .....	45
3.1 Processo histórico da conceituação do espaço público .....	46
3.2 Apropriação seletiva e diferenciada e a regulação do espaço .....	51
3.2.1 <i>Território, desterritorialização e reterritorialização no espaço público</i> .....	54
3.3 Espaço público na cidade de Catalão (GO) .....	55
<b>4 CALÇADAS DA AVENIDA DR. LAMARTINE PINTO DE AVELAR EM CATALÃO GOIÁS E O ATENDIMENTO A NORMATIZAÇÃO NBR 9.050 E PLANO DIRETOR DE CATALÃO</b> .....	63
4.1 Caracterização e localização da avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO) .....	65
4.2 Cidades caminháveis: possibilidades de uma cidade para pedestres.....	68
4.3 Usos nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar e normatização das calçadas: plano diretor e NBR 9.050 de 2015 .....	72
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	94
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	97

## 1 INTRODUÇÃO

Decorrente de um modo de desenvolvimento econômico pautado em políticas modernas sob o viés do neoliberalismo, a população urbana cresce cada vez mais. Cerca de 80% das pessoas residem nas cidades, o que estimula a exploração do espaço urbano pela Geografia. Esse fenômeno pode ser percebido a partir da (re)estruturação da cidade expressa na paisagem urbana, como também na dinâmica que a sociedade está inserida.

No cotidiano, são feitas uma série de determinações que, ao se realizarem, (re)produzem o espaço urbano, o qual é planejado de modo a atender as necessidades das lógicas de produção capitalista. Nesse movimento, a cidade é (re)estruturada a partir de práticas socioespaciais que se dão nos usos do solo urbano e revelam diferentes apropriações, onde se observa aspectos que influenciam na apropriação ou não do espaço. A identidade é um aspecto figurativo disso, bem como a utilização de símbolos concretos, os quais induzem os usos e comportamentos naquele ambiente. Este fato é perceptível nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, objeto desta pesquisa.

As calçadas são vitais para a cidade, pois, por meio delas, é possível acessar diferentes locais do perímetro urbano. Em decorrência de sua utilidade, leis como o Estatuto da Cidade (10.257/2001) e a NBR 9050 regulamentam este espaço, garantindo o cumprimento de sua função. No entanto, a lógica de industrialização que prioriza a velocidade nas locomoções, advinda do meio técnico-científico-informacional, cria um conceito de cidade moderna, que deve dinamizar o fluxo de pessoas, mercadorias e informações, transpondo o espaço pelo tempo. Como consequência, o espaço urbano passa a ser pensado de acordo com esta lógica.

Neste cenário, algumas cidades, incluindo as brasileiras, foram planejadas para priorizar o fluxo de carros em detrimento dos pedestres. Assim, é perceptível a existência de vias retas com longas curvas, as quais proporcionam velocidade. Este fato remove a escala humana da cidade. A própria capital federal, Brasília, com suas longas vias e superquadras, é um exemplo deste tipo de planejamento.

Logo, cidadãos que não possuem veículos automotores para locomoção são marginalizados, visto que precisam utilizar o transporte coletivo, que muitas vezes é precário, ou são obrigados a andar a pé em espaços nada convidativos para pedestres, dado a prioridade que o carro tem na cidade, aumentando, assim, o risco de acidentes de trânsito envolvendo estas pessoas, como os atropelamentos.

Diante do exposto, é notório a importância das calçadas para a promoção humana na cidade, a qual deve garantir segurança e conforto para os pedestres. Posto isto, esta pesquisa objetiva discutir os usos e as apropriações dos espaços públicos, mais especificamente das calçadas, tomando como *locus* de análise a Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, na cidade de Catalão, em Goiás. O trecho em questão se inicia na quadra próxima à rodoviária São João, estendendo-se até o Sesi (Serviço Social da Indústria). Nestas calçadas, público e privado se amalgamam, o que permite a observação e o debate acerca da apropriação destes espaços, refletindo a necessidade de se reestruturar a cidade a partir da dimensão humana.

Para tal, o conceito de caminhabilidade é abordado no texto, uma vez que aponta para o direito que os cidadãos tem a uma cidade mais democrática e sustentável. Deste modo, pensar uma cidade caminhável proporciona o acesso fácil e seguro a diferentes localizações, bem como provoca a diminuição da emissão de gases prejudiciais ao ambiente, visto que não há a priorização de carros. Assim, é possível citar também melhorias na saúde da população e, concomitantemente, melhorias na qualidade de vida da sociedade.

Para iniciar esta discussão, portanto, convém compreender os fatores que influenciam as formas de uso do solo urbano e a apropriação do espaço público. A priori, a “Globalização”. O capitalismo global procura conquistar a hegemonia mundial a partir deste sistema inaugurado na década de 1970. A Globalização é caracterizada pela intensificação dos fluxos de pessoas, produtos e informações, e ainda, pela homogeneização das relações sociais que alteram a cultura das comunidades. Esse fato provoca conflitos em relação a escala local/global. A cidade de Catalão insere-se nesse processo de dinamização da economia por meio do investimento estrangeiro na extração mineral, além da produção de grãos, fazendo-se importante na cadeia produtiva mundial.

Neste contexto, surgem discursos que defendem a necessidade de se tirar as amarras do mercado e incentivar as privatizações, diminuindo a influência do Estado. Essas são premissas do neoliberalismo, um sistema que provoca atrasos nos direitos sociais, o que reflete diretamente nos espaços públicos. Isso quer dizer que a qualidade dos serviços oferecidos pelo Estado é diferenciada a depender da classe social dos cidadãos. Por isso, ao se pensar o espaço público, é preciso compreender que o Brasil é permeado de desigualdade, sendo um dos destaques mundiais neste quesito, apesar de sua grande economia.

Assim, percebe-se que a normatização referente ao espaço urbano é por vezes negligenciada e seu atendimento não é cumprido. As questões urbanas devem ser pautadas na agenda nacional de política econômica. O espaço é dinâmico, e o direito à cidade deve

acompanhar os movimentos econômicos, sendo o espaço urbano meio e produto desse jogo de produção e realização do lucro.

Neste interím de conflitos políticos, a Região Centro-Oeste do Brasil, especificamente o estado de Goiás, apresenta grandes elevações no percentual da população urbana após a década de 1970. Este fato pode ser explicado em duas etapas: primeiro, a modernização das atividades do campo; e segundo, pelo crescimento urbano de Goiânia, a qual se tornou capital estadual em 1930, junto à construção da nova capital brasileira, Brasília, no início da década de 1960. Este conjunto de fatores torna o estado de Goiás majoritariamente urbano em seu contingente populacional. Catalão é um município localizado no sudeste deste estado, mais especificamente na Mesorregião Sul Goiano e Microrregião de Catalão. Esta cidade possui latitude S  $-18^{\circ} 10' 7'' 10''$ , longitude W  $-47^{\circ} 56' 88'' 5$  e altitude de 843 metros, tendo como referência a Praça Getúlio Vargas, no setor central.

Neste cenário, a presente pesquisa se apoia na abordagem materialista e dialética entre o espaço urbano e as práticas socioespaciais, a fim de analisar os movimentos e ações que se desenvolvem neste local. Deste modo, é possível perceber os usos e as apropriações dos espaços urbanos a partir da observação de como se articulam os elementos fixos deste espaço e o movimento realizado pelas pessoas nesses ambientes. A cidade, nessa perspectiva, só se concretiza a partir do momento em que passa a ser o centro de atração e de convivências múltiplas, sendo um espaço marcado pela unidade e a diversidade. Logo, a cidade é um espaço compartilhado.

O interesse por essa temática surgiu de experiências pessoais ao transitar pelas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, em Catalão. Ao me deslocar à diferentes locais nesta avenida, como a Universidade Federal de Goiás (atual Universidade Federal de Catalão), Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, precisei disputar espaço nas ruas com os carros, visto que as calçadas estavam ocupadas pelos comércios. Assim, baseado nesta realidade, este estudo procura discutir a real função das calçadas e a forma que este espaço é ocupado atualmente.

Desta maneira, para compreender os usos e apropriações do espaço público na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, realizou-se três tipos de pesquisa. A saber: levantamento bibliográfico, no qual se refletiu sobre o uso do solo urbano, as práticas socioespaciais e as apropriação do espaço público; pesquisa documental, a partir de normatizações, como a Lei nº 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade), NBR 9050 (2015) e a Lei 3.439 Plano Diretor de ordenamento do Território de Catalão (2016), pelas quais se assegura aos pedestres o direito às vias a eles destinadas, bem como o direito à cidade; e a pesquisa de campo, onde

foram realizados registros fotográficos para identificar os usos e apropriações das calçadas na avenida em questão.

A promoção de calçadas adequadas que cumpram a normatização e que são integradas a outros modais constitui um conjunto de ações que podem transformar a cidade e a vida que nela acontece, concedendo vitalidade a esse espaço e privilegiando a vida em detrimento da realização do lucro. Para tanto, esta pesquisa está estruturada em três seções, além desta introdução e das considerações finais. São elas: 2 – Espaço político, ideologia urbana, utopia urbana e produção do espaço urbano de Catalão (GO); 3 – Espaço público e territorialização nas calçadas da avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO); e 4 – Calçada, normatização e caminhabilidade.

A seção 2 se propõe discutir a produção do espaço urbano de Catalão e compreender as práticas socioespaciais no que concerne a apropriação dos espaços públicos (calçadas), a partir do pensamento lefebvriano, que se dedica aos problemas sociais gerados nesse processo. A questão da utopia se apresenta de forma inerente ao pensamento lefebvriano, assim como suas críticas a algumas ideologias, especialmente a ideologia urbana. Nesse contexto, a discussão acerca da produção do espaço urbano de Catalão e, mais especificamente, a apropriação dos espaços públicos, está centrada na compreensão do movimento do cotidiano dos cidadãos.

A seção 3 traz de início que o espaço público é considerado um espaço físico desenvolvido para uso da comunidade. É reconhecido como praticável e livremente acessível a todos e, por isso, não pode ser exclusivo ou excessivamente pessoal, apropriado por um indivíduo ou grupo em particular. Assim, tem-se duas propriedades fundamentais do espaço público: é um espaço que garante a livre circulação de pessoas na cidade e a torna acessível a todos; e, em um sentido mais amplo, é também um espaço de circulação e troca de bens, serviços e informações. Além disso, são lugares onde indivíduos, principalmente estranhos, podem se encontrar sem necessariamente estabelecer relacionamentos.

A interação com o outro é, portanto, uma característica comum dos espaços públicos, os quais estão sujeitos a um regime de sociabilidade diferente daquele que prevalece no espaço privado e, em particular, no contexto doméstico. Nesse movimento, há a territorialização, desterritorialização e reterritorialização, por meio dos usos realizados no cotidiano, na organização dos espaços públicos e também na gestão desses, a qual, por vezes, utiliza de métodos coercitivos, como a vigilância desses espaços, influenciando o comportamento dos cidadãos.

Já a seção 4 apresenta que as calçadas há muito ocupam parte da cidade, exercendo função importante no cotidiano das pessoas, visto que, com a população urbana cada vez mais

crescente, é necessário o planejamento da mobilidade, tendo em vista qualificar os deslocamentos, minimizando o tempo despendido nos percursos de casa para o trabalho ou qualquer outro destino. Outro fato é que andar se configura como a forma mais democrática, sustentável e limpa de locomoção, o que chama atenção para a limitação dos recursos energéticos somada aos efeitos negativos da emissão de gases tóxicos gerados pelas fontes que movimentam as redes de transporte motorizado.

Por conseguinte, as ações aqui tratadas traduzem, na prática, uma apropriação privada de um espaço público, o que, teoricamente, deveria ser um lugar partilhado por todos, seja pelos usuários de automóveis, seja pelos pedestres. Assim, pensar a cidade de forma democrática é priorizar o pedestre, oferecendo calçadas arborizadas que favoreçam o caminhar, como também estimula o uso de veículos não motorizados. Por isso, é importante que as calçadas ofereçam as condições adequadas para o uso apropriado pelos transeuntes. Se bem planejada e executada, a calçada pode conter até bancos, aumentando o convívio da população citadina, o que coloca em prática uma das características deste espaço: promover encontros.

## **2 ESPAÇO POLÍTICO, IDEOLOGIA URBANA, UTOPIA URBANA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CATALÃO (GO)**

O pensamento do filósofo e sociólogo Henri Lefebvre, que subsidia esta pesquisa, ressurgiu na França, em estudos urbanos, enquanto suas teorias sobre a cidade e a sociedade urbana eram discutidas e alteradas por muitos anos na literatura inglesa no que tange às Ciências Sociais. Este novo interesse, que se estende a outros lugares da Europa, no entanto, revela diferentes usos de seu pensamento: alguns tentam desenhar aplicações práticas e determinar as influências das teorias lefebvrianas sobre as práticas da produção do espaço e sobre os usos do direito à cidade. No Brasil, o pensamento de Lefebvre foi adotado no movimento da Geografia Crítica, de cunho marxista, no ano de 1978 no Encontro Nacional De Geógrafos (ENG), ocorrido em Fortaleza (CE), tendo em vista contrapor a Geografia tradicional brasileira da época e incorporando autores que discutiam os problemas sociais gerados pelo capitalismo.

Esta seção propõe discutir a produção do espaço urbano em Catalão (GO) e compreender as práticas socioespaciais no que concerne a apropriação dos espaços públicos – calçadas –, a partir do pensamento lefebvriano, que se dedica aos problemas sociais gerados nesse processo. A questão da utopia se apresenta de forma inerente ao pensamento lefebvriano, e também suas críticas às ideologias, e especialmente a ideologia urbana. Nesse contexto, a discussão acerca da produção do espaço urbano em Catalão (GO) e, mais especificamente, a apropriação dos espaços públicos, está centrada na compreensão do movimento do cotidiano dos cidadãos, no uso, definidos através das propriedades do tempo vivido e no conjunto da sociedade, pois os indivíduos tendem a se reconhecer a partir das experiências vividas num lugar em determinado momento, formando uma identidade, constituindo uma relação tempo-espaço-apropriação. A utopia gerada nesse movimento, como Carlos (2017) aponta,

[...] a escala do lugar e o plano do cotidiano se revelam, fundamentalmente, pela construção real e ativa de uma identidade forjada na prática. Logo, a memória social construída é produto da relação que liga o tempo da ação ao seu lugar, o uso ao ritmo. Espaço e tempo, uso e ritmo se revelam em sua indissociabilidade através da ação produtora da identidade que sustenta a memória. É a história particular realizando-se numa história coletiva, na qual se insere e ganha significado a história particular de cada membro da sociedade pela associação de tempos (passado e futuro) que reúne a identidade e a utopia contida no presente exigindo um espaço-tempo redefinido. Assim, enquanto a memória se apoia nas virtualidades realizadas, a utopia reúne desejos que se vislumbram no horizonte da construção do humana. Assim, a produção social do espaço permite desvendar o sentido do termo “apropriação” a partir do habitar enquanto prática sócio-espaço-temporal que

ganha objetividade nos atos e nas ações da vida cotidiana — lugar onde se estabelece o vínculo com os outros indivíduos (CARLOS, 2017, p. 42).

Sendo assim, as apropriações contribuem para a formação de uma memória coletiva, que estabelece ligação com a história de cada cidadão e ainda determina novos comportamentos, baseados em experiências passadas no mesmo lugar. Aqui, fala-se de um aspecto criticado por Lefebvre: o espaço político, organizado de modo a conservar e reproduzir a lógica das relações capitalistas de produção, além da possibilidade de uso, também com caráter político, mas que vise uma transformação no espaço social, que só pode existir sem as relações capitalistas de produção. Lefebvre mostrou-se comprometido. Suas posições, até a afirmação dos meios a serem implementados para melhorar a realidade urbana em relação aos métodos de produção, são congruentes ao trabalho científico ou teórico. Entre os anos 1960 e 1970, o autor, efetivamente, forneceu ferramentas de análise moderna e sua participação ideológica enquanto fornecia as chaves para uma leitura crítica das relações sociais inerentes ao capitalismo, preparando as bases para um futuro previsível - ou desejável - da sociedade urbana - utopia.

Abordar as relações entre espaço e política na produção do espaço urbano de Catalão (GO) a partir da obra de Lefebvre é necessário, visto que a relação espaço x política, onde há representações do espaço com orientação política, propicia compreender o processo de apropriação das calçadas das (principais avenidas da cidade de Catalão (GO), além de possibilitar a mudança da vida urbana, a utopia. Isso levanta a questão da exploração política do espaço e, portanto, o papel e o status deste último, tanto na utopia de Lefebvre quanto nas ideologias que acompanham os processos de urbanização que ele procurou criticar. Esta é a questão: o espaço é uma questão ou um mero instrumento (ou mediador) de mudança (na utopia) ou a preservação da ordem social (na ideologia), que constituirá o fio condutor desta pesquisa. Lefebvre (2001) destaca que a utopia propicia imaginar um futuro múltiplo e moderno que atenda a necessidade dos cidadãos e, ainda, a importância filosófica da utopia para pensar as transformações da cidade de Paris do ano 2000:

[...] e enquanto a sociedade francesa se urbaniza, enquanto Paris se transforma, enquanto certos poderes, senão o Poder, modelam a França do ano 2000, ninguém pensa nem na cidade ideal nem naquilo que está se tornando, ao seu redor, a cidade real. A utopia de múltiplas realidades, mais ou menos longínquas, mais ou menos conhecidas, desconhecidas, mas conhecidas. Não se apegam mais à vida real e cotidiana. Não nasce mais nas ausências e lacunas que escavam cruelmente a realidade circundante. O olhar se desvia, deixa o horizonte, perde-se nas nuvens, alhures. Tamanho é o poder que a ideologia

tem de desviar, no exato instante em que não se crê mais na ideologia, mas sim no realismo e no racionalismo. (LEFEBVRE, 2001, p. 99 ).

Lefebvre (2001) aponta que o ser humano só levanta problemas que podem solucionar, então, pensar a cidade a partir de um viés utópico é vislumbrar um horizonte possível e impossível de se realizar, mais que leve à reflexão o cotidiano dos cidadãos, como o espaço é delineado por relações de poder, seja das instituições privadas ou pelo próprio Estado, que garante o interesse do capital executando políticas que induzem o comportamento dos cidadãos.

## 2.1 Produção do espaço urbano de Catalão (GO)

Estão aqui abordadas algumas transformações ocorridas em Catalão (GO), onde situa-se o objeto desta pesquisa. A partir da metade do século XX, Catalão passou por transformações em seu território, advindas da influência de interesses nacionais, como a instalação da mineradora, indústria e do agronegócio. Esses setores promoveram a implementação de uma infraestrutura que integrasse as regiões produtivas, como a ferrovia Goiás e as rodovias BR-050 em 1972 e GO-330 em 1984, e isso confere ao Sudeste Goiano maior competitividade, tanto regional como nacional.

Por conseguinte, a ferrovia se destaca pela sua importância no desenvolvimento urbano e econômico do Centro-Oeste. Sendo assim, a Companhia Estrada de Ferro Goiás (EFG), formada em 3 de março de 1906, tinha caráter privado e era apoiada pelo Governo Federal através do Decreto n°. 5.949, do então Presidente da República Rodrigues Alves. Presente no município de Catalão desde 1913, foi a partir de sua construção que “em 1920, Catalão tornou-se um dos três municípios mais populosos do Estado, com um total de 38.514 habitantes.” (MESQUITA, 1993, p. 33).

Isso posto, é válido ressaltar que a Estrada de Ferro teve papel importante, visto que compreendeu uma medida que atendia a demanda por transportes, de modo que escoassem de maneira efetiva a produção da região, promovendo o desenvolvimento da economia Goiana. Construída no Cerrado Goiano, conforme as necessidades do sistema capitalista de produção, visava a eficácia na circulação de pessoas, mercadorias e informações.

Já em meados da década de 1970, a industrialização das jazidas minerais em Ouidor e Catalão impulsionou investimentos do Governo Federal e empresas privadas para a exploração dos minerais e, ainda com a intensificação da agricultura associada aos programas federais para o desenvolvimento do Centro-Oeste, houve a retomada do desenvolvimento econômico. As

empresas que se instalaram inicialmente foram a Mineração Catalão de Goiás Ltda., Copebrás S.A. e Goiás Fertilizantes S.A. (GOIASFÉRTIL).

O Distrito Mineral Industrial de Catalão (DIMIC) instalado ao final da década de 1980 é um dos maiores complexos industriais de todo o estado de Goiás, houve a instalação de indústrias de capital nacional e internacional de maior porte em Catalão. Este complexo industrial recebe empresas de destaque como a Coopebrás, Mineração Catalão, Ultrafertil, Jhon Deere e principalmente a Mitsubishi Motors, inaugurada já em 1998, que trouxeram uma elevação nos empregos formais para Catalão.

Este crescimento demográfico e expansão urbana são atribuídos diretamente à atividade de mineração, à instalação de indústrias montadoras de veículos e de colheitadeira de açúcar e pulverizadores, além da influência de instituições de ensino de nível superior que atraíram grande fluxo migratório. A cidade conta com a Universidade Federal de Catalão, oferecendo diversos cursos de graduação e pós-graduação; faculdades UNA; Faculdade de Tecnologia de Catalão (Fateca); e Faculdade Anhanguera. Dispõe ainda do Instituto Federal Câmpus Catalão (Gestão em Urutaí) e de dois polos universitários de Educação a Distância. Há inúmeros cursos de qualificação a aperfeiçoamento profissional, oferecidos pelo Centro de Ensino Profissionalizante Estadual de Catalão (Cepac), SESI, SENAI, SENAC, SEBRAE e IEL, isso faz com que Catalão adquira significado regional de grande expressividade.

Com esse desenvolvimento econômico, Catalão passou a atrair pessoas em busca de emprego e tipos de serviço diversos, havendo, assim, um crescimento populacional o que transformou a dinâmica do espaço urbano da cidade. Sobre o crescimento populacional, Batista de Deus (2002) coloca que:

Na década de 1970, Catalão consolidou-se como polo regional de Goiás, com um crescimento populacional de 3,56% ao ano, bem acima do crescimento do estado de Goiás, que foi de 2,59% ao ano. Para a região Sudeste de Goiás, Catalão constitui um importante polo na área da educação, saúde e comércio, beneficiando principalmente os municípios de sua microrregião. (BATISTA DE DEUS, 2002, p. 54).

Para complementar o entendimento do desenvolvimento de Catalão (GO), Costa (2010) coloca que:

[...] a industrialização e a urbanização promoveram uma profunda mudança no modo de como os habitantes se relacionam com a cidade. Um novo tempo, como novo sentido se instaura, orienta as atividades nas fábricas e invade todas as áreas da vida e transforma as relações sociais. Na produção do espaço, há um processo de extensão da mancha urbana [...]. O aumento do número de

trabalhadores urbanos promove novas necessidades e, com elas, o aumento do número de restaurantes, lanchonetes, linhas de ônibus urbanos, do número de veículos automotores nas ruas estreitas da cidade centenária. Aparecem as vantagens e os problemas do crescimento da cidade, como os bairros de periferia mal servidos de equipamentos públicos e o aumento da especulação imobiliária (COSTA, 2010, p. 22).

Nesse contexto, a produção do espaço urbano ganhou nova dinâmica, que passou a conter o processo de eliminação do espaço pelo tempo, e Santos (2006) esclarece esse fato a partir dos fixos e fluxos:

[...] os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. (SANTOS, 2006, p. 38).

A instalação da ferrovia da BR-050 (1972) e da GO-330 (1984) foi um marco no desenvolvimento econômico de Catalão, visto que esses fixos aumentaram o fluxo do transporte das mercadorias, informações e pessoas, além de permitir que empresas pudessem se instalar no município devido sua ligação com centros econômicos. Por conseguinte, Catalão se tornou um importante polo industrial no setor automobilístico e minero-químico, além de se destacar na produção de grãos, principalmente soja e milho, o que confere à cidade importância em diferentes escalas, do local ao nacional.

Catalão, a partir da expansão dos setores primário, secundário e terciário, passa então, a atrair estudantes, empresas e trabalhadores, aumentando significativamente o índice humano e intensificando os fluxos, tanto de veículos como de pessoas circulando pelas vias. Conforme a abordagem, se faz necessário estudar os fixos que possibilitam a circulação tanto de mercadorias, informações e pessoas. Para tanto, esta pesquisa intenta analisar a apropriação e uso do solo nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, vias destinadas à circulação de pedestres. Nas tabelas 1 e 2 a seguir, é possível verificar o aumento populacional e da frota de veículos na cidade de Catalão entre os anos de 2010 e 2016.

**Tabela 1** – Evolução populacional de Catalão nos anos de 1991, 1996, 2000, 2007 e 2010.**Evolução Populacional**

<b>Ano</b>	<b>Catalão</b>	<b>Goiás</b>	<b>Brasil</b>
1991	54.525	4.018.903	146.825.475
1996	58.279	4.478.143	156.032.944
2000	64.347	5.003.228	169.799.170
2007	75.623	5.647.035	183.987.291
2010	86.647	6.003.788	190.755.799

Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010.

A tabela 1 explana, em dados numéricos, a evolução demográfica do município de Catalão, em comparação com a realidade do estado de Goiás e do Brasil, no período datado entre os anos de 1990 até o ano de 2010, período crucial para a consolidação do fenômeno do êxodo rural. Na tabela 2, está o aumento da frota de veículos o que contribui com a geração de conflitos nos espaços públicos, especificamente as calçadas.

**Tabela 2** – Evolução da frota de veículos de Catalão nos anos de 2010 e 2016.

<b>Catalão (GO)</b>	<b>Frota 2010</b>	<b>Frota 2016</b>
Automóvel	24.267	34.316
Caminhão	1.559	2.052
Caminhão Trator	638	813
Caminhonete	5.033	8.310
Caminhoneta	1.220	1.712
Micro-ônibus	108	205
Motocicleta	11.998	15.918
Motoneta	4.249	6.180
Ônibus	249	387
Trator de rodas	0	6
Utilitários	579	1.204
Outros	2.188	3.998
Total de veículos	52.088	75.101

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) – 2010-2016.

A tabela acima permite indicar que, em 2016, Catalão (GO) tinha cerca de 0,6 veículos por habitante. Dado que nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, na cidade de

Catalão (GO), há trechos onde o público e o privado amalgamam-se, foi realizada uma análise do uso e apropriação desses espaços. Sendo assim, a seguir apresenta-se um estudo acerca das relações entre espaço e política para compreender como o espaço público é apropriado pelo setor privado, muitas vezes a partir de determinações políticas.

## 2.1 As relações entre espaço e política

A Industrialização é um processo histórico, que teve como marco o advento da máquina a vapor: a Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra durante o século XVIII através do acúmulo de capitais da burguesia junto com o desenvolvimento tecnológico. Como consequência, levou os trabalhadores para as áreas urbanas, estabelecendo a economia de mercado, bem como o sistema capitalista. Isso impulsionou a urbanização e o crescimento demográfico na cidade. Esse processo também modificou as relações sociais e econômicas e, além de intensificar a divisão do trabalho e aumentar a produtividade (industrial e agrícola) e a renda per capita, proporcionou o estabelecimento da classe média e do padrão de consumo.

Ao longo do século XIX, outros países europeus seguiram o mesmo caminho da industrialização e urbanização em busca do lucro e da modernidade proporcionados pelos avanços dos meios de produção. Neste contexto, outro marco histórico dos avanços do capitalismo foi a Guerra Fria, iniciada após a Segunda Guerra Mundial (1945). Esse período de disputas estratégicas e conflitos indiretos os Estados Unidos tinha por objetivo conquistar a hegemonia política, econômica e militar no mundo, ou seja, a expansão do sistema capitalista, baseado na economia de mercado, sistema democrático e propriedade privada, enquanto a União Soviética buscava implantar o socialismo em outros países para que pudessem expandir a igualdade social, baseado na economia planejada. O resultado deste processo foi o avanço do capitalismo, da globalização, a promoção do estado de bem-estar social e o aumento substancial do consumo com a criação de um mercado consumidor em massa para os produtos industrializados. Não obstante, nos países emergentes esse processo de industrialização ocorrera mais tardiamente e levou a um nível de dependência em relação àqueles que foram os pioneiros da Revolução Industrial.

No Brasil, o processo de urbanização teve início no século XX a partir do processo de industrialização, que foi um dos principais fatores para o deslocamento da população humana da área rural para a urbana. Esse processo, denominado êxodo rural, provocou a mudança de um modelo agrário-exportador para um modelo urbano-industrial. Até 1950, o Brasil era um

país de população predominantemente rural, e as principais atividades econômicas estavam associadas à exportação de produtos agrícolas, dentre eles o café, que proporcionou aos cafeicultores do Sudeste brasileiro o capital necessário para as construções de indústrias já que, após a quebra da bolsa de Nova York, em 1929, a exportação do café caiu consideravelmente, motivando a migração dos fazendeiros do setor primário para o secundário.

A partir do início do processo industrial, em 1930, começou a se criar no País condições específicas para o aumento do êxodo rural. Além da industrialização, também esteve associado a esse deslocamento campo-cidade dois outros fatores, como a concentração fundiária e a mecanização do campo. Atualmente, mais de 84,73% da população brasileira vive em áreas urbanas, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) (2015), o que equivale aos níveis de urbanização dos países desenvolvidos.

Lefebvre (2001) critica a vida cotidiana no mundo moderno a partir da década de 1940, interesse que o levou gradualmente para a cidade e o urbano. Para ele, eram as atividades desempenhadas pelos indivíduos e grupos na vida cotidiana que fundamentam a prática social. Além disso, o autor denuncia a exploração e alienação dos trabalhadores da fábrica, visto que as relações sociais são reproduzidas em afastamento do trabalho. Ainda, para Lefebvre (2001), a vida é, em si mesma, alienada e alienante, por isso, uma nova realidade é pensada na dialética do mundo para uma sociedade sem alienação - a utopia.

Nesse contexto Carlos (2013) em sua obra *O direito à cidade e a justiça social* complementa o pensamento de Lefebvre (2001), dizendo sobre a produção de teorias que permitem a compreensão da realidade e a possibilidade da promoção de um projeto que valorize a vida fora da lógica capitalista de produção, tirando a atenção do consumo de mercadorias na vida urbana para uma nova perspectiva do uso da cidade, superando, dessa forma, o cotidiano imposto aos cidadãos, como colocado a seguir:

A partir da perspectiva metageográfica, considera-se a realidade como uma totalidade aberta e contraditória, tal qual anunciada por Marx, o que requer, em cada momento da história, uma teoria nova. No caso da segunda metade do século xx, delineia-se como uma problemática urbana. Esta guarda uma dimensão espacial, isto é, a problemática urbana envolve a problemática espacial e orienta a pesquisa que pretende compreender o mundo atual. A reprodução do espaço urbano (a cidade e sua extensão) e do cotidiano (o consumo programado numa sociedade normatizada) ultrapassa a problemática da industrialização. O problema novo é o fato de que vivemos numa sociedade urbana. Aqui se coloca a necessidade da diferenciação dos termos “cidade” e “urbano”, abandonando o campo semântico para referir-se à superação da análise que trata a cidade como conjunto de fragmentos analíticos. O urbano, como horizonte, revela a universalidade do fenômeno, bem como sua orientação, iluminando um projeto de transformação como totalidade aberta e

dialética em direção ao mundial. [...] encontrar teórica e praticamente o lugar da subversão que se situa na práxis sócio-espaco-temporal, transformando a vida. Nesse processo estão as estratégias da acumulação (analisadas anteriormente) em confronto com as necessidades da realização da vida urbana. As lutas pelo “direito à cidade”, que ganham lugar na metrópole, se realizam como direito à vida urbana, revalorizando assim o sentido da produção do espaço urbano como criação do homem e colocando fim às cisões e às alienações vividas; e, logo, como crítica radical do cotidiano. Aqui também se constrói o conceito de projeto (aquele do possível-impossível) como elemento capaz de orientar as estratégias, permitindo pensar o conjunto de possibilidades posto diante da sociedade (CARLOS, 2013, p. 56).

Diante disso, ao compreender que a racionalização do espaço urbano pode ser aplicada a partir do Estado e orientada pela própria reprodução do capital, que visa a produção, circulação, reprodução social e consumo, se faz perceber que o Estado se apresenta como produção política e como um possível instrumento de mudança. Assim, outro modo de produção do espaço, passando por uma reapropriação da cidade, pela reapropriação e libertação da vida cotidiana, é possível em um modo de produção não capitalista.

O espaço é um produto político, primeiro porque é o resultado de estratégias, representações, dotações práticas contraditórias e até antagônicas, que ocorrem em função de modelos socioculturais, interesses específicos de cada grupo e posições sociais (classe). O espaço é, também, uma questão política, no sentido de que é o apoio, o instrumento e um objeto de lutas e conflitos. Essas lutas por e no espaço podem ser violentas, mas também simbólicas, uma vez que o espaço é objeto de competição entre grupos e classes sociais. Lefebvre (2001) aponta a dificuldade de controlar o espaço na realização da vida cotidiana:

a burguesia, despoticamente esclarecida, e o capitalismo dominaram parcialmente o mercado das mercadorias, servindo-se do espaço abstrato como instrumento. O domínio do mercado de capitais se revela mais difícil (dificuldades ditas “monetárias”). De uma dominação política muito forte, de um impulso das forças produtivas e de um domínio insuficiente dos mercados, resulta um caos espacial a todas as escalas, da ilha de vizinhança ao planeta. A burguesia e o capitalismo têm, desde agora, muita dificuldade para dominar seu produto e seu meio de dominação: o espaço. Eles não podem reduzir a prática (o prático-sensível, o corpo, e a prática sócio-espacial) ao seu espaço abstrato. Contradições novas, as do espaço, surgem e se manifestam. O caos espacial engendrado pelo capitalismo, apesar da potência e da racionalidade do Estado, não tornam seu setor frágil, seu corpo vulnerável? (LEVEBvre, 2001, p. 98).

De fato, existem espaços dominantes e espaços dominados. Na produção capitalista do espaço social, o espaço dominado seria o espaço vivido, aquele das representações da vida

cotidiana, ofuscados, enquanto o espaço concebido - as representações do espaço - a dos projetistas (arquitetos, planejadores, tomadores de decisão), constituiria o espaço dominante.

A partir dessas considerações, o espaço urbano é político em diversos aspectos. É um produto político, pois é objeto de políticas públicas: promulgar políticas urbanas em nível nacional ou local se refere à visão de uma evolução particular e desejável da sociedade. Então, por causa desta ligação entre espaço e futuro social em representações, está ligada à questão do poder, que é necessário manter ou conquistar (poder sobre espaço, mas também sobre grupos sociais). Em conexão, sempre, com essas duas características, o espaço urbano é político porque é um jogo de lutas (pela apropriação dos lugares de prestígio, por exemplo).

Assim, o espaço está longe de ser um suporte neutro simples - ou recipiente - de atividades sociais. Torna-se, então, uma questão e um suporte para estratégias e representações sociais contraditórias, um apoio ativo (induzindo tensão, representações, práticas como responsável por sinais e símbolos, intencionais ou não), produzido, adaptando e transformado de acordo com interesses, valores e ideias antagônicas.

Essas ideias conflitantes relacionadas a interesses divergentes podem levar a questionar sobre a instrumentalização política do espaço nas ideologias urbanas, o que Lefebvre se dedicou em compreender e que permitirá examinar essas relações interligadas entre espaço urbano e político, uma vez que ideologias urbanas e utopia permeiam essa problemática. Interessa, também, pela orientação política das representações sociais do espaço, que levam a teorias, práticas e à ação pública. Já o urbano fornece o suporte privilegiado de sistemas de representações desse tipo. A seguir, está apresentada uma discussão acerca da ideologia urbana criticada por Lefebvre (2001).

### *2.1.1 Críticas à ideologia urbana*

As relações entre espaço e política no trabalho de Lefebvre (2001), a partir da crítica das ideologias urbanas e da utopia, consistem num importante ponto de discussão para compreender as práticas sociais que permitem a apropriação do espaço, em específico do espaço urbano público, as calçadas. Ainda sobre as relações, cada vez mais induzem pensar o espaço como algo que pode ser adquirido, sendo necessário compreender seu valor de uso e valor de troca. Em outras palavras, interessa-se pelas representações espaciais politicamente orientadas. A Utopia de Lefebvre é definida e relacionada às ideologias que acompanham os processos de urbanização que ele critica.

Essa concepção do espaço como produto político é regulado por uma ideologia que reproduz as relações capitalistas de produção e um modo de vida urbana, no qual o cidadão se torna consumidor e usuário dos serviços oferecidos pela cidade. Nesse sentido, o acesso aos espaços e serviços se dá considerando o poder aquisitivo de cada cidadão, porque os símbolos expressos no espaço induzem o comportamento das pessoas; a exemplo, tem-se faixas, correntes, entre outras, que delimitam estacionamentos ou, até mesmo, a presença ou ausência de espaços públicos. Para elucidar a compreensão da ideologia urbana, Lefebvre (2001) aponta:

[...] o urbanismo, quase tanto quanto o sistema, está na moda. As questões e reflexões urbanísticas saem dos círculos dos técnicos, dos especialistas, dos intelectuais que pretendem estar na vanguarda dos fatos. Passam para o domínio público através de artigos de jornais e de livros de alcance e ambição diferentes. Ao mesmo tempo, o urbanismo toma-se ideologia e prática. E, no entanto, as questões relativas à Cidade e à realidade urbana não são plenamente conhecidas e reconhecidas; ainda não assumiram politicamente a importância e o significado que têm no pensamento (na ideologia) e na prática [...]. (LEFEBVRE, 2001, p. 9-10).

Neste sentido, é possível afirmar que é um conjunto de ideias e valores que determina a conduta dos indivíduos, que explica a divisão de classes e justifica a segregação. O autor esboçou uma definição da ideologia para analisar o pensamento urbano por mais de meio século. Ainda, definiu ideologia espacial como um sistema de significados da realidade espacial, tomado como suporte, objeto ou participação de estratégias e lutas antagônicas e até contraditórias.

Existe, portanto, uma alienação no espaço pela ideologia espacial. O espaço também é objeto de uma luta ideológica. Lefebvre também afirma, em 1974, em *A produção do espaço*, que não pode haver ideologia permanente sem referência ao espaço, assim como todo espaço concebido carrega ideologias (LEFEBVRE, 2006). A ideologia adquire consistência ao intervir no espaço social em sua produção, ao tomar forma. Além disso, cristaliza-se em torno de um lugar real que veicula para se tornar eficaz (monumentos, por exemplo, mesmo que estes frequentemente percam seus significados no tempo). Por conseguinte, a ideologia pode ser induzida pelo espaço, como aponta Lefebvre (2006):

[...] as representações do espaço seriam penetradas de saber (conhecimento e ideologia misturadas) sempre relativo e em transformação. Elas seriam, portanto, objetivas, embora possam ser revistas. Verdadeiras ou falsas? A questão não tem sempre um sentido definido. A perspectiva é verdadeira ou falsa? Abstratas, com certeza, as representações do espaço entram na prática social e política, as relações estabelecidas entre os objetos e as pessoas no espaço representado dependendo de uma lógica que os faz, cedo ou tarde,

explodir porque incoerentes. Os espaços de representação, vividos mais que concebidos, não constroem jamais à coerência, não mais que à coesão. Penetrados de imaginário e de simbolismo, eles têm por origem a história, de um povo e a de cada indivíduo pertencente a esse povo. Os etnólogos, os antropólogos, os psicanalistas estudam, sabendo ou não, esses espaços de representação, freqüentemente esquecendo de confrontá-los com as representações do espaço que coexistem, conciliando-se ou neles interferindo, negligenciando ainda mais a prática espacial. Os cientistas aí reconhecem isoladamente o que lhes interessa: lembranças da infância, sonhos, imagens e símbolos uterinos (ninhos, corredores, labirintos). O espaço de representação se vê, se fala; ele tem um núcleo ou centro afetivo, o Ego, a cama, o quarto, a moradia ou a casa; - a praça, a igreja, o cemitério. Ele contém os lugares da paixão e da ação, os das situações vividas, portanto, implica imediatamente o tempo. De sorte que ele pode receber diversas qualificações: o direcional, o situacional, o relacional, porque ele é essencialmente qualitativo, fluido, dinamizado. (LEFEBVRE, 2006, p. 42).

Portanto, o conceito de ideologia se refere a um sistema de representações distorcidas da realidade (falsa consciência), destinado a perpetuar a reprodução e hierarquias sociais, mais relacionadas a ideias conservadoras, enquanto a utopia era uma forma de pensamento voltada para a mudança social. Essa ideologia é particularmente aplicável ao planejamento urbano e à arquitetura (moderna), e paradoxalmente, a preservação da ordem social existente. Lefebvre (2001) coloca duas questões que ocultaram os problemas da cidade e da sociedade urbana: a questão da moradia e do habitat e as questões da organização industrial e da planificação global:

[...] esses dois grupos de problemas foram e são colocados pelo crescimento econômico, pela produção industrial. A experiência prática mostra que pode haver crescimento sem desenvolvimento social (crescimento quantitativo, sem desenvolvimento qualitativo). Nessas condições, as transformações na sociedade são mais aparentes do que reais. O fetichismo e a ideologia da transformação (por outras palavras: a ideologia da modernidade) ocultam a estagnação das relações sociais essenciais. O desenvolvimento da sociedade só pode ser concebido na vida urbana, pela realização da sociedade urbana. (LEFEBVRE, 2001, p. 137).

Assim, constitui então, uma ideologia e não uma utopia, com a condição de aspectos utópicos de progresso, que requer a manutenção, reprodução, dominação, divisões no espaço e pela ação no espaço, destacando alterações no espaço, como a retirada da arborização para atender necessidades do capital, seja para dar visibilidade aos outdoors, comércio, ou para facilitar o escoamento da produção. A princípio, essa transformação do espaço propõe ganhos sociais, mas na realidade há a perda social do direito a uma cidade que ofereça conforto térmico.

Enquanto isso, Lefebvre observa o surgimento de uma ideologia da mudança (da modernidade), visto que a cidade moderna, como foi concebida nos anos 1950-1960, com

padronização da arquitetura e racionalização do planejamento torna-se sinônimo de tédio. Ela está, especialmente, no processo de perder seu histórico "valor de uso", no sentido de Marx (valor que deveria responder a necessidades e "desejos" sociais), e está cada vez mais sujeita a valores de troca (caracterizados por comercialização). Diante desse urbanismo moderno, que raciocina o espaço em termos de funções e necessidades elementares pré-determinadas e padronizadas, Lefebvre propõe a razão em termos de representações de usos, práticas e apropriação do espaço.

De qualquer forma, o urbanismo moderno nos mostra que a ideia de progresso não é necessariamente relacionada à utopia e eventual assistência social, mas pode ser sinônimo de preservação do existente. Desse modo, o progresso modernista serve para manter o funcionamento do sistema capitalista e hierarquias sociais dentro e através do espaço.

Em suma, essa ideologia faz com que a ordem social dependa do fator espacial e impõe ação no espaço para preservar ou transformar essa ordem (seja por ação pública ou propondo uma cidade ideal para arquitetura e organização apropriada para as novas relações sociais, novos estilos de vida e comportamentos). Cabe a uma nova concepção de vida permitir o trabalho do geógrafo, que novamente servirá como um capacitor social e não mais as relações sociais capitalistas. Alterar a cidade para a vida é sinônimo de erro e mistificação. O autor propõe levar o problema ao contrário. Isto é, a mudança social e a vida diária é que permitirão que o modo de produção do espaço, e o próprio espaço, se transforme.

Mas a transformação social não pode, contudo, ir junto com uma transformação espacial - ou antes outro modo de produção do espaço. Pois por outro lado, uma transformação do espaço e seu modo de produção seria inútil sem uma transformação estrutural radical nas relações sociais (capitalistas). A ideologia espacial, portanto, tem um impacto direto na produção de territórios urbanos contemporâneos e, conseqüentemente, na apropriação do espaço, por isso a discussão da ideologia à utopia se faz necessário

### *2.1.2 Da ideologia à utopia*

A Geografia urbana, que deve estar intimamente relacionada à prática social, representações, usos cotidianos do espaço e também politicamente, contribui para a emancipação da cidade, a vida - da classe trabalhadora - o rosto da dominação e a alienação em todas as suas formas (incluindo dominação e alienação propriamente urbana). É assim que Lefebvre coloca utopia: um sistema de ideias que transcendem uma situação histórica e social,

não negando, mas indo além. O autor chama de utópico o termo que se refere etimologicamente ao habitante de Utopia, porque o possível faz parte do Real. A utopia que ele propõe não nega a realidade (social, espacial, histórica), mas a leva para explorar suas potencialidades. O próprio espaço urbano está repleto de marcas e é potencial de mudança: está particularmente sujeito aos sinais dessa utopia e, portanto, propício a tornar-se o objeto privilegiado da mesma. Assim como não pode haver ideologia sem referência a espaço, não pode haver pensamento sem utopia urbana.

Há, neste processo utópico, o conhecimento e crítica da exploração real das possibilidades e possivelmente a proposta de um outro lugar. Como colocado por Lefebvre (2001), para poder imaginar e propor uma realidade diferente, é necessário analisar e conhecer a realidade real, entendê-la. Uma vez que este negócio feito, a crítica pode ser colocada em prática. O objetivo essencial da utopia não é a proposta formal para uma ordem ideal; a proposta é um instrumento para criticar essa ordem.

Assim, a cidade se torna, para Lefebvre, o lugar do possível, um outro modo da produção do espaço só pode ser acompanhada de uma visão do mundo que não seja uma ideologia, mas de uma utopia concreta, positiva e ativa, ou seja, que não está fora do tempo e espaço social. Lefebvre aplica à ordem social um método que pode ser descrito como utópico: compreender a realidade socioespacial como ela é (com seus problemas, pontos fortes e contradições) e identificar as possibilidades que ela contém. Essa utopia é a chamada “revolução urbana”, que se abre para a sociedade urbana realizável e concordante.

A partir das críticas detalhadas à ordem urbana, Lefebvre incita, em 1968, o direito à cidade ou direito à sociedade urbana que, mais do que o direito à moradia, há acesso aos serviços oferecidos pela cidade, e isso corresponde ao direito à apropriação real pelos habitantes de sua vida de moradores da cidade, de suas condições de vida, adicionadas ao direito a uma centralidade renovada, lúdica e à apropriação de seus símbolos, suas funções, na perspectiva de uma cidade entendida como um trabalho coletivo que pressupõe, a posse e gestão coletiva do espaço (LEFEBVRE, 2006).

Essa força política é da classe trabalhadora. A utopia lefebvriana refere-se, portanto, à uma teoria relacionada a uma prática (aqui, revolucionária). Depende, então, da classe trabalhadora, dos habitantes, concretizar as possibilidades que o autor acredita detectar na evolução social e no espaço, e é de fato a modificação das relações sociais e a abolição do modo de produção capitalista que constituem a essência da utopia. Um espaço adequado à novas relações sociais e cuja produção deve se tornar coletiva é apenas um dos meios dentre outros na revolução. Segundo Lefebvre (2001), as transformações urbanas serão possíveis somente:

se a classe operária e seus mandatários políticos se encarregarem da planificação é que será possível modificar profundamente a vida social e abrir uma segunda era: a era do socialismo nos países neo-capitalistas. Até então, as transformações ficarão na superfície ao nível dos signos e do consumo dos signos, da linguagem e da metalinguagem (discurso em segundo grau, discurso sobre os discursos anteriores). Portanto, não é sem reservas que se pode falar de revolução urbana. Todavia, a orientação da produção industrial sobre as necessidades sociais não é um fato secundário. A finalidade que é assim trazida para os planos os transforma. A reforma urbana tem portanto um alcance revolucionário. Tal como a reforma agrária (que pouco a pouco desaparece do horizonte) no decorrer deste século XX, a reforma urbana é uma reforma revolucionária. Ela dá lugar a uma estratégia que se opõe à estratégia da classe dominante. (LEFEBVRE, 2001, p. 139-140).

Assim, a revolução fará a revolução urbana, embora a vida urbana, e especialmente a luta pela cidade (por sua preservação e renovação, pelo direito à cidade), pode proporcionar estruturas e objetivos para mais de uma ação revolucionária. Sem uma metamorfose de racionalidade em planejamento industrial e sem outra gestão da indústria, a produção não terá propósito e significado da vida urbana como tal.

Esse direito à cidade deverá acompanhar uma revolução econômica baseada na autogestão e planejamento da produção voltada para a satisfação das necessidades sociais, política (auto-organização), cultural e vida cotidiana. Portanto, a utopia afeta a vida, os modos de propriedade e produção, e também as formas de poder. Isso acontece porque esse direito à cidade também significa uma participação efetiva - conquistada e não concedida - aos habitantes da cidade para decisões e projetos de planejamento urbano. A autogestão urbana é a base desse direito à cidade, que deveria alcançar a sociedade urbana em formação.

Desde o século XIX, o conceito de autogestão se aplica economicamente, na ideia de abolição do capitalismo, uma vez que aboliria a apropriação dos meios de produção pelos capitalistas e permitiria sua reapropriação pelo trabalhador, pela comunidade, pelo proprietário de sua força de trabalho e riqueza produzida. Na frente política, ela se refere a um federalismo sem centralização. A autogestão, portanto, ecoa com mais frequência a auto-organização dos trabalhadores e descentralização de poderes políticos.

Mas depois de 1968, especialmente sob o impulso de Lefebvre, essa ideia de autogestão também se aplicou à produção urbana. No entanto, essa autogestão urbana só é possível com base em novas relações sociais e outro modo de produção (não capitalista), sem o qual correria o risco de cair na falsa participação. A autogestão urbana é, portanto, a condição e a consequência da revolução urbana.

Da ideologia à utopia, através desses dois sistemas de representação da mesma realidade socioespacial, lida-se com uma leitura política do espaço urbano que o torna um instrumento - de preservação da ordem existente ou da mudança social - mais do que apenas um problema. Assim, para Lefebvre, a condição do direito à cidade e à sociedade urbana é a revolução econômica, vida política, cultural e cotidiana.

A utopia concreta Lefebvrina, destinada à crítica radical do existente para superá-lo, parte da realidade e inclui a mudança espacial - e um novo modo de produção do espaço - numa perspectiva mais global de modificação das relações sociais cotidianas, sem, no entanto, propor uma cidade ideal ou um modelo autoritário de organização socioespaciais como as utopias comuns. Ao mesmo tempo, deixa em aberto as possibilidades oferecidas pela prática social e apropriações. Outra maneira de produzir espaço, portanto, não será possível sem modificar as relações sociais.

Mesmo dentro do pensamento do espaço, seja ideologia ou utopia, a ação no espaço visa atuar no social. Pode-se concluir que, em ambos os casos, na ideologia e na utopia, o espaço é instrumentalizado para fins políticos, mas sua transformação ou planejamento nunca é um fim em si. A complexidade de relações entre espaço e sociedade nos leva a acreditar que o que está sendo jogado por trás do espaço e das representações politicamente orientadas, nada mais é do que os filósofos chamavam de visão do mundo ou, pelo menos, o futuro das sociedades e, portanto, a questão do poder. Aqui é onde o espaço é, acima de tudo, político.

O uso do solo urbano de Catalão (GO) demonstra como as práticas socioespaciais são capazes de executar planejamentos urbanos. É o caráter político no uso do espaço que o torna instrumento de apropriações e/ou revoluções urbanas. Por isso, o uso do solo urbano de Catalão está abordado na seção seguinte, para compreendermos a dinâmica em torno do objeto dessa pesquisa, os espaços públicos – calçadas.

## 2.2 Uso do solo urbano em Catalão (GO)

O modo de vida urbano levado pelo homem traz em si uma série de determinações que, ao se realizarem, adquirem dimensão espacial. Por isso, é necessário compreender a produção e apropriação do espaço urbano como condição, meio e produto da reprodução social determinado pela lógica de acumulação capitalista, tendo em vista que a lógica capitalista eleva seus objetivos e os impõem à vida urbana. A lógica da acumulação capitalista tende a generalizar o mundo da mercadoria; nesse processo, o uso do solo da cidade é cada vez mais

dominado pelo valor de troca, pois nesse processo de produção de mercadorias, o cidadão se torna consumidor e usuário dos serviços oferecidos pela cidade.

Nesse contexto, as práticas socioespaciais desenvolvidas na cidade dão concretude e significado ao mundo da mercadoria que, ao se realizar, (re)produz o espaço urbano e a sociedade (com seu modo de vida baseado nas relações capitalistas de produção). Em consequência disto, o uso do solo expressa a (re)produção do espaço, *locus* da produção, circulação, distribuição e consumo de mercadorias. Logo, esse processo confere a valorização do solo urbano e também gera contradições no que se refere ao acesso à propriedade privada da riqueza socialmente produzida que é adquirida mediante pagamento. Esse fato faz com que o sentido de cidade como obra, criação e gozo seja eliminado, como afirmam Vasconcelos, Corrêa e Pintaudi (2013, p. 98), “[...] num processo de trabalho dividido e sem conteúdo, numa cidade que não lhe pertence e com a qual não se identifica”.

Nessa perspectiva, o espaço é tido como espaço-mercadoria que compreende um processo capitalista das formas de apropriação da riqueza socialmente produzida; como momento de alienação, expressa na contradição que se desenvolve nesse movimento de constituição da propriedade, em sua forma jurídica, na qual há um contrato social que determina quem é dono da propriedade, auferindo-lhe direitos e acesso à vida urbana (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013, p. 96). Ou seja, por meio da compra de determinado espaço é atribuído direito ao novo proprietário sobre o espaço comprado.

O momento de alienação supracitado se refere ao processo de produção do espaço a partir do trabalho social, que pode ser apropriado pela compra: “[...] isso significa afirmar que como mediações necessárias entre cidadão e cidade nos deparamos com a propriedade privada da riqueza socialmente produzida, incluindo-se o espaço vivido” (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013, p. 96). Na evolução desse processo, no Brasil independente, os espaços públicos passaram a resultar principalmente do parcelamento do solo, tendo como marco inicial a aprovação da Lei de Terras, em 1850, que mudou a forma de apropriação de terras, passando de um sistema de concessões pela Coroa para um sistema de compra e venda, com demarcação e delimitação de frações, ainda sem distinção entre terras urbanas e rurais. Cabe ressaltar que essa foi uma manobra para impossibilitar o acesso dos negros que, em 1888, foram “libertos”.

Para discutir as formas de apropriação do espaço, é preciso pensar a propriedade como algo adquirido pelo pagamento; nesse processo, os mecanismos do mercado determinarão o acesso pelas diferentes classes sociais, ou seja, é necessário poder aquisitivo para tal ação. Isso exclui as classes menos abastadas da sociedade. Carlos (2013, p. 46) consolida esse raciocínio

ao dizer que “para se ter acesso a um pedaço de terra é necessário pagar por ele [...] pelo fato de que, na sociedade atual, o uso é produto das formas de apropriação [...]”. Sendo assim, o valor de uso do espaço será expresso pelo preço. Nessa perspectiva, o espaço-mercadoria é “[...] como um momento necessário de efetivação da acumulação” (CARLOS, 2013, p. 47), é produzido no processo de (re) produção do capital.

Apesar de não ser o foco da pesquisa, é interessante compreender a apropriação e uso do solo a partir da teoria do valor do solo urbano. Esta deve ser “[...] fundamentada na unidade entre valor de uso e valor de troca” (CARLOS, 2013, p. 47). Desse modo, o uso do solo se dá a partir de sua apropriação e seu valor é expresso pelo preço. Sobre a evolução dos preços, Carlos (2013) destaca que:

a evolução dos preços inter-relaciona-se com as condições de reprodução do espaço urbano, decorrente da produção das condições gerais de produção do sistema e dos custos gerados pela aglomeração, pelo grau de crescimento demográfico, pela utilização do solo, pelas políticas de zoneamento ou de reserva territorial e pelas modificações do poder aquisitivo dos habitantes. (CARLOS, 2013, p. 48).

É possível inferir, então, que a classe desprovida de recursos financeiros significativos tem limitado acesso ao espaço e uso do solo, principalmente às áreas que oferecem a centralidade urbana e equipamentos urbanos, como escolas, hospitais, entre outros. Ainda em atendimento à demanda do mercado (setores industrial, comercial e residencial), a cidade é (re)produzida através do trabalho humano, que tem por finalidade a produção da vida material necessária para a sobrevivência. Nesse sentido, o modo de vida urbano é algo determinado, sendo as possibilidades limitadas. Para Carlos (2013, p. 45) “a cidade enquanto construção humana, produto social, trabalho materializado, apresenta-se como formas de ocupações”. Segundo a autora, a ocupação de um lugar ocorre diante da necessidade de habitar, produzir, consumir ou viver e se materializa nas cidades seguindo fatores, como:

no caso do lugar dedicado à atividade produtiva, a diminuição dos custos da produção será a coordenada principal a ser seguida; no caso da atividade comercial, acesso ao mercado; no caso da circulação, as vias rápidas que tendem a eliminar o processo de desvalorização do capital, diminuindo cada vez mais o tempo de percurso; no que se refere aos serviços, determinados tipos tenderão a localizar-se em áreas próximas aos centros de negócios, outros nas radiais e zonas específicas. Finalmente o uso residencial será determinado pelo papel que cada indivíduo ocupará (direta ou indiretamente) no processo de produção geral da sociedade e conseqüentemente o seu lugar na distribuição da riqueza gerada. (CARLOS, 2013. p. 46).

Assim, a cidade tende a se organizar conforme as necessidades do mercado, e a paisagem urbana expressará as diferenciações dos usos e a apropriação desigual do espaço urbano. Através da compra e venda (mercado imobiliário), os indivíduos que ocuparão cada lugar da cidade, do centro à periferia (pobre e rica), serão selecionados por seu poder aquisitivo. A (re)produção do espaço revela a dinâmica das relações socioespaciais baseadas nas relações capitalistas de produção em determinado tempo histórico. Cabe ressaltar quais os fatores influenciam na composição dos valores dos imóveis. No setor residencial, o acesso à infraestrutura (escola, hospital, shopping, centro de serviço) é um fator que influenciará no preço da parcela do espaço a ser comercializada, assim como acontece em outros setores. Logo, as classes com maior poder aquisitivo ocupam os espaços mais valorizados da cidade, enquanto as classes com menor poder aquisitivo recorrem às periferias, precárias e carentes de políticas públicas e, por isso, desvalorizada, tendo o custo inferior.

Em suma, o uso do solo urbano é disputado por vários segmentos da sociedade de forma diferenciada. Nesse sentido, o uso do solo nas calçadas é foco dessa pesquisa, a fim de compreender o processo de apropriação desses espaços públicos pelos pedestres e, também, pelo setor privado, que demarca nas calçadas o espaço para o automóvel, mesas e produtos. Esse processo também pode ser lido como desterritorialização e (re)territorialização dos cidadãos em relação ao espaço público, que é um direito (garantido pela constituição). Esse conflito atribui ao espaço público (calçada) conteúdo e forma inadequados, visto que deixa de promover a livre circulação de pedestres, sua função primordial, e isso será apresentado com mais detalhes na seção 4. As práticas socioespaciais e a apropriação estão abordadas a seguir, para compreender como se dá o uso do espaço.

### *2.2.1 Práticas Socioespaciais e apropriação*

A noção de apropriação socioespacial adotada para a compreensão da apropriação dos espaços públicos - calçadas - está fundamentada nos usos cotidianos relacionados à própria vida, na perspectiva de ser uma prática socioespacial reveladora de necessidades de reestruturações físicas, que permitem a flexibilização do uso do espaço. Como colocado por Lefebvre (2006), na produção capitalista do espaço social há o espaço dominado - seria o espaço vivido, aquele das representações da vida cotidiana, enquanto o espaço concebido -, as representações do espaço planejado constitui o espaço dominante.

O domínio do espaço está intrinsecamente conectado à dominação presente nas relações sociais das produções capitalistas, o espaço-mercadoria, como abordado na Subseção 2.2. Ao

considerar que a apropriação do espaço se dá pelas práticas socioespaciais, a relação espaço x política, a partir de representações de espaço com orientação política, é utilizada para compreender a apropriação dos espaços públicos - calçadas - pelo setor privado. Isso levanta a questão da exploração política do espaço e, portanto, o papel e o status deste último, tanto na Utopia de Lefebvre, quanto nas ideologias que acompanham os processos de urbanização que ele procurou criticar.

As práticas socioespaciais são consideradas a partir de ações realizadas no dia-a-dia do cidadão e que assumem um papel fundamental enquanto condicionantes da apropriação socioespacial do espaço urbano (CARLOS, 2001). Assim, as práticas são mediadoras da apropriação da cidade ou parte dela. Segundo Carlos (2001), é na análise das práticas socioespaciais cotidianas que o uso do espaço se expressa por meio de:

[...] relações de vizinhança, o ato de ir às compras, o caminhar, o encontro os jogos, as brincadeiras, o percurso reconhecido de uma prática vivida/reconhecida em pequenos atos corriqueiros e aparentemente sem sentido que criam laços profundos de identidades habitante - habitante e habitante - lugar, marcada pela presença. São, portanto, os lugares que o homem habita dentro da cidade e que dizem respeito a sua vida cotidiana, lugares como condição da vida, que vão ganhando o significado dado pelo uso (em suas possibilidades e limites). (CARLOS, 2001, p. 35-36).

No entanto, essa constituição e apropriação dos lugares na cidade ocorre efetivamente por meio da “identidade” do sujeito no espaço e no tempo, da relação “habitante-lugar”, por meio das diferentes formas de uso (CARLOS, 2001). Ainda para Carlos (2004), é na análise da vida cotidiana que as práticas socioespaciais se desenrolam, esclarecendo o vivido na medida em que a sociedade produz o espaço, apropriando-se do mesmo para fins diversos da vida urbana. Na perspectiva lefebvriana, “o uso do espaço, do tempo, do corpo é essencial, pelo fato de abrigar dimensões da existência, os sentidos da vida: o prazer, o sonho, o desejo, o riso [...]” (LEFEBVRE, 2001, 1991). Diante essas considerações, a apropriação do espaço urbano está atrelada às situações cotidianas que são induzidas pela organização desse mesmo espaço, planejado para manter o controle da sociedade e, ainda, a manutenção das relações capitalistas de produção.

No que se refere às apropriações realizadas pelo setor privado, foco dessa pesquisa, constituem as reestruturações do espaço, como elementos explícitos da possibilidade de flexibilidade de uso, reproduzindo a ideologia criticada por Lefebvre. Nishikawa (1984) aponta sobre a importância da realização de projetos urbanísticos que atuem sobre a estrutura física, permitindo que cidadãos exerçam, sobre o espaço público, suas respectivas apropriações, de forma mais adequada e segura. No caso das calçadas, o livre acesso e tráfego.

Nessa perspectiva, verificar a conformidade das condições de usos desses espaços públicos com a normatização vigente constitui parte importante desta pesquisa, visto que objetiva, principalmente, a manutenção dos direitos dos cidadãos. Tendo claro que as práticas socioespaciais adquirem sentidos através dos usos efetuados, vivenciados e percebidos pelos diferentes segmentos sociais, as políticas usadas para organizar o espaço vivido exercem papel fundamental no controle do comportamento dos cidadãos. Do passar pela calçada até a interação com o lugar, a apropriação é apresentada por meio dos usos baseados nas necessidades diárias e pela identificação com o lugar.

Portanto, as práticas socioespaciais são meios pelos quais os interesses privados apropriam-se do espaço público e o privatiza, induzindo o comportamento das pessoas através de símbolos, como faixas pintadas nas calçadas, correntes, rebaixamento de meio-fio, dentre outros, pois considera-se que há um processo de codificação do espaço pelo homem por meio de símbolos. Nesse processo, há um espaço de luta de classes na qual o setor comercial apropria-se do público, refuncionalizando-o, como lugares de destino, comprometendo o direito dos pedestres, garantido por lei. Logo, uma breve discussão acerca do espaço público é apresentada, pois corrobora para compreender as práticas socioespaciais realizadas nas calçadas.

### **3 ESPAÇO PÚBLICO E A DESTERRITORIALIZAÇÃO DO PEDESTRE NA CIDADE DE CATALÃO (GO)**

A temática da urbana é complexa e requer uma compreensão global do passado e do presente para a análise dos fenômenos observados. Por isso, uma análise com o olhar geográfico sobre o espaço público, por meio de suas categorias, está aqui apresentada. Parte-se, assim, da premissa de que toda teoria socioespacial precisa estar em consonância com a condição cultural de cada lugar, então, o esforço teórico empreendido visa abranger desde o global até o local.

De início, o espaço público é considerado um espaço físico desenvolvido para uso da comunidade. É reconhecido como praticável e livremente acessível a todos e, portanto, não pode ser exclusivo ou excessivamente pessoal, apropriado por um indivíduo ou grupo em particular. Duas propriedades fundamentais do espaço público resultam dele: é um espaço que garante a livre circulação de pessoas na cidade e a torna acessível a todos, e; em um sentido mais amplo, é também um espaço de circulação e troca de bens, serviços e informações. Além disso, são lugares onde indivíduos, principalmente estranhos, podem se encontrar sem necessariamente estabelecer relacionamentos.

A interação com o outro é, portanto, uma característica comum dos espaços públicos, que estão sujeitos a um regime de sociabilidade diferente daquele que prevalece no espaço privado e, em particular, no contexto doméstico. Nesse movimento há a territorialização, desterritorialização e reterritorialização, por meio dos usos realizados no cotidiano, na organização dos espaços públicos e também na gestão desses, a qual, por vezes, utiliza de métodos coercitivos, como a vigilância desses espaços, que influenciam o comportamento dos cidadãos.

Essa descrição permite caracterizar o espaço público, como um parque ou uma rua. A coprodução ou cogestão de espaços públicos pelo setor privado, a acessibilidade pública a espaços comerciais ou recreativos privados e as formas de restrição de acesso a determinados espaços são exemplos. Os espaços de circulação, as ruas abertas, os espaços de encontro, assim como local de convivência e interação, são alguns dos pressupostos da imagem da cidade moderna.

No entanto, a forma como esses espaços são usados e, mais especificamente, os usos nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar se apresentam, revelam conteúdos diferentes daqueles pensados na cidade política. Isso decorre da lógica capitalista de produção, que ressignifica a relação dos cidadãos com o espaço público, tão caro à vida em sociedade. Assim, atribuem ao lugar novos conteúdos, como expositores de produtos, estacionamento e

atendimento à clientes em mesas. O consumo realizado no espaço destinado à circulação de pedestres compromete o direito desses. Por este motivo, faz-se necessária a discussão sobre a conceituação do espaço público.

### 3.1 Processo histórico da conceituação do espaço público

A noção de espaço público aqui abordada parte de autores como: Sennett (1998) e Arendt (2007), além de outros autores que o trabalharam a partir dessas concepções, dentre os principais: Marzochi (2005), Lavallo (2005) e Dupas (2003) até chegar a um breve contexto das cidades brasileiras, com autores como: Serpa (2007), Gomes (2002), Jovchelovitch (2000), Caldeira (2000).

Arendt contribui com o entendimento do espaço público com a obra “A condição humana”, escrita em um momento pós Segunda Guerra Mundial, a chamada Guerra Fria, caracterizada por conflitos não armados entre Estados Unidos (capitalistas) e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (comunistas). Nessa obra, Arendt (2007) aborda o privado constituído pelo “eu” e o político por “nós”, além da ação característica material da vida humana em sociedade. Para a autora, os homens agem e interagem uns com os outros no seio de uma vida política em sociedade, sendo que a ação é a única característica da essência humana que depende exclusivamente da contínua presença de outros homens e apresentando o privado como o reino da necessidade e o público o reino da liberdade.

Neste contexto, ação política não é equivalente ao trabalho necessário à sobrevivência biológica ou produção técnica, mas uma atividade comunicacional mediada pela linguagem da pluralidade de opiniões no confronto político efetivada através da retórica. No conflito da pluralidade linguística há consensos e, também, um lado agonístico, e essas diversidades fazem parte da vida política. Maquiavel evidencia essa importância e fala que as vidas das repúblicas são mais conflituosas, diferentemente da vida dos principados ou outras formas de governo, porque existe a pluralidade de opiniões. Por outro lado, a vida na república é mais viva, então Maquiavel confronta a tradição de uma filosofia política Católica, que pregava a harmonia e o consenso, e mostra que o conflito é importante nas instituições, uma vez que revitaliza as instituições, pois, sem a diversidade, essas se corrompem.

As dimensões analíticas “público” e “privado” são fundamentais para subsidiar a abordagem do espaço público, como a praça, a rua, entre outros. Cabe ressaltar que as diferentes concepções entre o público e o privado, por meio das suas respectivas esferas, refletem diretamente nas formas dos usos e não-usos e da apropriação desses espaços pela sociedade, a

qual produz e reproduz esses lugares da cidade, bem como a reprodução da sociedade. Por isso, a discussão acerca do espaço público, embora seja abordada desde a Segunda Guerra Mundial, ainda é relevante, cara à sociedade e carece de aprimoramento, e por esse motivo a abordagem geográfica contribui ativamente.

O espaço público é tão antigo quanto a cidade, a gênese das esferas pública e privada ocorreu na Grécia Antiga, anteriormente separados, já que o privado se dava em casa, onde o pai era o déspota, superior à esposa, filhos e escravos. Já no espaço público, a relação ocorria de forma diferente: discutia-se sobre questões de interesse geral da sociedade. A presença do espaço público nas primeiras cidades atribuía uma marca imponente aos locais de encontro, nos quais decisões importantes que envolviam a sociedade eram tomadas, sendo considerados símbolos de poder. De acordo com Saldanha (1993), esses locais eram centrais e vitais, historicamente reconhecidos como o ponto de encontro dos cidadãos e símbolo da participação do povo nas questões políticas, além de suas funções comerciais.

Nesse contexto, a divisão do trabalho seguia um princípio de organização política, e isso só foi possível porque o ser humano possui a capacidade de socialização, presente de forma mais visível no mundo do trabalho contemporâneo. No entanto, na Grécia, a relação do trabalho se mostra diferente da atual, uma vez que o escravo trabalhava na casa para a manutenção da vida da família que servia, ou seja, seu trabalho não produzia mercadoria, não havia a mais-valia, conceito reproduzido após a I Revolução Industrial, visto que, na cidade, a relação passou a ser mediada pelo consumo, havendo a necessidade de receber um salário para acessar os produtos necessários à manutenção da vida. Esse fato fortalece a transformação da relação entre homem e natureza, do consumo mediante pagamento, e, ainda hoje, são geradas novas necessidades determinadas pela lógica de reprodução do capital baseada no consumismo.

Ainda sobre a esfera pública, Dupas (2003) e Jovchelovitch (2000) trazem que, para os gregos, uma vida sem a participação na esfera pública significava a privação das faculdades humanas mais valiosas. Significava ser privado da realidade, sem participar da sociedade em que vive, bem como só poderia ser bom político quem, na esfera privada, fosse ético, moral e digno. Essas eram as prerrogativas da cidade política.

Por sua vez, o conceito de espaço público nasceu na década de 1970, em resposta ao fracasso do planejamento funcionalista da cidade e ao questionamento das práticas de gestão urbana desde o período pós-guerra. Como local de vida e animação, um marco de identidade e o núcleo da urbanidade, os espaços públicos são considerados garantidores de um futuro viável e sustentável para as cidades. Apoiado mais recentemente pelos esforços de marketing urbano

e pela dinâmica de revitalização urbana, o espaço público é, agora, uma poderosa unidade discursiva, um verdadeiro instrumento da política urbana contemporânea.

Para elucidar a ressignificação do espaço público, Sennett (1998) busca entender as mudanças comportamentais que influenciaram profundamente as relações sociais ocorridas a partir do século XVIII. Sua pesquisa estuda o comportamento das pessoas nos teatros, nas ruas, no vestuário e nos costumes durante o período entre meados do século XVIII até o início do século XX, e constata a prevalência da vida privada sobre a vida pública. Esse fato decorre das mudanças sociais induzidas pelo poder do capital emergente a partir da I Revolução Industrial, momento em que as relações capitalistas ganharam importância maior que a vida nas cidades, transformando o espaço urbano de modo a atender as demandas do mercado e do capital. Desde então, esse processo difundiu a lógica capitalista globalmente.

Assim, tais mudanças sociais dizem respeito ao novo modo de interação na cidade, ocorrido gradualmente, o que tornou do espaço público um ambiente de representação das ações individuais, em que cada um dos indivíduos passasse a agir como um ator representando seu papel social, e essa é uma característica da divisão social do trabalho determinada pela lógica de produção capitalista. A sociedade construída a partir desse momento é a da impessoalidade nas relações, da sobreposição do privado sobre o público, da participação passiva nos acontecimentos sociais e, ainda, da influência dos meios de comunicação no discurso difundido para a população.

A subsistência dos indivíduos é cada vez mais determinada pela lógica de produção capitalista se realizada no cotidiano a partir das práticas socioespaciais. O movimento desde a produção até o consumo das mercadorias concretiza a lógica capitalista de produção, ou seja, a realização do lucro que, enquanto se realiza, transforma desde as relações sociais até o espaço que permite o fluxo de pessoas e mercadorias. No espaço urbano está a concretude das práticas socioespaciais, os conflitos da relação local/global impressos na paisagem urbana, carregada de símbolos e história. Por vezes, essa paisagem é transformada em prol da perpetuação do capital e, assim, se dá a constante reestruturação da cidade.

Nesse processo, o espaço público, que por primazia deve ser aberto a todos, desempenhando papel fundamental na relação social e propiciando encontros com conhecidos e desconhecidos, bem como a vida, é ressignificado cotidianamente. Sua forma precisa se torna possível quando a “[...] oposição com o privado lhe define as fronteiras [...]” (LAVALLE, 2005, p. 28) e, ao levar em consideração suas formas e funções, também são diferenciadas na cidade. São os contornos entre esses dois conceitos que se expressam por meio das práticas socioespaciais e dão sentidos aos lugares na reestruturação da cidade.

Aristóteles concebe o homem como um ser que, além de viver, possui a capacidade de dar forma à sua vida como vida política. Há, em sua concepção, duas possibilidades de realização da vida: Zoé, a vida biológica, e Bios, a vida do homem qualificada no espaço público. O homem que está envolvido e comprometido com a própria sustentação biológica não tem condições de fazer parte do espaço público, visto que uma pessoa que está com fome precisa satisfazer essa necessidade e não pode lutar por um ideal de liberdade possibilitado pela vida política que se realiza no espaço público. Esse fato é fortalecido pelo modo de vida baseado nas relações capitalistas, que determinam novas necessidades, ou convenções sociais, além das básicas, como comer e se reproduzir: se vestir com roupas da moda, ter um veículo atual, dentre outras. Arendt (2007) aponta que:

segundo o pensamento grego, a capacidade humana de organização política não apenas difere mas é diretamente oposta a essa associação natural cujo centro é constituído pela casa (*oikia*) e pela família. O surgimento da cidade-estado significa que o homem recebera, além de sua vida privada, uma espécie de segunda vida, o seu *bios politikos*. Agora cada cidadão pertence a duas ordens de existência; e há uma grande diferença em sua vida entre aquilo que lhe é próprio (*indion*) e o que é comum (*koinon*). Não se tratava de mera opinião ou teoria de Aristóteles, mas de simples fato histórico: Precedera a função da polis a destruição de todas as unidades organizadas à base do parentesco, tais como a *phratria* e *phyle*. (ARENDDT, 2007, p. 33).

A vida privada, que na Grécia era pautada na necessidade de subsistência e submissão da família ao pai, é passada para o espaço público, e esse aspecto é visível a partir da modernidade. As relações ocorridas no espaço público passam a conter o conformismo que, antes, estava dentro de casa, com a família, sob os mandos do pai. Não existe, portanto, a igualdade de discurso, a liberdade e o direito de ter opiniões, o direito de divergir, ou seja, o sujeito só tem direito a concordar e a obedecer; o espaço público, que antes era político, se transforma num espaço do conformismo, não são mais direitos e, sim, deveres.

Assim, a igualdade moderna e contemporânea rejeita a *práxis* (ação) e a *lexis* (discurso) constituintes da comunidade política, valorizando o conformismo e uniformização do comportamento. O sujeito se faz com a palavra e a ação no espaço público, onde ocorre a liberdade, pois como discutido e de acordo com a concepção grega, só há liberdade quando não se tem compromisso com a necessidade de subsistir. Então, uma pessoa que tem que trabalhar oito horas por dia e gasta duas horas para se locomover de casa para o trabalho e do trabalho para casa, gasta seu tempo para manutenção do corpo e não tem tempo para participar do espaço público.

Com a retração dos espaços público, há o surgimento da esfera do domínio social, caracterizado pela convivência impessoal baseada na satisfação das necessidades e por pouca relação dialógica, existe a mera busca pela satisfação e da manutenção econômica. A economia, na Grécia, era doméstica e discutida no espaço público; já na modernidade, essa discussão passa para o domínio social e a economia passa a ser uma ciência. Esse modelo de sociedade é conhecido como sociedade de massa, composta por um número enorme de pessoas e caracterizada pela impessoalidade, um anonimato, um tempo totalmente voltado para sua subsistência e pouco espaço para tratar sobre os assuntos da cidade, que interessam a todos cidadãos. Para melhor elucidar como a economia doméstica (privada) passa a ser uma questão pública, Arendt (2007) traz que:

o que nos interessa neste contexto é a extraordinária dificuldade que, devido a esse fato novo, experimentamos em compreender a divisão decisiva entre esferas pública e privada, entre a esfera polis e a esfera da família, e finalmente entre as atividades pertinentes a um mundo comum e aquelas pertinentes à manutenção da vida, divisão esta na qual se baseava todo o antigo pensamento político, que a via como axiomática e evidente por si mesma. Em nosso entendimento, a linha divisória é inteiramente difusa, porque vemos o corpo de povos e comunidades políticas como uma família cujos negócios diários devem ser atendidos por uma administração doméstica nacional e gigantesca. O pensamento científico que corresponde a essa nova concepção já não é a ciência política, e sim a <<economia nacional>> ou a <<economia social>> ou, ainda, a Volkswirtschaft, todas as quais indicam uma espécie de <<administração doméstica coletiva>>; o que chamamos de <<sociedade>> é o conjunto de famílias economicamente organizadas de modo a constituírem a fac-símile de uma única família sobre-humana, e sua forma política de organização é denominada <<nação>>. Assim, é nos difícil compreender que, segundo o pensamento dos antigos neste particular, o próprio termo <<economia política>> teria sido, de certa forma, contraditório: pois o que fosse <<econômico>>, relacionando com a vida do indivíduo e a sobrevivência da espécie, não era assunto político, mas doméstico por definição. (ARENDR, 2007, p. 37-38).

Assim, cabe ressaltar que “sociedade de massa” teve origem na Revolução Industrial, ainda no século XVIII, e pode ser quantificada pela densidade demográfica. Diante essa nova dinâmica no espaço urbano, houve a necessidade de controlar a população crescente e a biopolítica se tornou uma alternativa para a gestão das vidas, pautada na gestão econômica da saúde e da moradia. O domínio social, agora, é o gerenciamento de vidas.

Por conseguinte, a transformação do espaço público baseado na lógica neoliberal traz o uso da noção de privatização, que é favorecido pelas práticas socioespaciais expressas cotidianamente. A biopolítica é um aspecto que contribui com esse fenômeno e, ainda, com o processo de reestruturação da cidade. O controle social pode ser disseminado a partir da mídia,

como resultado da sociedade biopolítica presente na contemporaneidade. “Biopolítica”, a saber, é o termo utilizado por Foucault (2018) para designar a forma que o poder tende a se modificar no final do século XIX e início do século XX, na qual as práticas disciplinares utilizadas anteriormente visavam governar o indivíduo. Os discursos biopolíticos e/ou de biossegurança são mecanismo de controle social que exercem a contenção simbólica que defende os interesses de grupos hegemônicos.

Já o conceito de privatização é usado, por exemplo, para descrever a proliferação de shopping centers nos arredores das cidades, a instalação de câmeras de vigilância remota em praças públicas, a construção de subdivisões residenciais, ou, ainda, o desenvolvimento de um parque pertencente a uma empresa privada e aberto ao público, ou a concessão de manutenção de imóveis de rua a uma empresa privada.

### 3.2 Apropriação seletiva e diferenciada e a regulação do espaço

No sentido de o espaço público ser percebido como um local aberto a todos, qualquer restrição de acesso a indivíduos ou grupos específicos prejudica o princípio democrático da participação e acesso igualitário a esse espaço. A limitação eletiva do acesso a determinados espaços urbanos é geralmente praticada por razões de segurança, sendo excluídas as pessoas consideradas contrárias a esses interesses. Nesse processo, a desterritorialização contribui para o controle dos espaços públicos da cidade, visto que a organização do espaço por meio de símbolos influencia o comportamento do cidadão que, a partir da leitura da paisagem e os elementos contidos nela, faz ou não uso daquele espaço.

Nesse contexto, a segurança é uma parte importante a ser considerada. Destaca-se um direito comum a todos: circular livremente e sem preocupações na cidade. As condições para implantar esse sentimento de ordem e segurança, no entanto, mudaram significativamente com a erosão do controle social informal associada à desterritorialização da vida social, a partir do enfraquecimento dos vínculos de proximidade que permitiam estabelecer a relação de vizinhança, o que fortalecia a segurança da rua e tranquilidade ao caminhar pelas calçadas, gerando um sentimento difuso de vulnerabilidade e exposição a riscos urbanos. Essa insegurança sentida ou vivida mina a confiança como elemento essencial da vida social no espaço público.

A demanda de segurança por parte dos usuários de espaços públicos é facilmente aceita pelos políticos locais, que são particularmente receptivos do ponto de vista eleitoral ou em relação ao público que ocupa o espaço público que, ao atendê-los, promovem os arranjos e

dispositivos de controle desses espaços. Proporcionar um clima de segurança e uma atmosfera tranquilizadora são os parâmetros mais essenciais que orientam os clientes, residentes e investidores na escolha de sua residência e local de investimento. As intervenções de securitização costumam dizer respeito aos espaços urbanos (artérias comerciais, centros de transporte, praças centrais), considerados particularmente sensíveis a uma depreciação devido ao sentimento de insegurança. Uma das soluções recomendadas é compensar a erosão do controle social informal por meio de formas alternativas de controle social, incluindo práticas formais preventivas e repressivas (presença da polícia e câmeras de segurança).

Algumas dessas medidas tendem a ir além dos limites aceitáveis, na medida em que sua aplicação é contrária ao princípio de acessibilidade e participação de todos na esfera pública com segurança. Na maioria dos casos, são grupos ou indivíduos, como: pessoas sem-teto, jovens e desempregados. Essas ações constroem um perfil de pessoas como ameaçadores e ameaçados. Em 2019, na cidade de Catalão (GO), houve um acontecimento envolvendo um homem em situação de rua que estava sentado na calçada em frente a um estabelecimento comercial quando o namorado da dona desse estabelecimento jogou um balde d'água nele. O caso repercutiu e foi noticiado, inclusive, pelo G1 Notícias. Abaixo, a foto do ocorrido.

**Figura 1** – Homem joga balde de água em morador de rua que estava sentado na porta de mercearia, em Catalão (GO)



Fonte: G1 notícias /Reprodução/TV Anhanguera. Acesso em:10 de maio de 2020.

Esses processos levam à formação de territórios exclusivos, transmitindo, em segundo plano, um discurso voltado à homogeneidade e à produção de um espaço que recusa fundamentalmente a presença de quem é diferente (considerado ameaçador e perturbador). A normalização do comportamento e formatação do público indesejado, em nome da segurança e facilidade de uso, resultam em escaneamento deliberado do público com base em critérios pré-concebidos formais, ou seja, a imagem do suspeito é estereotipada, o que resulta em discriminação, especialmente dos pobres e negros.

Nesse contexto, há uma fragmentação no espaço urbano, onde surgem enclaves, lugares privatizados, uma forma de segregação espontânea em busca da segurança e distanciamento do que é diferente. Essa lógica interfere na acessibilidade aos espaços públicos, a partir da identificação ou não do sujeito com o grupo que ocupa o local. Caldeira (2000) enfatiza que instrumentos modernistas têm criado ruas em que público é o que sobra – enclaves fortificados, ruas fechadas, ruas para os automóveis com desprestígio das calçadas e locais de interação, aumento dos espaços controlados e privatizados – o que altera o espaço público moderno e cria uma esfera pública fragmentada, articulada e garantida com base na separação, na qual a igualdade, a abertura e a acessibilidade não são valores básicos. É um espaço público não-democrático e não-moderno, em que tais instrumentos de distanciamento, de estilo defensivo, colaboram para a suspeição, a segregação, a desigualdade, a intolerância, e desencorajam as interações anônimas entre pessoas nas ruas.

A segurança nas ruas, por meio das câmeras, bem como nos enclaves, ocorre de forma velada, difusa e seletiva nos espaços eminentemente públicos, sendo chamada de “segregação vigilante” e expressa a necessidade de segregar, excluir o diferente em prol da garantia da segurança da população. Por mais que as pessoas (por vezes das classes média e alta) procurem manter-se em seus enclaves fortificados (locais de moradia, consumo, lazer ou trabalho), em alguma medida precisam utilizar os espaços públicos (deslocamentos, uso de serviços específicos, entre outros) e é interessante a disposição dos equipamentos de segurança que garantam a integridade e desejado distanciamento do que lhe é diferente. Apesar dos argumentos que respaldam a necessidade do oferecimento de dispositivos de segurança e controle social, há de se evidenciar os reflexos sociais que ocasionam, bem como as intenções não declaradas e discriminatórias que podem embutir.

Portanto, a partir da evolução do espaço público e suas redefinições ocorridas ao longo do tempo, percebe-se que a cidade tem se tornado cada vez mais um espaço complexo. Isso decorre da lógica de produção capitalista que influencia as relações sociais durante o processo de produção de mercadorias, como mencionado.

Observa-se nesse sentido, uma constante privatização do que é público, uma multiplicação de espaços comuns, coletivos, mas não caracterizados como públicos. Esse isolamento espontâneo de grupos, por vezes, tem por objetivo a segurança e, também, o afastamento do que é diferente. Essa é uma delimitação territorial. “Território” é uma categoria utilizada na Geografia para explicar fenômenos sociais, e está abordado, aqui, como um sistema complexo de relações entre indivíduos e/ou grupos para desenvolver novas formas de analisar as relações entre sociedade e espaço. A fim de esclarecer essa discussão, na subseção a seguir aborda-se brevemente a discussão sobre essa categoria.

### *3.2.1 Território, desterritorialização e reterritorialização no espaço público*

No que diz respeito aos usos realizados nos espaços públicos por meio das práticas socioespaciais, pode-se afirmar que se inscrevem em um processo de “territorialização do espaço”. Isso acontece porque, ao fazer uso do espaço, o indivíduo, ou grupo, privatiza o espaço público através da criação de barreiras simbólicas, por vezes invisíveis. O espaço público transforma-se, portanto, em uma justaposição de espaços privatizados, não partilhado, mas dividido entre os diferentes grupos. O caráter simbólico expresso nos espaços públicos a partir da territorialização de um grupo influencia na acessibilidade de outros.

Assim, acessibilidade é, então, limitada e controlada simbolicamente pelos grupos que usam o espaço público. A interação entre os territórios se dá pela identificação e, quando isso não acontece, ficam evidenciadas as diferenças dos grupos. Falta interação entre esses territórios, percebidos (e utilizados) como uma maneira de neutralizar o “outro” em um espaço que é acessível a todos.

a acessibilidade “[...] está estreitamente vinculada, na demarcação dos territórios urbanos, à alteridade, contrapondo uma dimensão simbólica (e abstrata) à concretude física dos espaços públicos urbanos. Pois, a acessibilidade não é somente física, mas também simbólica, e a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam o design físico de ruas, praças, parques, largos, shoppings e prédios públicos. [...]”. (SERPA, 2004, p. 23)

Os usuários do espaço contribuem, assim, para a amplificação da esfera privada no espaço público. Segundo Serpa (2004, p. 22), “A identidade social se define e se afirma a partir de uma alteridade que expressa também uma dimensão de classe, uma alteridade ao mesmo tempo ‘desigual’ e ‘diferente’”. Desse modo, a acessibilidade ao espaço público da/na cidade contemporânea é, em última instância, “hierárquica”.

Neste contexto, os grupos refazem o território de dominação na prática cotidiana, no lugar vivido e, assim, os movimentos sociais modificam as relações de poder ao dar outro valor de uso nos territórios ocupados, configurando o território de dominação e território de apropriação. Para Foucault (2018), o poder não é apenas centralizado, não é restrito ao Estado, como aquela concepção inicial de Estado-nação do território sob domínio estatal, difusa a toda relação social do poder com cargas simbólicas.

Diante disso, os usos feitos nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar revelam conteúdos que territorializam esse espaço público e o ressignifica como local de exposição de produtos, estacionamentos, local de atendimento de restaurantes e lanchonetes. Nesse movimento, há a desterritorialização dos pedestres que se vêm forçados a deixar a calçada e competir espaço com os carros na rua em prol dos consumidores dos comércios, ou seja, reterritorializam a rua como local de passagem. Para compreender os processos de territorialização e desterritorialização mencionados, Saquet (2007) aponta que:

os elementos principais da territorialização também estão presentes na desterritorialização: há perda, mas há reconstrução da identidade; mudanças nas relações de poder, de vizinhança, de amigos, de novas formas de relações sociais, de elementos culturais, que são reterritorializados; há redes de circulação e comunicação, que substantivam a desterritorialização, o movimento, a mobilidade. [...] os processos de territorialização, desterritorialização, reterritorialização estão ligados, completam-se incessantemente e, por isso, também estão em unidade (SAQUET, 2007, p. 163).

Assim, o indivíduo perde sua identidade (desterritorialização), assumindo outra em seu próprio território (reterritorialização), devido às imposições das classes dominantes por meio de políticas. Enquanto espaço produzido, o espaço público se caracteriza como um conjunto indissociável constituído por um sistema de objetos e outro sistema de ações (SANTOS, 2002). É nessa perspectiva que a materialização das formas nada mais é do que o resultado e/ou produto das práticas socioespaciais num determinado tempo e espaço.

### 3.3 Espaço público na cidade de Catalão (GO)

Nas últimas décadas, houve um crescimento da indústria automobilística no Brasil que, junto com cultura do automóvel, influenciou no aumento de veículos nas cidades, o que gerou novos conflitos entre pedestres e motoristas no espaço urbano. Para amenizar esses conflitos cidades, como em São Paulo, a maior cidade do Brasil, que possui um controle de tráfego a partir do rodízio de carros que podem circular a cada dia da semana. Na cidade de Catalão (GO),

foco dessa pesquisa, classificada como uma cidade média pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), foi implementado o sistema de estacionamento rotativo (área azul) na área central.

Apesar da mobilidade urbana ser um direito garantido a todos cidadãos pela Lei Federal nº 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade), e na instância Municipal pelo Plano Diretor, há o seu descumprimento na prática. No Brasil, há à disposição, qualificada conhecimento técnico, a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), que regulamenta as calçadas, juntamente com o Plano Diretor de Catalão. Há, então, legislações que garantem o direito do pedestre quanto à mobilidade urbana, porém esse direito continua sendo violado em detrimento do automóvel e outras formas de privatização dos espaços públicos calçadas, discutidas na seção 4.

Há, ainda, na esfera pública, uma amálgama do público e privado e nem sempre é uma responsabilidade do Estado, visto que o sujeito que ocupa as calçadas de forma indevida, seja com a exposição de mercadorias, estacionamento, entulhos, dentre outras formas de privatização, está praticando atos ilícitos no espaço público. Esse fato pode decorrer da falta de conscientização da população sobre a importância do espaço público na cidade, que, para muitos, parece ser um espaço de ninguém. Refletir sobre a ditadura do automóvel é caro à população, visto que, apesar de seu uso dinamizar os fluxos urbanos, comprometem a segurança e conforto dos pedestres. Esse conflito revela-se, por vezes, como uma luta de classes e uma luta pela cidade que não pode ser ignorada. Essa pesquisa, portanto, defende o uso das vias urbanas não só como meio de realização das lógicas capitalistas, mas também como meio da realização da vida, pois quando se fecha uma rua para o tráfego dos carros, abre-se uma rua para o convívio da comunidade.

Ao falar sobre o espaço público, se faz necessário compreender o domínio público, e observar como a população está utilizando esses espaços para a ressignificação da cidade. A partir dos usos, os cidadãos estão, de fato, construindo todo um conjunto de valores e formas de uso que estabelece ou não o domínio público. Os arranjos espaciais apresentam, a princípio, uma desordem, mas toda desordem é uma ordem, apesar de inconveniente e descumpridora dos direitos civis. Na imagem abaixo, está apresentada uma forma de uso da calçada que descumpra a normatização ocorrido na cidade de Catalão (GO).

**Foto 1** – Uso da calçada como estacionamento na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em 2020



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 10/01/2018.

Essa imagem apresenta uma ordem estabelecida pelos comércios que, a partir das práticas socioespaciais, territorializam o espaço público e, conseqüentemente, o privatiza durante o uso, prática essa que retira os direitos dos pedestres e cadeirantes. Essa territorialização da calçada como estacionamento convém aos comerciantes e seus clientes, contrariando os princípios da constituição baseada na solidariedade, e comprometendo o direito à mobilidade urbana, ou seja, os interesses econômicos sobressaem o direito à cidade.

Destaca-se, na imagem acima, a forma como o privado se apropria do espaço público para expor suas mercadorias e há, ainda, a construção de um segundo piso acima da calçada, que é também espaço público, para proteger os produtos das intemperes e ampliar a área construída da casa no piso superior da loja. Essas infraestruturas são criadas pela ação do proprietário do imóvel comercial sobre um espaço público, sem um planejamento do poder público, sem qualquer forma de fiscalização. Com esse investimento privado, a calçada se apresenta como propriedade privada do comércio lindeiro a partir dos símbolos de dominação territorial, que não são apenas abstratos, mas também concretos.

A territorialização se dá de forma efetiva ao observar a relação de poder do comerciante sobre esse espaço público com a exposição de suas mercadorias na calçada, estendendo o seu estabelecimento e obstruindo o caminho dos pedestres. Nessa lógica, somente eles podem usar esse espaço para comercializar, visto que caso houver um ambulante comercializando nesse local, esse será rapidamente advertido pelo responsável do estabelecimento comercial. Como salienta Serpa (2004),

por meio das práticas socioespaciais recentes, dos usos e apropriação diferenciados, evidencia-se que os espaços públicos urbanos passam por um processo de territorialização do espaço. Transformaram-se em uma justaposição de espaços privatizados; ele não é partilhado, mas, sobretudo, dividido entre os diferentes grupos que fragmentam o espaço público por meio dos diferentes usos. (SERPA, 2004).

Ao contrário do que é instituído, as calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, bem como na Avenida 25 de março, em São Paulo, e na região da 44, localizada em Goiânia, ocorre uma disputa pela calçada tanto pelo comércio quanto pelos ambulantes autônomos, que expõem seus produtos na calçada e, até mesmo, na sarjeta.

**Figura 2** – Rua 25 de Março em São Paulo (SP).



Fonte: Google imagens/ avenida 25 de março em São Paulo – SP. Acesso em: 22 de abril de 2020.

**Figura 3** – Região da 44 em Goiânia (GO).



Fonte: Google imagens/região da 44 em Goiânia - GO. Acesso em: 22 de abril de 2020.

Diante dessas imagens, é possível inferir que compete ao poder público o importante papel de mediador desse processo de disputa. Então, como o poder público pode reestruturar essas relações? A primeira medida é promover um conjunto de projetos e ações no sentido de dar suporte à participação social na gestão do espaço urbano. É difícil pensar que as pessoas que planejam a cidade, às vezes, a pensa em um gabinete, e não vivencia a cidade no seu cotidiano. Se a pessoa não vive o cotidiano do pedestre, dificilmente entenderá a sua dificuldade de mobilidade urbana e pensará a cidade para sua realidade de pessoa de classe média que possui veículo próprio. Assim, todos os atores devem ser ouvidos e o poder público mediará esses acordos e pactos a serem firmados.

Uma forma de dinamizar a participação popular é por meio de uma plataforma virtual, ferramenta que já existe e tem acesso gratuito através do Google Formulários. Nela, é possível aplicar um questionário a respeito das necessidades urbanas e, ainda, obter de forma automática gráficos e planilhas com as respostas, ou seja, o tratamento dos dados é facilitado e dinamizado. Nessa plataforma, podem ser dispostas as normatizações que regulamentam o espaço urbano, para qualificar o debate, e pensar um espaço público que contemple os multiterritórios urbanos e, ainda, pense nas relações de poder, que por vezes se apresentam perversos e antidemocráticas. Uma proposta que emane da sociedade.

Nunca, na história da humanidade, houve tantos meios técnicos e científicos para dar voz à população, para pensar a cidade de forma coletiva, valorizando a pluralidade de pensamento e construindo uma cidade melhor na diversidade. Isso pode ajudar a regulamentação dos locais conflituosos a partir de intervenções precisas/estratégicas.

Assim, a democratização do espaço público deve ser refletida priorizando outros modais de mobilidade urbana para atender as necessidades da população com qualidade e segurança, visto que a escolha da forma de mobilidade é um dos principais aspectos que impactam na mobilidade urbana. Segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), uma pessoa ocupa 0,8m<sup>2</sup> ao caminhar, pode ocupar 60m<sup>2</sup> fazendo o mesmo trajeto caso opte pelo deslocamento em um automóvel particular, como mostra a imagem abaixo do gráfico, confeccionado pelo ITDP.

**Figura 4 – Mobilidade sustentável**



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). Acesso em: 30 de abril de 2020.

Como demonstra a imagem, uma pessoa a 3 km/h ocupa 0,8m<sup>2</sup>, enquanto uma pessoa em um carro à 40 km/h ocupa 20m<sup>2</sup>, ou seja, ocupa uma área mais 20 vezes maior que o pedestre. Ao observar a área ocupada pelo transporte coletivo, nota-se que o indivíduo que o utiliza ocupa um espaço menor que o usado pelo carro próprio e, considerando que a capacidade de transporte do coletivo é maior, há uma diminuição significativa do espaço usado, além da diminuição de veículos em circulação nas vias urbanas. Então, o transporte coletivo deve ser discutido na cidade, além da criação de ciclovias para complementar o direito a cidade. A redução de velocidade é outro fator que influencia na segurança dos cidadãos, pois reduz os acidentes de trânsito e entradas no pronto socorro, desafiando o SUS.

Ainda no sentido de proporcionar a abertura das ruas para a ocupação pela população em detrimento dos veículos, nota-se a escassez de espaço público ao observar um programa social da cidade de Catalão (GO), denominado "Rua do lazer", implementado em 2017, que consiste na instalação de brinquedos no local, realização de atividades esportivas, pintura facial,

além da distribuição de pipoca e algodão doce, inicialmente conhecido como um evento itinerante, ou seja, cada semana em um bairro. Esse projeto é um bom exemplo do que acontece quando se fecha a rua para o tráfego de veículos e abre para a comunidade, um verdadeiro momento possibilitador de encontros, da realização da vida na cidade e, como defendido nessa pesquisa, uma ressignificação do espaço público. Abaixo estão imagens desse programa.

**Figura 5** – Rua do lazer no bairro Ipanema, Catalão (GO), 2017



Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão. Acesso em: 01 de maio de 2020.

**Figura 6** – Rua do Lazer no bairro Ipanema, Catalão (GO), 2017



Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão. Acesso em: 01 de maio de 2020.

Para a população de classe média, a ocupação da rua não parece ser interessante, sabendo que esses seguem a tendência de autossegregação nos chamados “enclaves”,

mencionados anteriormente, e ainda têm oportunidade de ocupar lugares mais elaborados para o entretenimento. Todavia, há uma parcela da população composta por trabalhadores assalariados para a qual ocupar a rua para o lazer traz muita alegria, sabendo que as áreas de convívios com a comunidade estão escassas. As congadas, por exemplo, constituem uma manifestação religiosa e cultural de Catalão (GO) que ocupa as ruas centrais e igrejas no mês de outubro, sendo, culturalmente, uma manifestação de rua. Abaixo está uma imagem do evento.

**Figura 7** – Congadas em Catalão (GO), 2019.



Fonte: Google imagens/ congadas em Catalão - GO. Acesso em: 01 de maio de 2020.

Nas congadas, as pessoas de toda parte da cidade ocupam a rua de forma democrática, independentemente da classe social, e utilizam o espaço público para participar da festa e ver os ternos de congo passarem. Os ensaios, nas vésperas das festividades, acontecem nas ruas de diversos bairros. Diante disso, a gestão da cidade deve pensar as várias formas de ocupar os espaços livres, estipular metas de uso dos viários com a variação de uso e demanda nos horários de pico e estabelecer o valor de uso do solo da cidade a cada momento, além de promover incentivos e instrumentos de regulação para qualificação urbana, centrar esforços no enfrentamento das singularidades de projetos arquitetônicos e do mercado imobiliário e regular o solo da cidade. Na relação privado e público, são as estratégias que vão permitir a melhor forma de uso e que o domínio público seja mantido ou não, a fim de que a calçada não seja apenas de circulação, mas também de estar, e a arborização contribui para isso, juntamente com uma iluminação pública de qualidade.

#### **4 CALÇADAS DA AVENIDA DR. LAMARTINE PINTO DE AVELAR EM CATALÃO GOIÁS E O ATENDIMENTO A NORMATIZAÇÃO NBR 9.050 E PLANO DIRETOR DE CATALÃO**

A calçada é um dos elementos que compõem a infraestrutura da cidade e do sistema viário urbano, destinada ao trânsito de pedestres é separada da via de veículos pela guia (meio-fio), apresentando-se em nível diferente. Essas devem garantir o deslocamento das pessoas independente de suas condições físicas ou sensoriais, limitação de percepção ou mobilidade, com autonomia, conforto e segurança. É ainda, um espaço de uso público, mas de responsabilidade privada, o que pode ocasionar irregularidades na manutenção e, em alguns casos, na apropriação indevida desse espaço. Vale ressaltar que o oferecimento de condições adequadas nas calçadas promove melhorias no ir e vir possibilitando um uso diferente do espaço urbano, pois o pedestre tem uma percepção diferente da cidade, analisa com intensidade os detalhes, os ritmos e as cores, valoriza o que vê e experimenta o que não conhece. Há vida nas calçadas, a qual precisa ser mantida e até resgatada. Com isso, o espaço público não serve somente para se movimentar, como também para conviver, motivo pelo qual se justifica a ampliação das calçadas.

Por vezes, as calçadas brasileiras não apresentam padronização e regularidade das superfícies. O pensamento da população é que o espaço público está sob o encargo da prefeitura ou dos outros, eximindo-se da responsabilidade, do cuidado e da preservação. Assim, o sentimento de pertencimento e zelo pela cidade onde se vive está comprometido. Por isso, a conscientização sobre a importância dos espaços públicos e as possibilidades de usos podem mudar a percepção de quem acredita que este espaço é “terra de ninguém”.

Nesta atmosfera, esta pesquisa apresenta discussões sobre esses espaços vitais. É notório que as calçadas há muito ocupam parte da cidade e exerce função importante no cotidiano das pessoas, visto que, com a população urbana cada vez mais crescente, é necessário o planejamento da mobilidade, tendo em vista qualificar os deslocamentos, minimizando o tempo despendido nos percursos de casa para o trabalho ou qualquer outro destino. Outro fato é que andar se configura como a forma mais democrática, sustentável e limpa de locomoção, o que chama atenção para a limitação dos recursos energéticos somada aos efeitos negativos da emissão de gases tóxicos gerados pelas fontes que movimentam as redes de transporte motorizado.

Para se entender a importância da calçada na cidade, é interessante traçar uma linha histórica sobre como este espaço é estruturado ao longo do tempo. Em primeiro lugar, cobrir o

chão com material adicional sempre teve uma função prática, mesmo nas cidades mais antigas, dado que um revestimento controlado, mais estável e adaptado facilita a circulação de veículos e pessoas, ao passo que um terreno lamacento retarda todos os tipos de deslocamentos. Por isso, mais importante que o aspecto estético da pavimentação, é sua funcionalidade, o que melhora a locomoção.

Seja argila, lajes pavimentadas ou revestimentos mais inovadores, os materiais usados inicialmente eram, em sua maioria, de fontes naturais locais, antes de serem processados no local, segundo métodos então artesanais. Na Idade Média, os paralelepípedos, por exemplo, substituíram os pavimentos de argila, que estavam se deteriorando muito rapidamente com o número crescente de moradores da cidade. Logo, percebe-se que a pavimentação evoluiu de acordo com a disponibilidade de materiais da região, como madeira, granito, arenito, entre outros.

Apesar das evoluções experimentadas nos pisos de vias urbanas, as autoridades públicas estão cientes de que alguns desses revestimentos de piso não estão mais adaptados às questões contemporâneas para uma construção sustentável da cidade. O uso de automóveis, ou veículos ainda mais pesados, levou de fato ao desenvolvimento de pavimentos ainda mais fortes, mais funcionais e mais similares em todo o mundo. O asfalto betuminoso, em particular, se espalhou por quase todas as vias e por uma grande superfície do globo. Esse tipo de pavimentação, porém, não permite que a água da chuva se infiltre no solo. Por esta razão, há a necessidade da implementação de pisos alternativos.

A partir da metade do século XX, os espaços urbanos evoluíram de acordo com uma dinâmica comum relacionada a hegemonia do carro, que é usado cada vez mais. O piso urbano tornou-se liso e funcional, adaptado para mais pessoas e usos, desde pedestres até caminhões. Com as novas dinâmicas, inseridas pela globalização, tornou-se urgente a regulamentação desses espaços, a fim de assegurar a acessibilidade. Desta forma, o calçamento não deve ser pensado somente para sua função principal (suporte à mobilidade), mas também para outras questões, como drenar a água da chuva e agir em favor dos desafios ambientais urbanos.

Vários municípios começaram a resolver o problema da mobilidade urbana pelas calçadas, implementando programas de padronização para melhorar os índices de caminhabilidade, isso devido à NBR 9.050 de 2015 no item 6.12.3 que trata das dimensões mínimas da calçada, que orienta a minimização de tais problemas. Cabe dizer que está disposto na norma de 2015, a Lei Brasileira de Inclusão/Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) que promoveu alterações no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), a inclusão como competência da União a promoção, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados,

o Distrito Federal e os Municípios, de programas de melhoria das condições das calçadas e dos passeios públicos. Fez incluir também, no Estatuto da Cidade, a competência das cidades para elaboração de um plano de rotas acessíveis, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público.

Portanto, antes da Lei Brasileira de Inclusão, o Plano Diretor apenas ditava as diretrizes sobre a construção das calçadas, ficando a construção e manutenção a cargo dos proprietários dos imóveis. Agora, o poder público passou a ser responsável, ao menos, por parte da construção e/ou reforma das calçadas que deve criar uma rota acessível à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. Nesse cenário, há ainda práticas de apropriação que privatizam esses espaços urbanos de modo a descumprir as normatizações, como se discute neste estudo. Seguindo esta linha de pensamento, a seguir, há uma breve descrição e localização do objeto de análise dessa pesquisa.

#### 4.1 Caracterização e localização da avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO)

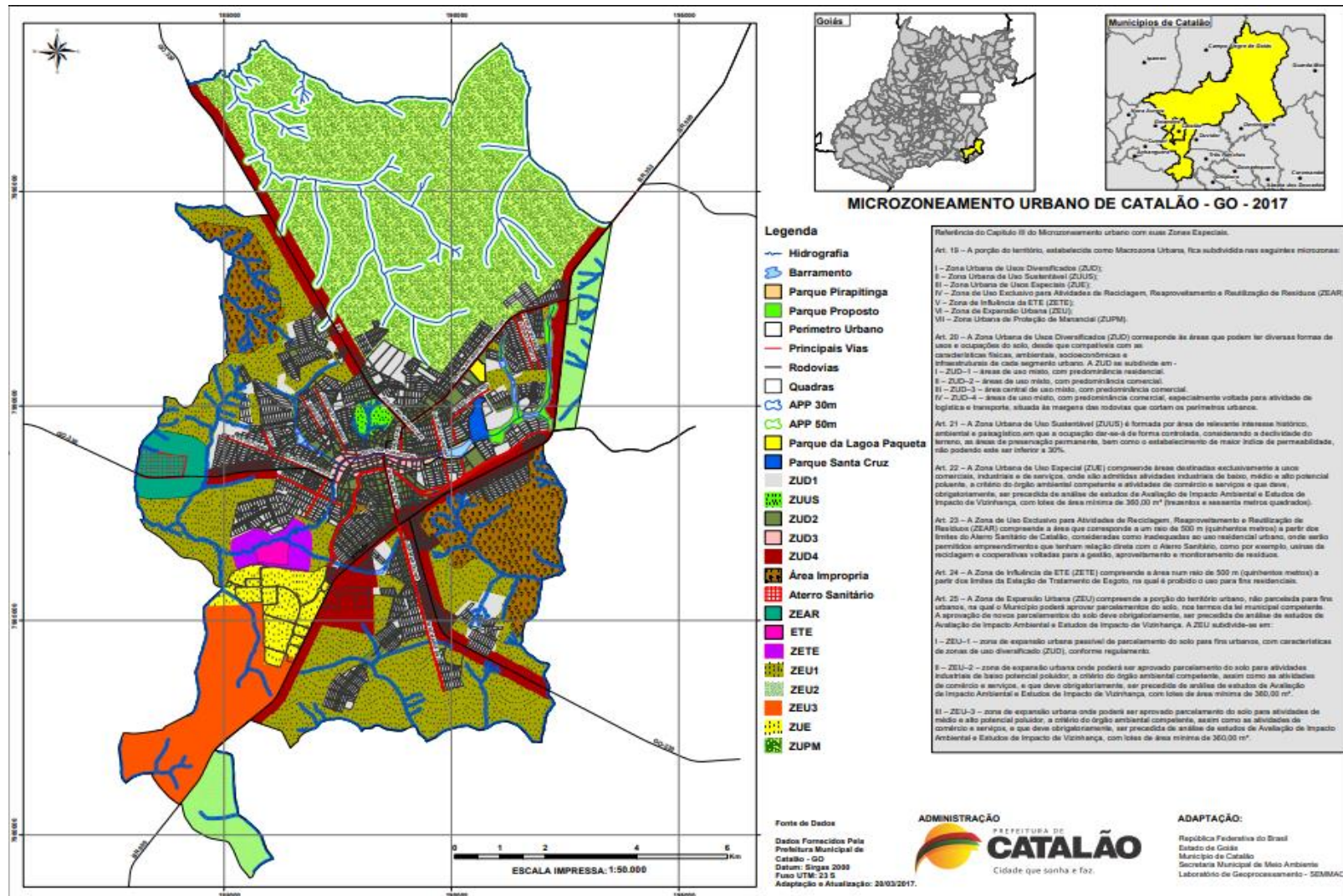
Catalão, município localizado na região Sudeste de Goiás, mais especificamente na Mesorregião Sul Goiano e Microrregião de Catalão. A cidade de Catalão está localizada na Região Sudeste do Estado de Goiás, com latitude S  $-18^{\circ} 10' 7'' 10''$ , longitude W  $-47^{\circ} 56' 88'' 5$  e altitude de 843 metros, tendo como referência a Praça Getúlio Vargas, no setor central. A cidade de Catalão, em Goiás, é formada por uma estrutura heterogênea, advinda de seu crescimento, em que novos bairros foram construídos com a demanda do mercado imobiliário. No entanto, o crescimento urbano acelerado aumentou o número de veículos, intensificando pontos de conflitos. Esse fato pode ser percebido nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, a qual permite acesso a diversas instituições públicas e privadas, como a Universidade Federal de Catalão (UFCAT), Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Sesi (Serviço Social da Indústria), Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), dentre outros. Nesta avenida, verifica-se também o predomínio de comércios voltados para produtos agropecuários, construção, educação, restaurante, reparo automotivo e farmácias.

O caminho é feito por vias públicas, pelas quais há a circulação de pedestres e automóveis. Nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar tendem a circular tanto moradores locais, quanto pessoas que apenas usam a área para dirigir-se aos comércios, visto que é uma avenida majoritariamente comercial. Ainda em conformidade com o Plano Diretor de Catalão (2016, p.25), segundo Art. 17, o zoneamento precisa estabelecer a “[...] III- relação entre espaços públicos e privados; [...] IV- circulação viária”. Por isso, a análise deste

documento é de grande importância para o cumprimento da normatização vigente quanto aos espaços públicos, neste caso, as calçadas.

O recorte da avenida elegido nesta pesquisa está circunscrito desde seu início, próximo à rodoviário São João, até o Sesi e está ainda no microzoneamento (ZUD) Zona Urbana de Usos Diversificados, determinado pelo Plano Diretor de Catalão (2016). A zona urbana de usos diversificados (ZUD) corresponde às áreas que podem ter diversas formas de usos e ocupações do solo, desde que compatíveis com as características físicas, ambientais, socioeconômicas e infraestruturais de cada segmento urbano. A área sob análise situa-se na ZUD 2, que é uma área de uso misto com predominância comercial. Como forma de ilustrar o zoneamento, abaixo se encontra o mapa de microzoneamento urbano de Catalão.

Mapa 1 – Microzoneamento Urbano de Catalão-GO, em 2017



Fonte: Plano Diretor de Catalão-GO, 2017.

A Avenida Lamartine Pinto de Avelar é considerada uma via estrutural, como pode ser verificado no mapa do sistema viário disponibilizado pelo município. Nesta avenida, a paisagem vislumbrada revela um fluxo intenso de veículos, principalmente nos horários de pico, visto que recebe o fluxo da rodovia GO – 330. Cabe salientar que “rodovia”, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (1997), é uma via rural pavimentada. Portanto, ao entrar no perímetro urbano, torna-se uma via urbana, que pode ser rua, avenida, viela, caminhos ou similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão (CTB, 1997). Tendo em vista a caracterização do objeto de estudo, cabe agora apresentar o cumprimento da normatização que garante o direito do pedestre à caminhabilidade, uma característica cada vez mais mencionada em relação à mobilidade a pé. A subseção a seguir traz uma breve reflexão sobre este tema.

#### 4.2 Cidades caminháveis: possibilidades de uma cidade para pedestres.

No Brasil, a maioria das pessoas utilizam a caminhada para se locomover pela cidade. De acordo com Andrade e Linke (2017), 35% da população vai a pé para escola, trabalho, universidade, creche, dentre outros lugares; 31% utilizam o transporte individual motorizado; e 29%, o transporte público. Por isso, pensar as condições de locomoção a pé é de suma importância para uma cidade mais democrática. O conceito de caminhabilidade busca compreender o quanto a cidade é convidativa para se deslocar a pé. Para isso, é necessário verificar a velocidade dos automóveis nas ruas, a largura das calçadas e a acessibilidade para cadeirantes e mães com carrinho de bebês, por exemplo. Os itens a seguir apontam características que asseguram a caminhabilidade:

- Qualidade do calçamento, a presença de rampas, além da área mínima livre de 1,20 metros, sem obstáculos, como árvores e postes;
- A mobilidade, o acesso aos lugares, o tamanho da quadra também é importante. Quadras de 150 metros são interessantes para a mobilidade, pois quadras muito grandes dificultam os acessos e podem desestimular a caminhada. Caso esta seja grande, cabe ao gestor articular para garantir a passagem, seja por terrenos vagos ou outras formas;
- Atração: muros altos não possibilitam que os moradores vejam a rua e os pedestres, o que gera um sentimento de insegurança. No entanto, regiões comerciais proporcionam um sentimento de segurança, pois há o olhar dos comerciantes sobre a rua, principalmente devido a visibilidade das vitrines;

- A segurança pública deve tranquilizar a população, sendo que o pedestre não pode se sentir ameaçado por veículos automotores;
- O ambiente e a arborização, além de melhorar a paisagem, suavizando a poluição visual, propicia o sombreamento.

A cidade de Catalão, localizada na zona tropical, tem como característica temperaturas elevadas durante quase todos os meses do ano. Esse fato dificulta a caminhada devido os efeitos do calor, gerando fenômenos como “ilha de calor”, comum nas cidades e que pode ser minimizado pela arborização, que diminui os desconfortos desse fenômeno urbano. E quando se propõe um sombreamento, não necessariamente deve ser pela arborização, pode ser realizado pelo uso de marquises ou qualquer outra cobertura que proteja os pedestres das intempéries.

Assim, a cidade deve estimular a caminhada como um dos principais modais de deslocamento, por trazer benefícios a saúde da população e a diminuição da poluição, e ainda estimular a vida na cidade ao ocupar os espaços públicos. Esta vida na cidade pode ser melhor compreendida a partir do que Caldeira (2000) postula:

a própria noção de espaço público enfatizando as versões da “moderna” cidade ocidental está calcada nos elementos básicos da “experiência moderna de vida pública” que são [...] a primazia e abertura de ruas; a circulação livre; os encontros impessoais e anônimos de pedestres; o uso público e espontâneo de ruas e praças, e a presença de pessoas de diferentes grupos sociais passeando e observando os outros que passam, olhando vitrines, fazendo compras, sentados nos cafés, participando de manifestações políticas, apropriando as para seus festivais e comemorações. (CALDEIRA, 2000, p. 302, grifos do autor).

Por isso, é tão importante que as calçadas ofereçam as condições adequadas para o tráfego de pedestres. Se bem planejada e executada, pode até conter bancos, o que aumenta o convívio da população citadina, promovendo encontros entre desconhecidos e preenchendo os espaços públicos. Desta forma, o espaço urbano precisa ser convidativo para o pedestre. O usuário deve se sentir atraído a andar pela cidade e a viver o espaço público, indo além da passagem. Ou seja, a vida na cidade deve ser reforçada a partir do tempo de permanência no espaço público.

Contrastando com essa possibilidade, o Brasil ocupa o quarto lugar no número de mortes de trânsito no mundo, sendo o primeiro lugar na América do Sul. Essa é uma das consequências das poucas alternativas de modais de deslocamento. Desta maneira, calçadas adequadas e que deem acesso ao transporte público proporcionam às pessoas um maior incentivo para caminhar e usar o transporte coletivo, diminuindo, assim, a trágica estatística de mortes no trânsito.

Cabe salientar que o pedestre vivencia a cidade em outro tempo e espaço de quem está em veículo automotor, o que leva o sujeito à cidadania ativa, pois este tem mais tempo para contemplar a cidade e compreender sua dinâmica. Um cidadão que sempre utiliza veículo percebe a cidade de forma diferente, uma vez que o seu tempo no trajeto é otimizado, não conseguindo vivenciar a cidade de forma plena.

Na cidade de Catalão, há no Complexo Clube do Povo uma APP (Área de Preservação Permanente) com uma pista de caminhada em torno da represa. Esse é um dos lugares mais agradáveis para se caminhar na cidade, sendo bastante utilizado no início da manhã e no fim da tarde. Uma parcela da sociedade entende que a caminhada traz benefícios à saúde. Todavia, com a rotina diária de trabalho de oito horas, muitas pessoas abrem mão de se exercitar. Este fato se agrava com a falta de estímulos. Se a cidade propiciasse mais calçadas adequadas e confortáveis, provavelmente as pessoas poderiam caminhar a qualquer hora do dia, diminuindo o uso de veículo automotores. Outro elemento urbano que auxilia na diminuição do tráfego de automóveis é a ciclovia, que também promove um estilo de vida saudável, além de aumentar a segurança no trânsito.

Aumentar a caminhabilidade pode também auxiliar em questões sanitárias, visto que o sedentarismo leva à obesidade, doenças cardiovasculares, diabetes, dentre outras patologias. A cidade pode se tornar, então, a melhor academia. Assim, espera-se que o caminhar, o pedalar e o transporte público sejam agradáveis e seguros. Entretanto, nas últimas décadas, os carros têm sido privilegiados nos projetos urbanísticos, uma vez que apenas a manutenção das ruas é de responsabilidade da prefeitura, deixando as calçadas a cargo do proprietário do imóvel lindeiro, o que ocasiona a falta de manutenção apropriada.

Para o usuário que passa pela rua em um veículo automotor, pode ser difícil perceber quando a calçada não possui a infraestrutura adequada para a caminhada, mas para o pedestre é nítido quando isso acontece. São calçadas quebradas, estreitas e sem rampas. Faixas de pedestre distantes e semáforos que não oferecem tempo suficiente para atravessar a rua. Essas são condições que não incentivam a caminhada como modal de deslocamento. Logo, uma arquitetura urbana que respeite o direito do pedestre garante uma cidade caminhável. Neste sentido, construir mais vias expressas, com ampliação de estacionamento, favorece políticas que beneficiam usuários de transportes motorizados, sendo necessário se olhar também para o planejamento de calçadas. Já em 1950, este assunto foi discutido por arquitetos no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), no qual estes profissionais já apontaram que valorizar apenas o automóvel nas vias públicas não é viável, sendo necessário considerar o valor das pré-existências e do caráter do lugar.

Com isso, campanhas que estimulam o deslocamento a pé na rotina das pessoas podem educar os cidadãos para uma nova relação com o uso do carro e de transportes motorizados em geral, reservando-os para distancias mais longas ou como último recurso. Ações como proibir temporariamente a circulação do carro, reduzir a velocidade, integrar o caminho do pedestre com o transporte público e criação de eventos nas ruas abertas, que impeçam o trânsito de carro, contribuem para uma cidade caminhável. É necessário também criar rotas seguras para andar a pé, equipadas com calçadas bem conservadas, limpas e com boa iluminação, as quais encorajam as pessoas a caminharem mais. Até mesmo a implantação de bancos e bebedouros é possível e pode ser utilizada como recurso para promover o uso de determinadas rotas para os pedestres. Neste cenário, o Plano Diretor de Catalão, no Art. 11º, traz como objetivo a

promoção e desenvolvimento de um sistema de transporte coletivo e o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado; [...] promoção de sistema de circulação e rede de transporte que assegure acessibilidade satisfatória a todas as regiões da cidade e que insira o ser humano como agente principal do sistema de mobilidade, priorizando o pedestre e os ciclistas. (PLANO DIRETOR DE CATALÃO, 2016, p. 15-16).

Portanto, entender a mobilidade a pé através de uma rede, considerando todos os seus aspectos e extensão, e aplica-la de forma articulada e integrada às demais redes de mobilidade dispostas no espaço urbano, enfocando o ser humano no seu formato mais básico, é preciso. A continuidade deve ser garantida por calçadas com área destinada à caminhada adequada, com revestimento do piso adequado, íntegro, padronizado e sem invasão do lote privado para acomodar os fluxos a pé em sua variedade de demanda. Logo, rampas de acesso veicular, mesas ou elementos de uso comum, como mobiliário urbano, arborização e sinalização devem preservar a área de circulação a pé.

Há que se considerar que, as calçadas são espaços democráticos, são usadas por pessoas de grupos sociais distintos. Assim sendo, a acessibilidade pressupõe certo caráter aberto do espaço público, na qual deve se conectar a todos os sistemas de transporte, garantindo também segurança aos seus usuários, como mencionado na seção anterior.

Portanto, nota-se a necessidade de se estimular modais que priorizem os pedestres e, conseqüentemente, que promovam a qualidade de vida. Esta relação entre cidade caminhável e bem estar de seus habitantes pode ser observada na pesquisa Mercer, que mede o índice de qualidade de vida. Nesse estudo, as cidades que ocupam as posições mais altas no ranking em 2016 são as mais caminháveis, das quais se destacam Viena, Áustria, Vancouver, Canadá, Copenhague e Dinamarca, todas conhecidas por seus projetos para pedestres e ciclistas. Entre

as cidades brasileiras, Brasília é a melhor posicionada no ranking, em 106°, seguida pelo Rio de Janeiro em 117°, São Paulo em 121° e Manaus em 125°. Enfim, andar a pé é um meio democrático e igualitário, menos poluente e saudável, além de tornar os espaços urbanos mais seguros e com pessoas mais felizes.

Para complementar a discussão, será apresentada a seguir a normatização do espaço público (calçada), que permite conhecer como são planejados estes espaços no Brasil e ainda verificar o cumprimento ou não da normatização, em especial nesta pesquisa, na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, na cidade de Catalão. Para tal, será apresentado os usos realizados nas calçadas da Avenida Lamartine, bem como sua caminhabilidade, de acordo com a norma.

#### 4.3 Usos nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar e normatização das calçadas: plano diretor e NBR 9.050 de 2015

No Brasil, a luta pela democratização gerou as bases para a organização de uma política urbana, a qual se tornou objeto de regulamentações, como o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) e a Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU - Lei nº 12.587/12), as quais tornaram obrigatório aos municípios com mais de 20 mil habitantes instituir um Plano Diretor e um Plano de Mobilidade Urbana integrados. No entanto, em 2016, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) divulgou o resultado de um levantamento o qual aponta que, dos 3.341 municípios brasileiros, mais o Distrito Federal, apenas 195 declaravam possuir Plano de Mobilidade Urbana elaborado. Por um lado, esta realidade demonstra o quanto o país está distante de estabelecer mudanças significativas nos parâmetros da urbanização brasileira, mas, por outro, aponta a existência de instrumentos legais para elaborar políticas e estabelecer gestões que se comprometam com todos os cidadãos, não apenas com os interesses privados de uma parte da sociedade.

As diferentes formas de apropriação expressas pelo uso das calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar apresentam um espaço de luta de classes, no qual o setor comercial apropria-se do público, refuncionalizando-o como extensão dos estabelecimentos comerciais e lugares de destino, o que compromete o direito dos pedestres. Desse modo, a normatização que garante os direitos dos pedestres é abordada para analisar os conflitos recorrentes nas calçadas desta avenida.

Nota-se a territorialização desse espaço público pelo comércio, o que desvaloriza sua característica principal de promover o deslocamento dos pedestres com conforto e segurança. Ao considerar que as calçadas constituem o espaço público, essa pesquisa preocupa-se em

discutir as possibilidades de melhorar a caminhabilidade na cidade e as mudanças que essa melhoria pode promover, visto que o planejamento que prioriza o automóvel e sua velocidade é prejudicial aos cidadãos. Com isso, as pessoas se vêm cada vez mais presas pela mobilidade reduzida, a qual é determinada pela lógica de produção capitalista. Para elucidar essa discussão, Fajardo (2017) coloca que:

a cidade do automóvel ganhou projeção absoluta sobre o território, ampliando radicalmente seus limites, tornando-os imprecisos e fundindo-os com outras cidades. Assim, a escala da cidade se tornou similar à paisagem e à geografia. A ideia de lugar e de espaço caminhável é substituída pela ideia de velocidade e de sua capacidade de projeção sobre o território. A fluidez e o deslocamento passaram a ser compreendidos como modelo de desenvolvimento. (FAJARDO, 2017, p. 53).

Por isso, o planejamento da cidade em benefício do carro e em detrimento dos pedestres deve ser repensado, pois, com a população cada vez mais urbana, torna-se urgente refletir sobre a mobilidade com conforto e segurança desses, visto que a maior parte dos acidentes no trânsito são sofridos pelos pedestres em decorrência da alta velocidade dos automóveis dentro das cidades. Em consonância com esta realidade, há estudos que demonstram que, caso a velocidade dos veículos dentro das cidades seja reduzida para 30 km/h, a mortalidade nos acidentes reduz de 85% (a 60 km/h) para 15%.

Outro tipo de acidente de trânsito que afeta exclusivamente a mobilidade a pé – e que até o momento não tem entrado neste tipo de estatística nas cidades brasileiras – é referente às quedas nas calçadas. Dados obtidos em levantamento especial no Hospital das Clínicas de São Paulo (IPEA/ANTP, 2003) mostraram que, das 523 pessoas que deram entrada no pronto-socorro entre 28 de julho e 28 de agosto de 2001, 9,5% eram pedestres que haviam caído em calçadas, situação que perdeu apenas para os atropelamentos de pedestres (20% do total). O mesmo estudo registrou, por meio de entrevistas domiciliares, que nove em cada mil habitantes da cidade caíram em calçada no ano anterior à entrevista, o que resultou em 90 mil quedas anuais, a um custo hospitalar que pode ser estimado de 500 milhões de reais em 2016.

A crítica aqui exposta não é sobre a lógica de produção capitalista que guia o planejamento urbano, mas é sobre continuar com um planejamento do século XX na atualidade. Sabe-se que, com a industrialização e inserção do Brasil numa economia globalizada, instaurou-se também a priorização dos fluxos de mercadorias, pessoas e informações, o que dinamiza a mobilidade no espaço urbano. Assim, os planejamentos priorizam a velocidade, sendo o espaço urbano pensado de modo a oferecer maior fluidez, optando por vias retas e com longas curvas.

Nesse planejamento, a vida nas cidades, foco desta pesquisa, fica comprometida em detrimento da produção. Como alternativa, há o planejamento que privilegia o espaço público como promotor não só de mobilidade, mas também de encontros.

O ato de caminhar é a ação que promove um rol de valores e características espaciais de paisagem e desenho urbano, de profundo lastro vernacular, mas que ainda enfrenta dificuldades em ser entendido como modelo de vitalidade urbana e de promoção de justiça social. Além disso, tal reorganização também teria impacto na qualidade das práticas cidadãs e políticas da sociedade brasileira. (FAJARDO, 2017, p. 53).

Todavia, apesar da pouca prioridade no planejamento urbano, a caminhabilidade oferece uma possibilidade sustentável de desenvolvimento, devido a preservação ambiental, que ocorre a partir da redução da emissão de gases que aumentam o efeito estufa, o que atenua as ilhas de calor, bem como outros fenômenos. Esta característica influencia diretamente a qualidade de vida, além de reforçar a democracia e cidadania.

Para compreender a razão pela qual a velocidade é priorizada no planejamento urbano brasileiro, Fajardo (2017) argumenta que:

procurando libertar-se do passado oligárquico, escravocrata e injusto, o contexto brasileiro apoiou-se no ideário modernista como alicerce para novas possibilidades. Não apenas convencionou-se tais valores como vanguarda estética, como também foi construída uma capital como monumento desse novo Brasil – veloz, automotivo, de espaços amplos e infinitos. Brasília viria a materializar a supressão total do flâneur peatonal. [...] Brasília inspiraria outras capitais brasileiras e pelo mundo, mas ainda hoje é símbolo de um signo político que se orienta pelo desenvolvimento econômico industrial, urgente, veloz, refletindo o modo de pensar de nossas sociedades urbanas. É, também, marco regulatório de como devem ser as cidades brasileiras, emitindo sinais contínuos para a abertura de novos desenvolvimentos imobiliários como motor essencial do modo de contrato social brasileiro no território. [...] os sinais são ainda de reafirmação da cidade como fruto de uma sociedade industrial urbana, amparada na construção civil, que é o meio para a criação de riquezas e empregos. (FAJARDO, 2017, p. 54).

Portanto, é fulcral produzir pesquisas que possam subsidiar novas formas de planejamento, conferindo à cidade a escala humana, pois é urgente promover condições de vida com maior qualidade. Assim, priorizar a velocidade em prol da realização do ciclo de produção retira da população cidadina o direito de uma cidade que proporcione a manutenção da vida. A vida e, conseqüentemente, as pessoas são os elementos mais importantes da cidade. Essa deve ser planejada, então, de modo a atender as necessidades humanas, não a reprodução do capital,

que mostra-se cada vez mais desumano, causando a exclusão de pessoas, o adoecimento, sentimento de não pertencimento e, até, morte. Mais uma vez, essa pesquisa reafirma a necessidade de colocar as vidas humanas, e também a diversidade biológica, como principais elementos no planejamento das cidades, pois priorizar uma lógica que não valorize a vida, que suga e apropria de toda energia vital da sociedade não cabe mais. Está na hora de repensar o modo como a humanidade está sendo guiada.

É de conhecimento geral que o sistema capitalista não é de todo ruim, pois propiciou grande avanço a humanidade. Porém, esses avanços precisam ser divididos, precisam ser compartilhados por todos os seres vivos da Terra. Essa pesquisa procura, então, causar reflexões e subsídio para um dia alcançarmos essa conquista, garantindo a democracia nestes avanços. É a partir da discussão sobre o espaço público que se reflete a possibilidade de mudança social. Por isso, a calçada, foco desta pesquisa, possui função social dentro do contexto global da cidade, dado que permite atingir locais onde as diferentes atividades se desenvolvem. Nela, andar a pé constitui uma forma democrática de locomoção, realizada cotidianamente. Quando as calçadas não apresentam as condições adequadas aos critérios de acessibilidade aos pedestres, podem se tornar um problema às condições de circulação.

O § 3º do art. 10 do Plano Diretor de Catalão indica que as calçadas devem ser construídas observando as normativas referentes à acessibilidade nos termos da Lei Federal 13.146/2015 e da NBR 9.050, ou pela lei que lhe sobrevier. (PLANO DIRETOR DE CATALÃO, 2016, p. 15). A Lei Federal 13.146/2015, por sua vez, ou Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), é destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania. Quanto a acessibilidade, a NRB 9.050 (2015) destaca,

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (NBR 9.050, 2015, p. 2).

Considerando que nas cidades os deslocamentos (de pessoas e mercadorias) utilizam as vias urbanas, as quais ocupam cerca de 20% da área, é necessário priorizar o planejamento do espaço público, pois, com o desenvolvimento urbano e o crescimento das cidades, as vias

tendem a ficar saturadas de veículos, e as calçadas começam a ser utilizadas irregularmente, como acontece nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar. Nesta avenida, conflitos entre público e privado podem ser percebidos, comprometendo a acessibilidade e mobilidade dos pedestres. Para verificar a garantia da mobilidade urbana oferecida aos pedestres na cidade de Catalão, a Associação Brasileira dos Pedestres - ABRASPE (2007), o Plano Diretor de Catalão (2016) e NBR 9.050 de 2015 constituem importantes documentos na construção dessa pesquisa. Sobre o respeito e prioridade no trânsito, a ABRASPE apresenta, no Art. 29, que

o trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: [...] § 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo (29), em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos PEDESTRES. (ABRASPE, 2007, p. 5).

Desse modo, no trânsito, o pedestre tem prioridade, visto a posição de vulnerabilidade diante dos veículos motores. Na prática, observada no exercício desta pesquisa, o pedestre não é priorizado no fluxo da mobilidade urbana nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, pelo fato do espaço que lhe é reservado ser dividido com veículos, mesas e produtos. Em complementariedade a esse raciocínio, cabe destacar que a calçada ideal é aquela que garante a livre circulação dos pedestres. Quando conservadas, valoriza o imóvel e contribui para a qualidade de vida. Para tanto, essas devem oferecer os seguintes requisitos, segundo o Guia Prático de Construção de Calçadas.

**Quadro 1 – O que uma calçada ideal deve oferecer**

Acessibilidade	assegurar a completa mobilidade dos usuários
Largura adequada	deve atender as dimensões mínimas na faixa livre
Fluidez	os pedestres devem conseguir andar a velocidade constante
Continuidade	piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres
Segurança	não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço
Espaço de socialização	deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública
Desenho da paisagem	propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário

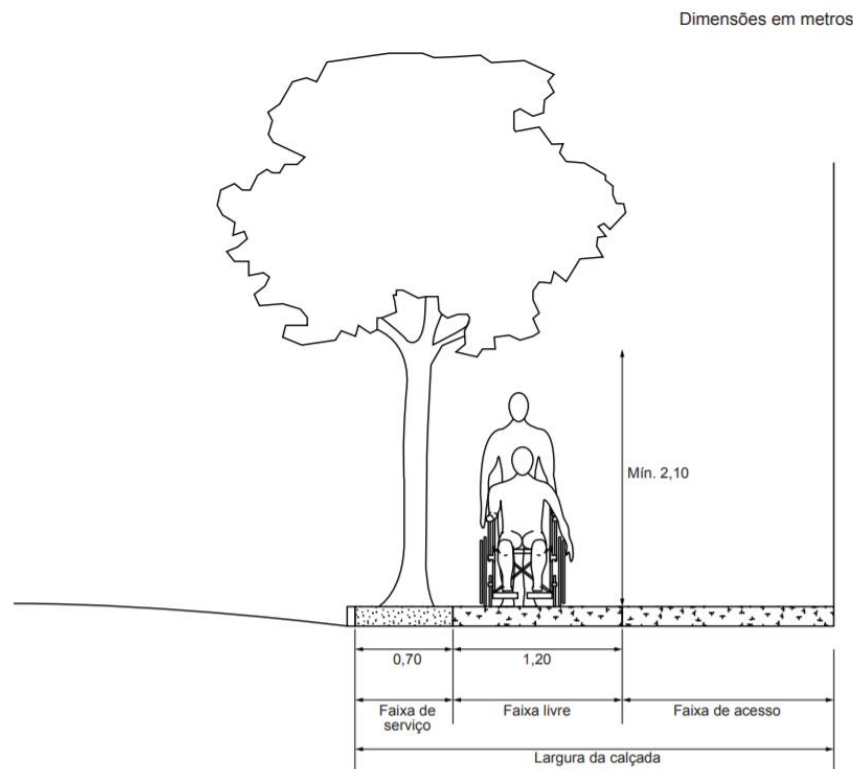
Fonte: Guia Prático de Construção de calçadas, s/a.

Nota-se que a normatização disponível constitui rico material para implementação de calçadas adequadas e realização de uma cidade portadora de caminhabilidade, cabendo aos órgãos responsáveis a aplicação do disposto e a fiscalização permanente. Diante disso, a NBR 9.050 (2015) complementa, no que tange a dimensão das calças, que:

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir [...] a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70m; b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre; c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas. (NBR 9.050, 2015, p. 3).

A figura 8 a seguir elucida a formatação das calçadas segundo a NBR 9.050/2015.

**Figura 8** – Dimensões mínimas da calçada segundo NBR 9.050/2015



Fonte: NBR9.050/2015. Acesso em: 05/05/2020.

A faixa de serviço constitui importante área, visto que nela são instalados os equipamentos urbanos, incluindo a implantação da arborização, que contribui significativamente na qualidade de vida. Segundo a OMS, qualidade de vida é "a percepção do indivíduo de sua posição na vida no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações". Assim, fatores como o bem-estar físico, psicológico, relações sociais, o ambiente e o nível de independência devem ser observados no planejamento dos espaços públicos.

A foto abaixo retrata a calçada lindeira à UFCAT (Universidade Federal de Catalão).

**Foto 2** – Calçada da UFCAT, 2020.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Nessa foto, observa-se o descumprimento da legislação devido a largura da faixa livre ser inadequada, com 74 cm na parte concretada. Ao lado da área pavimentada, há ausência de grama, o que indica o pisoteio por pedestres, ou seja, a área do passeio não é suficiente para o tráfego de pedestres, além de conter equipamentos urbanos na pequena parte pavimentada, que é a área de serviço, a qual tem a largura de 5,6 m.

É importante ressaltar que a arborização é um elemento da paisagem urbana que promove maior qualidade de vida, pois traz para as cidades parte do ambiente verde das matas, a fim de satisfazer as necessidades mínimas do ser humano. A qualidade de vida urbana está diretamente atrelada a vários fatores que estão reunidos na infraestrutura, no desenvolvimento

econômico-social e àqueles ligados à questão ambiental. No caso do ambiente, as áreas verdes públicas constituem elementos imprescindíveis para o bem-estar da população, pois influenciam diretamente em sua saúde física e mental.

Já a faixa livre, principal área para o pedestre na calçada, quando em consonância com a normatização, oferece conforto e segurança. Veja nas fotos 3, 4 e 5 como se dá o acesso as calçadas lindeiras ao supermercado, o que não demonstra conformidade com a norma. O mesmo se repete inúmeras vezes.

**Foto 3** – Faixa livre nas calçadas lindeiras ao supermercado na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, 2020.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 4** – Faixa livre nas calçadas lindeiras ao supermercado na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 5** - Faixa livre nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, 2020.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Como respalda a norma ABNT 9.050 (2015), a faixa livre deve oferecer pelo menos 1,20 m de largura sem interrupções, mas isso não acontece nos trechos acima, onde, além de carros que usam a calçada como estacionamento, há também carrinhos do supermercado que ocupam a área durante todos os dias úteis reduzindo a faixa livre de 1,75 m para 1,17 m, largura inferior estabelecido pela norma. Esse é o processo de territorialização descrito e evidenciado nesta pesquisa. Portanto, são usos que apropriam do espaço público e ainda o privatizam, pois há diversos símbolos, como faixas e correntes, que induzem o comportamento do pedestre, o qual muitas vezes se sente em um local privado, quando na verdade o que ocorre é uma verdadeira extensão do comércio no espaço que é legitimamente público.

Destaca-se que a faixa de acesso merece atenção quanto a autorização para seu uso. Há trechos nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em que alguns estabelecimentos possuem recuo para que os estacionamentos estejam dentro do terreno e os carros não fiquem na calçada. Essa sim é a forma adequada de construir um estacionamento como dispõe a Lei (Foto 7).

**Foto 6** – Estacionamento adequado na calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, 2020.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Na imagem a seguir (Foto 8), é nítido a importância da guia elevada que impede o avanço do carro. Percebe-se que onde a guia está elevada não há carros sobre a calçada, mas alguns metros à frente, onde a guia é baixa, há a um veículo. Essa imagem se repete inúmeras vezes ao longo das calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar.

**Foto 7** – Guia elevada em contraste com a guia rebaixada na calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar



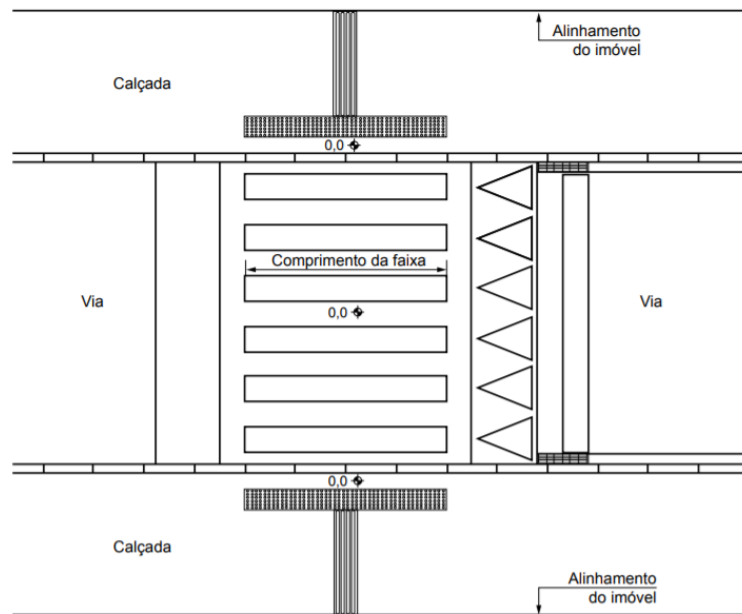
Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Dentro desta análise, a separação entre a calçada e o leito carroçável deve ser sempre materializada por diferenças de nível, marcas no solo, revestimento diferente dos pavimentos, jardineiras, arbustos e outros. Assim, a guia (meio-fio), ao longo da rua, rodovia ou limite de passeio, geralmente construída em concreto, cria barreira física entre a via e a calçada, propiciando um ambiente mais seguro para os pedestres.

Como apresentado no item 3.1.13 da NBR 9.050 (2015, p. 3), a calçada é “[...] parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins”. Essa adequação não se aplica na maior parte dos trechos analisados na pesquisa, sendo a maioria das calçadas possuidoras de guia rebaixada, o que facilita o acesso do automóvel no espaço destinado ao pedestre. Outros símbolos presentes nas calçadas são as correntes e faixas que delimitam o espaço que os carros devem utilizar e, conseqüentemente, o espaço em que os pedestres conseguem transitar.

Outro fato importante na formatação das calçadas é a faixa elevada que, além de facilitar a travessia de cadeirantes e mães com carinho de bebê, por exemplo, reduz a velocidade no espaço urbano, o que contribui ativamente com a caminhabilidade. A NBR 9.050/2015 traz, no item 6.12.7.2, o modelo de faixa elevada para travessia (Figura 9), a qual, quando instalada, deve atender à legislação específica.

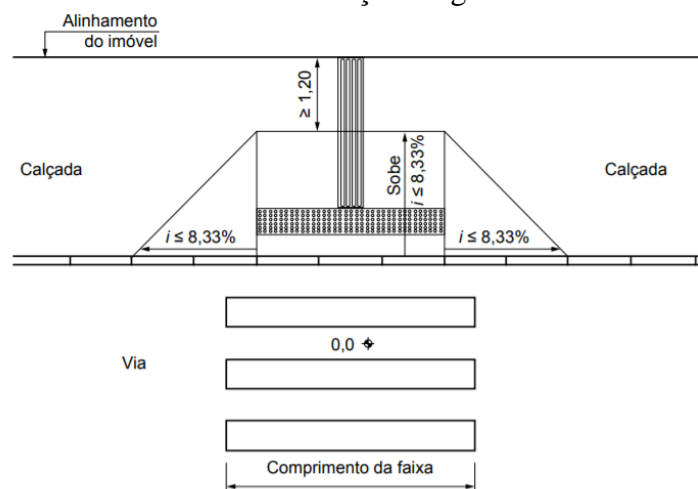
**Figura 9** – Faixa elevada segundo NBR 9.050/2015.



Fonte: NBR9.050/2015. Acesso em: 05/05/2020.

Há também, no item 6.12.7.3, normativas sobre o rebaixamento de calçada, que deve ser construído na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33 % (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada. Abaixo, a figura demonstra como este rebaixamento deve ser feito.

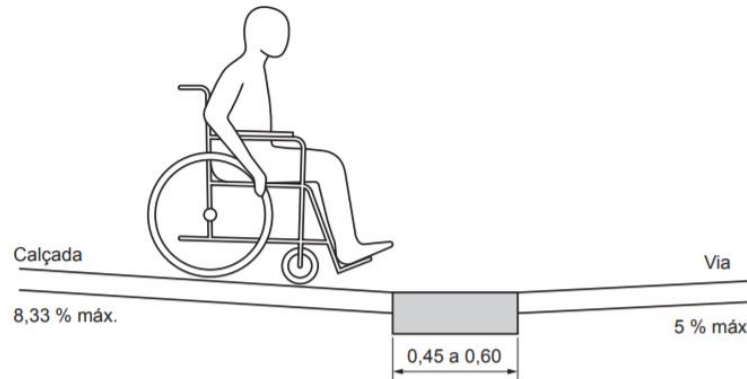
**Figura 10** – Rebaixamento da calçada segundo NBR 9.050/2015.



Fonte: NBR9.050/2015. Acesso em: 05/05/2020.

Para complementar, não pode haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável. Em vias com inclinação transversal do leito carroçável superior a 5 %, deve ser implantada uma faixa de acomodação de 0,45 m a 0,60 m de largura ao longo da aresta de encontro dos dois planos inclinados em toda a largura do rebaixamento, conforme Figura 10.

**Figura 11** – Rebaixamento da calçada conforme ABNT 9050/2015.



Fonte: NBR9.050/2015. Acesso em: 05/05/2020.

O trecho analisado apresenta faixas elevadas em três locais, são eles: uma em frente a portaria da Universidade Federal de Catalão, e duas perto da UPA (Unidade de Pronto Atendimento), sendo uma em frente e outra ao lado. As faixas possuem largura adequada, mas próximo a guia da calçada há uma canaleta para o escoamento pluvial que obstrui a passagem das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, como pode ser visto nas fotos 8 e 9. Esse fato não acontece na faixa elevada em frente a Universidade Federal de Catalão, onde foram passados canos para o escoamento pluvial (foto 10).

**Foto 8** – Fixa elevada em frente a UPA na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO).



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 9** – Faixa elevada próxima à UPA na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO)



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 10** – Faixa elevada em frente a Universidade Federal de Catalão em Catalão (GO).



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Quanto ao rebaixamento da faixa, o trecho sob análise apresentou construção inadequada na maior parte dos casos, com exceção de instituições, como Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Sesi e DETRAN.

**Foto 11** - Calçadas adequadas na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO).



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

A parte superior da foto 11 retrata a calçada do DETRAN, que, além de conter largura apropriada, possui também bancos e arborização. Na parte inferior da foto está a calçada do Sesi, que apresenta largura adequada de faixa livre e tem piso tátil, o qual favorece a inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Com isso, a desterritorialização dos pedestres em relação ao espaço público se consolida a partir de práticas socioespaciais dos responsáveis pelos edifícios lindeiros a calçada. Apesar da normatização das calçadas instituírem uma via destinada ao pedestre em que a segurança e acessibilidade sejam garantidas, há usos inadequados desses espaços como na foto abaixo, onde a calçada se tornou a extensão do comércio e estacionamento.

**Foto 12** – Calçada como extensão do comércio e estacionamento, 2020.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Diante dessa situação, o pedestre é obrigado a ziguezaguear em busca de uma passagem num espaço que é, na teoria, totalmente reservado para ele. Mesmo que a calçada seja um espaço de circulação de pessoas a pé, que apresenta-se como limite entre o espaço público e o privado, não é o que se observa nesse e em outros trechos da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar. No Estatuto da Cidade, a calçada é definida como um bem público e pertence ao patrimônio do município. É um elemento de infraestrutura que compõe o Sistema Viário no perímetro urbano, assim como a pista de rolamento onde trafegam veículos motorizados. Yázigi (2000) traz em sua discussão que: “o acesso é definido como sendo físico, visual e simbólico; sua condição fundamental para que seja espaço público pode ser cerceada por restrições de

projetos que não considerem pessoas com carrinhos, cadeiras de roda ou simplesmente idosos.” (YÁZIGI, 2000, p. 333).

As calçadas analisadas em seus usos cotidianos apresentam situações de apropriação, comprometendo a acessibilidade e a mobilidade. Nessas situações, há o controle simbólico do setor privado no espaço público por meio de faixas, correntes e, principalmente, pelo meio-fio rebaixado que permite o avanço dos veículos, transformando as vias dos pedestres em verdadeiros estacionamentos privados. Vale dizer que muitos comércios sinalizam que estas vagas na calçada são para seus clientes, como também utilizam desse espaço para expor seus produtos. Rapoport (1978, p. 25) corrobora a compreensão desse processo ao considerar que a divisão entre domínio público e privado se apresenta como uma “barreira” visível ou invisível do “controle de alguma classe”.

Rapoport (1978, p. 261) ainda argumenta que “os espaços urbanos estão divididos em domínios distintos por regras e símbolos. Seu propósito é o de estabelecer fronteiras entre [...] o público e o privado, prevendo os graus ótimos de interação e as defesas necessárias”, as quais são estabelecidas culturalmente. Sobre o processo de territorialização no espaço público, Serpa (2007) diz que:

nos “novos” e “renovados” espaços públicos urbanos ao redor do mundo, as práticas espaciais inscrevem-se em um processo de “territorialização do espaço”. Em verdade, os usuários privatizam o espaço público através da ereção de limites e/ou barreiras de cunho simbólico, por vezes “invisíveis”. É desse modo que o espaço público se transforma em uma justaposição de espaços privatizados; eles não são compartilhados, mas sobretudo, dividido entre diferentes grupos e agentes. Consequentemente, a acessibilidade não é mais generalizada, mas limitada e controlada simbolicamente. Falta interação entre esses territórios, percebidos (e utilizados) como uma maneira de neutralizar o “outro” em um espaço que é acessível – fisicamente – a todos. (SERPA, 2007, p. 176, grifos do autor).

Estes domínios são facilmente perceptíveis nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, onde demarcações estabelecem acesso a estacionamentos e exposição de produtos, tornando um ambiente complexo, no qual o público e privado se amalgamam. Essa territorialização do espaço público pelo setor privado nas calçadas é expresso por meio de símbolos visíveis que determinam como aquele espaço deve ser usado, tornando os cidadãos consumidores do espaço essencialmente público. Esse fenômeno pode ser percebido nas fotos a seguir.

**Foto 13** – Calçada como estacionamento e impedimento do tráfego do pedestre, o qual é obrigado a caminhar pela rua destinada aos veículos automotores.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 14** – Calçada com estacionamento sinalizado e com placa de estacionamento exclusivo para clientes.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

**Foto 15** - Calçada com delimitação da faixa livre a partir de correntes.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 09 de junho de 2020.

Nas imagens acima, é possível perceber as demarcações no espaço público com faixas e correntes, símbolos que propõem as formas de uso, como estacionamento e exposição de produtos que reduzem a faixa livre e, em alguns momentos, exclui totalmente o pedestre da calçada. Nesta atmosfera, Gomes (2002, p. 164) escreve sobre a influência do lugar físico em relação às práticas, onde “[...] práticas sociais são, em certa medida, dependentes de uma dada distribuição ou arrumação das coisas no espaço [...] o lugar físico orienta as práticas, guia os comportamentos [...] e dessa dinâmica surge uma forma-conteúdo”. Assim, a forma que se utiliza as calçadas revelam esta influência.

Em Catalão, cidade com população estimada em 108.823 habitantes em 2019, segundo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), e que se expande a cada ano devido ao constante crescimento no setor terciário, observa-se a intensificação dos fluxos, tanto de pessoas como de veículos que circulam pelas vias. Entre 1991 e 2017, Catalão apresentou um aumento de 54.525 habitantes e 23.013 veículos, como apresentado nas tabelas 1 e 2 da seção 2 deste estudo. Dessa forma, torna-se necessário a modernização dos fixos - calçadas para a segurança e conforto dos pedestres. No caso da Lamartine, o simples cumprimento da normatização das calçadas amenizaria significativamente os conflitos gerados.

Apesar de não ser o ponto central da discussão da pesquisa, o aumento dos automóveis é abordado, pois as calçadas estão sendo utilizadas como estacionamento, principalmente na

Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, em Catalão. Lefebvre (1999) elucida acerca dos poderes do automóvel sobre o espaço público, neste caso, as calçadas:

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e os poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. (LEFEBVRE, 1999, p. 29).

Os impactos que se perpetuam em decorrência do uso do automóvel como modo de transporte intervêm negativamente nas relações entre os pedestres e a rua. Assim, as transformações urbanas gradativamente impostas pela circulação automotora geram conflitos. Na figura 27, é possível perceber mais uma vez o uso dos espaços das calçadas como estacionamento.

São diversos os trechos onde a priorização do espaço do automóvel em detrimento do pedestre é evidente. Featherstone (2000, p. 149) destaca que “o surgimento do automóvel e o estreitamento e desaparecimento das calçadas é visto como marco do fim do passeio despreocupado pela cidade”. Com isso, o caminhar pela calçada perde espaço para o ritmo do automóvel.

**Foto 16** – Demarcação simbólica nas calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar em Catalão (GO).



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 10 de janeiro de 2018.

No cumprimento das obrigações diárias, nos trajetos que essas demandam, ocorrem os usos dos espaços públicos – calçadas, onde estabelecimentos comerciais se estendem neste espaço, servindo lanches ou serviços variados. Cria-se, assim, verdadeiros espaços de destino que impossibilitam a circulação do pedestre em trechos da avenida, os quais precisam competir por espaço com os veículos na rua, como visualizado na foto 16.

**Foto 17** – Uso da calçada da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar como extensão do comércio.



Autora: Pinheiro, A. C. Data: 10 de janeiro de 2018.

Os usos inadequados na calçada mostram que o pedestre não tem preferência no espaço de circulação destinado a ele, apesar de que andar a pé ainda é considerado a principal forma de deslocamento nas cidades e o meio de transporte mais democrático. Por isso, compreende-se a cidade enquanto *locus* da apropriação socioespacial, dos usos e não-usos de seus lugares.

A noção de lugar abordada na análise das calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar está calcada na utilização e apropriação de seus espaços públicos. Relacionada com as práticas socioespaciais, desenvolvidas neste espaço por meio dos usos, como local de passagem ou destino, é possível caracterizar o espaço público enquanto *locus* de identidade, que se realiza no plano do local, por intermédio do reconhecimento do/no lugar pelo habitante, ou seja, a constituição do lugar.

Carlos (2004, p. 50) evidencia que o lugar pode ser entendido como a base da reprodução da vida e o espaço da constituição da identidade criada na relação entre os usos, pois é pelo uso que o cidadão se relaciona com o lugar e com o outro, estabelecendo uma relação de alteridade. Dessa forma, o cidadão tece uma rede de interações que sustentam a vida na cidade, dando-lhe sentido. Do passar pela calçada até a interação com o lugar, a apropriação é apresentada por meio dos usos baseados nas necessidades diárias e pela identificação com este. Porém, a ideologia urbanística sufoca a sociedade urbana possível, reduzindo os encontros e reuniões sociais à luz ofuscante do mercado. Jacobs (2011), coloca que os espaços públicos têm vocação para “encontros, trabalhos, festas e devoções” e podem servir de “referências boas e más dos lugares”, fazendo refletir sobre o sentido da calçada como espaço de “múltiplos eventos e relações”. Em síntese, por meio do lugar, podemos identificar a existência das identidades

dos habitantes nos variados locais da cidade, o que se constitui, também, em função de quais práticas socioespaciais os cidadãos se apropriam ou não.

Por fim, é notório que as calçadas se modificaram, suscitaram novas propostas, novos desenhos, agregaram novos usos, novas denominações, mas ainda permanecem como um importante elemento estruturador da cidade. Nesse sentido, compreender as formas de apropriação do espaço público e as normatizações que o regem nos permite denunciar as práticas de desterritorialização do setor privado em relação aos pedestres. Este movimento permite também a construção de material teórico que reflita sobre a importância da valorização dos espaços públicos e a caminhabilidade nas cidades, a fim de torná-las mais acessíveis e democráticas a partir da instituição e valorização da escala humana no espaço urbano. Isso é capaz de garantir maior qualidade de vida e ainda rompe com a lógica capitalista de produção do espaço urbano, promovendo a vida na cidade e valorizando as pessoas.

Eleger a população como centro do planejamento e favorecer sua participação neste enriquece a cidade, melhorando-a e tornando-a mais próxima do ideal, da utopia, visto que compreender a realidade é um grande passo na promoção de um projeto que valorize a vida em sua totalidade, propondo uma nova perspectiva de uso do espaço urbano.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa dá continuidade aos estudos engendrados na graduação, em 2017, onde pesquisei os espaços públicos calçadas da Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar e as apropriações nela ocorridas. Assim, por meio de lentes geográficas, fenômenos corriqueiros, como a apropriação do espaço público, tornam-se fontes de análise para refletir e discutir a vida em sociedade, em suas diversas nuances. Com isso, observar os usos e as apropriações ocorridas nas calçadas da cidade gerou certa inquietação, provocando o nascimento desta pesquisa, a qual procura pensar uma sociedade mais justa a partir do aprimoramento do espaço urbano.

Nesse cenário, para a realização deste estudo, observou-se o uso das calçadas na Avenida Dr. Lamartine Pinto de Avelar, em Catalão – GO. O *locus* de análise compreende o trecho da avenida entre a rodoviária São João e a quadra do Sesi (Serviço Social da Indústria). Esta investigação demonstrou algumas inadequações na utilização deste espaço, como a extensão do comércio, o qual se apropria da calçada para transformá-la em estacionamento para seus clientes ou para expor seus produtos. Ambas as situações atrapalham o tráfego de pedestres e, portanto, descumprem o que prevê o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2011), a NBR 9.050 (2015) e o próprio Plano Diretor de Catalão (2016). Essas práticas conferem às calçadas novas formas de uso, interferindo no movimento de reestruturação da cidade, o qual é influenciado pelas demandas da lógica capitalista. Tal fato revela o conflito dialético entre local e global, onde interesses capitalistas se sobrepõem aos interesses e cultura locais. Com isso, uma nova formatação para os usos do espaço público é imposta, tornando-os cada vez mais precários e menos atrativos para os pedestres.

Diante do exposto, é notório que as práticas socioespaciais constituem importantes categorias de análise para esta pesquisa, visto que estes novos conteúdos e formas de se pensar a sociedade delineiam o espaço público. Ainda por tais práticas, é possível perceber os diferentes usos e apropriações que diferentes segmentos sociais fazem da calçada, seja no passar pelas vias, seja na interação com o local. No tocante a esta pesquisa, as práticas socioespaciais demonstram que os estabelecimentos comerciais apropriam-se das calçadas, territorializando-se, ao mesmo tempo que desterritorializam os pedestres do espaço público. Esse fato indica um modelo de cidade em que os interesses privados se sobressaem em relação aos públicos, afastando-se da ideia de cidade moderna.

Convém lembrar que espaços de circulação e de encontro, ruas abertas, assim como locais de convivência e de interação, são alguns pontos que compõem a imagem de cidade

moderna. No entanto, não é o que se observa nas calçadas da Lamartine. Nota-se, portanto, o não cumprimento das normatizações que prescrevem o uso adequado desse espaço.

Nos trechos analisados na pesquisa, a maioria das calçadas são possuidoras de guia (meio-fio) rebaixada, o que facilita o acesso do automóvel no espaço destinado ao pedestre. Assim, a acessibilidade e a segurança ficam comprometidas. Junto a isso, símbolos presentes nas calçadas, como correntes e faixas, delimitam o espaço que os carros devem utilizar, o que reafirma aos motoristas que aquela área é destinada a esse fim.

Nesse sentido, a falta de cumprimento das normas compromete a segurança dos pedestres, visto que além de obriga-los a transitar pelas ruas, compartilhando espaço com os carros, os desníveis nas calçadas podem provocar quedas. Desse modo, são comprometidas a acessibilidade, uma vez que não há a garantia de completa mobilidade dos usuários, e a fluidez, pois os pedestres não conseguem realizar seus trajetos sem interrupções, sendo preciso se desviarem de carros e produtos expostos nas calçadas. Quanto a largura das calçadas, não se tem a preocupação quanto às dimensões mínimas da faixa livre, que mesmo delimitada, ainda apresenta obstáculos.

Durante as análises em campo, algumas das situações descritas foram registradas em fotografias, a fim de demonstrar a forma que a apropriação das calçadas é feita. Percebe-se que esta apropriação dos espaços públicos pelo setor privado, tanto como estacionamento, quanto como local de exposição de produtos, prejudica a mobilidade urbana, visto que restringe as vias de circulação dos pedestres, além de transformar as calçadas em áreas comerciais, as quais, essencialmente, deveriam servir como espaço para circulação de pessoas, assegurando autonomia, conforto e segurança.

Logo, o espaço urbano precisa ser convidativo para o pedestre, tornando-se um local democrático. O usuário deve sentir-se atraído a andar pela cidade e a viver o espaço público, indo além de simplesmente passar pelas ruas. Com isso, a vida na cidade deve ser reforçada a partir do tempo de permanência nesses espaços.

Além de aumentar o fluxo de pessoas, valorizar os espaços públicos pode contribuir na melhoria da saúde da população, dado que estimula a caminhada e o uso de veículos não motorizados, como as bicicletas. Assim, além de promover uma mobilidade urbana mais democrática, a cidade pode se tornar a melhor academia. Para tanto, espera-se que o caminhar, o pedalar e o transporte público sejam agradáveis e seguros.

Portanto, incentivar a mobilidade a pé por meio de calçadas padronizadas, com revestimentos íntegros e sem a invasão pelo lote privado, articulando as vias de pedestres com os demais modais de locomoção, reforça a escala humana na cidade. Dessa maneira, rampas de

acesso veicular, mesas, arborização, sinalização e outros elementos comuns do mobiliário urbano não podem se tornar obstáculos para o tráfego de pessoas, devendo preservar a área de circulação a pé.

Apesar de abrigar uma universidade, antiga Universidade Federal de Goiás – Regional Catalão, atual Universidade Federal de Catalão, a qual colabora para a autonomia do município, a cidade não cumpre com as normas que regulamentam o espaço urbano e, mais especificamente, os espaços públicos. Nota-se, então, que o desenvolvimento urbano não acompanha o desenvolvimento social. Vale destacar que professores do departamento de Geografia desta universidade ajudam na gestão do município. Porém, apesar desta presença acadêmica, percebe-se que projetos que não garantiam os direitos resguardados por lei foram executados. Por isso, é fundamental perceber que a lógica capitalista que vigora atualmente influencia de forma negativa a execução de políticas públicas, o que impossibilita a produção e a gestão de uma cidade que valorize a vida, bem como a escala humana. Eis a necessidade de mais pesquisas acerca da utilização do espaço urbano.

Por fim, nota-se que eleger a população como centro do planejamento, além de favorecer sua participação neste processo, enriquece a cidade e contribui para sua melhoria, tornando-a mais próxima do ideal utópico. Assim, a produção de conhecimentos que valorizem a vida fora do pensamento capitalista de produção favorece a construção de uma vida urbana que privilegie os indivíduos.

Esta pesquisa, portanto, vem ao encontro da necessidade de se construir um espaço urbano democrático, voltado para as pessoas e a biodiversidade. Este estudo, no entanto, é uma pequena parcela do que precisa ser problematizado, refletido e feito. Olhar para as calçadas e seus usos, à vista disso, é contribuir com uma transformação maior, mais significativa.

## REFERÊNCIAS

ABRASPE. **Associação brasileira de pedestres.** Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/PedestreCTB.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2018.

ARENDT, H. **A condição humana.** 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. **Guia prático para a construção de Calçadas.** Disponível em: <http://www.abcp.org.br/cms/download/guia-pratico-para-a-construcao-de-calçadas/>. Acesso em: 27 jun. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro, 2015.

BENACH, N. Da desigualdade social à justiça espacial. In: CARLOS, A. F. A.; ALVES, G.; PADUA, R. F. (org.). **Justiça espacial e o Direito à cidade.** São Paulo: Contexto, 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm). Acesso em: 29 mai. 2020.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Estatuto da Cidade: Presidência da República.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 15 jan. 2018.

BRASIL. Lei Federal 13.146 de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência** (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13146-6-julho-2015-781174-publicacaooriginal-147468-pl.html>. Acesso em: 25 jan. 2020.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: Edusp, 2000.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole: fragmentação da vida cotidiana.** São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Contexto, 2004.

\_\_\_\_\_. **A Cidade.** 9.ed, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013.

\_\_\_\_\_. **Justiça espacial e o Direito à cidade.** São Paulo: Contexto, 2017.

COSTA, C. **Cultura, religiosidade e comércio na cidade: a festa em louvor à Nossa Senhora do Rosário em Catalão – Goiás.** 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

DEUS, J. B. **O sudeste Goiano e a desconcentração industrial.** Brasília: Ministério da Integração Nacional/Universidade Federal de Goiás, 2002.

DUPAS, G. **Tensões contemporâneas entre o público e o privado**. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

FAJARDO, W. Caminhabilidade e vitalidade urbana. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. p. 52-59.

FEATHERSTONE, M. O flâneur, a cidade e a vida política virtual. In: ARANTES, A. C. (org.). **O espaço da diferença**. Campinas: São Paulo; Papirus. 2000.

FOUCAULT, M. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2018.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GONÇALVES, R. Namorado de comerciante depõe e diz ter 'exagerado' ao jogar água em homem na calçada, em Catalão. **G1 Goiás**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2019/08/09/namorado-de-comerciante-depoe-e-diz-ter-exagerado-ao-jogar-agua-em-homem-na-calçada-em-catalao.ghtml>. Acesso em: 10 mai. 2020.

IBGE. **Pesquisa por amostra de domicílios (PNAD)**. 2015.

IPEA; ANTP. **Custos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**. 2003.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JOVCHELOVITCH, S. **Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2000.

LAVALLE, A. G. As dimensões constitutivas do espaço público: uma abordagem pré-teórica para lidar com a teoria. In: Espaço público: o conceito e o político. **Espaço e Debates**. Revista de estudos regionais e urbanos. São Paulo. n. 46, v. 25, jan/jul 2005. p. 33 - 44.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Tradução de Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Ed. Centauro, 2001.

LIMA, L. F. S. **Especulação imobiliária em Catalão (GO): a inserção urbana para moradores dos bairros localizados a Sudeste da BR-050 (2000-2017)**. 2019. 138 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Catalão, 2019.

LOBODA, C. R. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava-PR**. 2008. 337 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

MARZOCHI, S. F. Redes eletrônicas e articulações não governamentais: “esfera pública transnacional” em construção. In: Espaço Público: o conceito e o político. **Espaço e Debates**. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo, n. 46 v. 25, 2005. p. 62-78.

MESQUITA, H. A. **A modernização da agricultura: um caso em Catalão – Goiás.** Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) - Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1993.

NISHIKAWA, A. **O espaço da rua articulado ao entorno habitacional em São Paulo.** 1984. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. **Lei 3.439/2016 Plano Diretor de Ordenamento do Território.** 2016. Disponível em: <http://www.catalao.go.gov.br/site/v4/upload/leisedecretos/0829828f1c20b04a7731a50a6dfa9656.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2018.

RAPOPORT, A. **Aspectos humanos de la forma urbana: hacia una confrontación de las ciencias sociales con el diseño de la forma urbana.** Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1978.

SALDANHA, N. **O jardim e a praça: o privado e o público na vida social e histórica.** São Paulo: EDUSP, 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções sobre território.** 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SENNET, R. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.** 5. ed. Tradução de Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SERPA, A. Espaço Público e Acessibilidade: Notas para uma abordagem geográfica. **GEOUSP: espaço e tempo.** São Paulo, nº 15, p. 21-37, 2004.

\_\_\_\_\_. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo: Contexto, 2007.

VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Editora Contexto, 2013.

YÁZIGI, E. **O Mundo das Calçadas.** São Paulo: Humanitas/Imprensa Oficial, 2000.