

# Em busca de uma calçada para caminhar: a privatização dos espaços públicos

## Searching for a sidewalk to walk on: privatization of public spaces

SYDOW, Elisabeth<sup>1</sup>

SILVA, Paola<sup>2</sup>

### RESUMO

A política municipal de desenvolvimento urbano, tem por objetivo ordenar o pleno atendimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Entre estes ordenamentos está o uso dos passeios públicos. Este estudo teve por objetivo analisar a organização espacial do uso das vias de pedestres na cidade de Araguaína-TO e verificar quais usos acontecem nestes espaços. Seu delineamento foi descritivo-exploratório. Os dados analisados apontaram que, o que se encontrou, foi o uso indevido deste espaço.

**Palavras chaves:** vias de pedestre; segurança urbana; Plano Diretor.

### ABSTRACT

The municipal policy for urban development, aims to regulate the full service of the social functions of the city and of the urban property. The use of public walkways is among those regulations. This study aimed to analyze the spatial organization of the use of walkways in the city of Araguaína/TO and to check what uses happen in those spaces. The location that intends to receive tourist must be concerned with their security and, obstacle-free sidewalks allow tourists to transit safely. Its design was descriptive-exploratory. The analyzed data indicated that, what was found was the improper use of the space.

**Keywords:** Walkways; urban security; Master Plan.

## 1. Introdução

A cidade viva e convidativa deve ser um objetivo em si mesmo, assim como, deve ser o ponto de partida para um planejamento urbano holístico que envolva segurança, sustentabilidade e qualidade de vida. Cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para seus habitantes e turistas, que convidem as pessoas a caminhar e a pedalar e que priorizem o deslocamento de pedestres e não o de veículos. Mas, infelizmente, não é o que se vê na quase totalidade das cidades brasileiras. A dimensão humana tem sido deixada de lado no planejamento urbano em detrimento de outras questões, como o tráfego de veículos. A

<sup>1</sup> Doutora em Estudos do Lazer pela Universidade Federal de Minas Gerais; Docente do curso de Gestão de Turismo da Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT).

<sup>2</sup> Professora do curso de Logística da Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT) e Doutora em Biotecnologia e Biodiversidade – Bionorte – PA.

ideologia dominante de planejamento, especialmente o modernismo, deu pouca prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e à função do espaço urbano como local de encontro dos moradores.

O que se observa, principalmente nas cidades dos países em desenvolvimento, que é o caso do Brasil, é que a grande maioria das pessoas que utilizam os espaços públicos, o fazem em espaços limitados, com ruídos, poluição e obstáculos, colocando-os em risco de acidentes, contribuindo, assim, para condições de vida com qualidade ruim. Na cidade de Araguaína – TO, esta realidade não é diferente.

Os municípios brasileiros possuem instrumentos legais como o Plano Diretor (obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes), o Código de Edificações e o Código Municipal de Postura cujo objetivo é ordenar o pleno atendimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana tornando, assim, a cidade mais aprazível para seus moradores. Mas, apesar do município de Araguaína possuir estes instrumentos legais como a Lei Nº 2.424/2005; Lei Nº 1.778 de 1997 e a Lei Complementar 06/2013, cuja finalidade é fundamentar a política municipal de desenvolvimento urbano, o que se observa é que a cidade possui uma dinâmica e um ordenamento desordenado, em especial, os passeios públicos, objeto deste estudo.

Ao se percorrer a cidade, observa-se que muitas calçadas são usadas de maneira inapropriada, alterando seu uso primário que é o de circulação de pessoas, o que despertou o interesse em analisar o Plano Diretor, o Código de Edificações e o Código Municipal de Postura para verificar se esses usos são permitidos. Além da análise destes documentos, foi feita pesquisa bibliográfica onde se buscou consistência teórica sobre o tema, assim como, foi-se a campo para verificar *in loco* e realizar registro fotográfico acerca do cumprimento da legislação pertinente.

Apesar de se observar o uso inadequado das calçadas em todas as regiões da cidade, a pesquisa de campo foi delimitada às vias de pedestres próximas à área central uma vez que por lá circulam centenas de pessoas diariamente, o que faz com que os obstáculos existentes dificultem, ainda mais, a livre e segura circulação de pessoas por sobre os passeios públicos. O critério utilizado para a escolha das fotografias aqui expostas se deu em função das que melhor representassem o que se pretendeu demonstrar.

Os dados analisados apontam que a legislação que regula o uso das calçadas, indica que seu uso deve ser único e exclusivo para o trânsito de pedestres como referenciado, por exemplo, no Plano Diretor (Lei n. 2.424/2005) em seu Art. 27, IV. “vias de pedestres, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de pedestres” e, no mesmo Artigo, § 2º, II. “as vias de pedestres serão objeto de tratamento específico, devendo ser projetadas de modo a atender aos requisitos de segurança e de conforto físico e visual”. Mas, o que se encontrou nas visitas a campo, e como mostram os registros fotográficos, o comércio, de modo geral, usa a via de pedestres como extensão de seu estabelecimento e muitas residências colocam obstáculos físicos dificultando a circulação de pessoas e, obrigando muitos, a transitarem pela via destinada ao trânsito de veículos colocando em risco suas vidas.

Esta realidade mostrou que a forma como um espaço é utilizado reflete e testemunha a presença de certos elementos simbólicos, de certos padrões culturais, determinando um *modus vivendi*. Além disso, confere expressão para o lugar que ocupa e reforçam códigos de uma dada configuração social, neste caso, o não estranhamento dos transeuntes pela falta de livre acesso a um espaço que é seu. Mas, a pergunta que fica: questões culturais podem se sobrepor às questões de segurança? Respostas para esta questão serão buscadas em um próximo estudo.

---

## 2. Organização e dinâmica urbana - a cidade e seus espaços

Quando falamos, cotidianamente, de espaço, pensamos naquele espaço mensurável em suas três dimensões, em metros e centímetros e, raramente, nos damos conta de que este é apenas um aspecto determinado do espaço e que o espaço concreto, vivenciado diretamente na vida, não coincide com esse espaço abstrato. Nesse

espaço humano circundante vivemos de maneira tão óbvia que suas peculiaridades não chamam nossa atenção, e sequer refletimos a seu respeito (BOLLNOW, 2008; CARLOS, 2007).

O espaço urbano, representado por ruas, calçadas, prédios, parques, praças, automóveis e, claro, pessoas, nos é dado de forma ambivalente, como estimulador e repressor. Esse espaço, para Bollnow (2008, p. 54) não é um meio neutro e constante “mas é preenchido com significados nas relações vitais de atuações opostas, e esses significados, por sua vez, mudam de acordo com os diferentes lugares e regiões do espaço”. Além disso, De Certeau, segundo Harvey (2009), considera que as ordenações simbólicas do espaço oferecem uma estrutura para a experiência com a qual aprendemos quem ou o que somos na sociedade. Assim como, nessa mesma linha de pensamento, Bourdieu (2011) considera que as estruturas espaciais, além de estruturarem a representação do mundo do grupo, estrutura o próprio grupo que se organiza de acordo com essa representação.

As cidades, tanto historicamente como atualmente, podem ser divididas, segundo Borja (2003) *apud* Sousa (2010) em *urbs* que são sua dimensão física e é definida pela aglomeração humana, num território definido pela diversidade funcional e social e pela densidade demográfica. Outra divisão da cidade é chamada de *civitas* que é a sua dimensão social e é onde a cidade é, por excelência, o lugar da cidadania e que deve ter, por base, a igualdade de cidadãos de uma sociedade urbana heterogênea, com valores e elementos de identidade com referências físicas e simbólicas e baseadas na convivência e na tolerância. E, por último, temos a cidade *polis* que representa a sua dimensão política que é o lugar da política da participação, de proximidade e representação da identidade coletiva da sociedade, bem como da oposição, mobilização e expressão social e mudança nas relações de poder. É importante, para um ambiente urbano adequado, que estas três dimensões existam e se interrelacionem.

Os espaços públicos urbanos são de uso coletivo e são geridos pelas instituições governamentais, sendo proibida a sua utilização privada. Por sobre os espaços públicos, pode-se ter um olhar através da Arquitetura, do Direito, da Sociologia, Psicologia, entre outros. Se olharmos a *urbe* pelos aspectos arquitetônicos, podemos considerar os espaços públicos como elementos estruturadores de sua forma; pelo Direito, estes espaços têm natureza jurídica, quando se pensa na sua função sociológica é um espaço para se consolidar laços sociais como condição de qualidade de vida urbana. (CASTRO, 2002).

Alguns elementos são importantes para a compreensão das cidades e, entre esses, um é primordial: a forma de olhar a cidade. Longe de traduzir apenas imagens parciais, revela “qualidades” do espaço urbano. Um olhar consciente capta o imaginário urbano presente em cada momento da vida cotidiana e, lançar um olhar, assim, sobre a cidade, permite que haja identificação da relação existente entre esta e o próprio pensamento, entre o privado e o público, “[...] entre os espaços da intimidade e os grandes espaços coletivos urbanos, entre a emergência de distintas formas de sociabilidade e os signos que as sustentam, recuperando algumas das promessas de nossa cultura” (LIMENA, 2001, p.39). Quando paramos para olhar a cidade, podemos observar a heterogeneidade ali existente: os modos de vida, as formas de morar, o uso dos terrenos por várias atividades econômicas, entre outros aspectos.

Entre os múltiplos espaços públicos encontram-se as calçadas que Jacobs (2000) considera como espaço de encontro e integração e a considera a base da vitalidade urbana, matéria-prima da urbanidade. Para ela, ruas mal iluminadas, calçadas desprovidas de qualidades mínimas, mau equacionamento do convívio entre automóveis e pedestres, são alguns dos elementos físicos e espaciais que corroem a urbanidade. Além disso, os passeios públicos são elementos essenciais para o funcionamento das cidades e para garantir a circulação segura e confortável dos pedestres. Seu dimensionamento, construção, manutenção e uso devem ser parte integrante de todo planejamento e fiscalização urbano.

Em sua forma material, podem-se definir as vias públicas como sendo três segmentos de concreto apostos em paralelo. Via de regra, o segmento central é para o trânsito de veículos e, a ele, se encontram dois passeios adjacentes destinados à circulação de pedestres. Estes últimos consistem nas calçadas, sendo caminhos de uso público que têm, por finalidade, propiciar às pessoas de diferentes condições físicas e idades um deslocamento seguro pelas ruas da cidade, garantindo, assim, o direito constitucional de ir e vir dos pedestres. Para que esse espaço possa ser utilizado por todos, precisa ser acessível, pois, ser acessível é a condição que cumpre um espaço ou ambiente para ser utilizado por todas as pessoas. Esta condição é um direito universal, uma vez que a referência a todas as pessoas, no plural, se associa a diversidade característica dos seres humanos.

Ao se observar a maioria das grandes metrópoles e cidades do interior dos estados brasileiros, especificamente em Araguaína, Tocantins, percebe-se que as calçadas são deslocadas de sua função primeira que é o trânsito exclusivo para pedestres. Ao se percorrer as ruas da cidade, observa-se que estes espaços recebem novas funções para finalidades comerciais e utilidades públicas, assim como, doméstica, imprimindo novas relações ao cotidiano dos usuários. A referência à calçada como espaço público, em razão dessas diferentes formas de ocupação e uso que interditam o livre acesso de pedestres está perdendo seu *status* de “passeio público” para espaços semipúblicos ou privados.

Entre os equipamentos permitidos ou legais que podem ser instalados nas calçadas estão os postes de iluminação e de trânsito; telefone público (orelhão), hidrômetro, entre outros. Entre os equipamentos não permitidos ou ilegais estão os mobiliários comerciais, jardins, entulhos, publicidade e outras funções imputadas às calçadas, que estabelecem limites ou interdição à passagem dos pedestres (ZATTAR, 2008).

Ao se transitar pela rua principal da cidade de Araguaína, a Av. Cônego João Lima, considerado o ponto de maior circulação de pessoas do município, pode-se observar, conforme a figura 1, que nem mesmo os equipamentos permitidos ou legais são instalados de forma a permitir o livre trânsito de pedestres.

**Figura 1.** Vista parcial da Av. Cônego João Lima – centro.



Fonte: Acervo das autoras

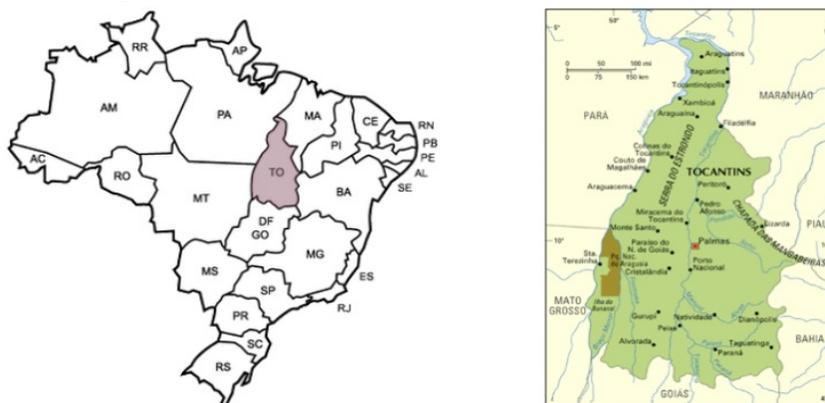
### 3. Araguaína (TO) – organização urbana

Os primitivos habitantes da região compreendida entre os rios Lontra e Andorinhas, afluentes do rio Araguaia, foram os silvícolas da tribo Carajás. Mas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, seu desbravamento se deu em 1876 com a chegada de João Batista da Silva e família, provenientes do Estado do Piauí. Mais tarde, com a vinda de outras famílias, formou-se o povoado que encontrou dificuldades em progredir pela falta de estradas e pelas condições geográficas e climáticas. Em 1953, Araguaína, outrora chamada de Lontra, foi transformada em Distrito e, em 1958 foi criado o Município de Araguaína.

A partir de 1960, com a construção da rodovia Belém-Brasília, o município inicia, efetivamente o seu desenvolvimento econômico-social. Atualmente, Araguaína possui a maior economia do estado, servindo de entreposto comercial para inúmeras cidades e é cercada de grandes, médias e pequenas fazendas que contribuem para o desenvolvimento econômico da cidade através da agricultura e pecuária.

Localizada em um entroncamento rodoviário é atravessada pela BR-153, uma das principais rodovias do norte do Brasil. Sua distância da capital Palmas é de aproximadamente 380 km e, segundo dados do IBGE, em 2021 a cidade tinha uma população aproximada de 186.000 habitantes (Figura 2). Está estrategicamente situada o que a torna a principal cidade de uma zona de abrangência de aproximadamente um milhão e oitocentos mil habitantes, mantendo relações comerciais diretas com cidades dos estados do Tocantins, Maranhão e Pará. A instalação de duas faculdades particulares e uma federal deram novo fôlego à economia local impulsionando, ainda, a construção civil.

**Figura 2.** Mapa político do Brasil e do Estado do Tocantins.



Fonte: Google (2019)

O processo de desenvolvimento urbano desordenado a que se submetem as cidades brasileiras nas últimas décadas, juntamente com a falta de planejamento adequado provoca uma total desorganização no uso do solo, na cidade de Araguaína não é diferente. Apesar do município possuir instrumentos legais como o Plano Diretor, o Código de Edificações e o Código Municipal de Postura que servem para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana, suas propostas, praticamente, não são realizadas.

Para que uma cidade ofereça boas condições de vida à sua população o poder público, através destes instrumentos legais, deve dotá-la de infraestrutura que ofereça segurança, livre circulação de pessoas e veículos, espaços verdes para o lazer, paisagismo, transporte urbano adequado, saneamento básico, entre outros. Mas, para isso, o uso do espaço urbano deve ser, inicialmente, planejado, organizado e controlado. De que adiante o município ter um Plano Diretor se a Prefeitura não fiscaliza? De que adiante ter práticas de planejamento, de organização se não há controle?

O que se percebe, ao se transitar pela cidade de Araguaína, é que muitas das propostas contidas nestes documentos não estão sendo realizadas. Há uma privatização e desrespeito de alguns espaços públicos, bem como, em alguns casos, há falta de cumprimento da própria legislação. Há vendedores ambulantes, comerciantes em geral e residentes que ocupam as calçadas dificultando o trânsito dos pedestres. A instalação e a ocupação indevida de vendedores ambulantes, por exemplo, nas vias para uso de pedestres, além de ser um obstáculo ao livre deslocamento, sua ocupação com utensílios, equipamentos, barracas, cadeiras, mesas, caixas e outros, criam uma paisagem urbana poluída visualmente e gera um comércio desorganizado e ilegal. Para Yázigi (2003,

p. 362), a calçada, para além de espaço público, “vem sendo convertida em parte do processo de produção capitalista, enquanto circulação de mercadorias e mais valia” e, assim, o poder público beneficia os interesses do capital, ao se omitir em fiscalizar e intervir nas atividades privadas que se apropriam do espaço público.

#### 4. Procedimentos metodológicos

O delineamento metodológico do presente estudo foi através da dinâmica qualitativa, descritivo-exploratória documental uma vez que esse método propicia ampla visão sobre o objeto de pesquisa (MARCONI:LAKATOS, 2017) . Foram realizadas análises profundas nas legislações municipais pertinentes ao tema proposto para uma melhor compreensão a respeito da legalidade da utilização das vias de pedestres para além da circulação de pessoas, tais como, Lei n. 2.424/2005 (Plano Diretor); Lei n. 1.778/1997 (Código Municipal de Postura) e Lei Complementar 06/2013 (Código de Edificações). A pesquisa de base realizada teve o intuito de tratar, de modo sistemático, de todos os dados possíveis de serem coletados quanto aos aspectos dos usos das calçadas, pelo comércio, na cidade de Araguaína-TO.

Foram realizadas, ainda, pesquisas de campo para que se pudesse observar *in loco*, a real utilização e condições das calçadas da região central da cidade. Durante essas visitas, que compreendem o período de 14 a 26 de novembro de 2019, em períodos alternados, tanto pela manhã como à tarde, foram realizados registros em diário de campo com anotações livres sobre as condições de uso e de acesso às vias de pedestres e registrar, em tempo real, fatos, atitudes e fenômenos percebidos no campo da pesquisa. Foram realizados, também, registros iconográficos com o propósito de se retratar com mais rigor e realismo as atuais condições de uso e manutenção, das vias de circulação de pedestres.

#### 5. Resultados

##### 5.1 Plano Diretor

A Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 também chamada de Estatuto da Cidade, regulamentou os principais institutos jurídicos e políticos de intervenção urbana e reafirmou os princípios básicos determinados pela Constituição Federal que mantém o caráter municipalista, a ênfase na gestão democrática e a centralidade do Plano Diretor como instrumento da política urbana (CARVALHO, 2001). O Estatuto da Cidade tornou o Plano Diretor um instrumento obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes e, moldou, também, um novo conceito de gestão urbana. O Plano Diretor é um conjunto de propostas para o desenvolvimento socioeconômico e para a organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e norteiam a ação dos agentes públicos e privados.

O município de Araguaína, cumprindo determinação do Estatuto da Cidade, criou a Lei Complementar nº 2.424 em 03 de outubro de 2005 que instituiu o Plano Diretor do Município. Dentre os vários objetivos, diretrizes e estratégias contidos nesta lei, está o que versa sobre os passeios públicos, a saber:

##### SEÇÃO III – DA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

**Art.11.** A organização de um espaço urbano de qualidade será efetivada por meio:

VII. da qualificação dos espaços públicos a partir da sinalização e nomenclatura das vias e logradouros, implantação de pavimentação, **calçadas**, iluminação e arborização nas vias e logradouros [...] (grifo das autoras);

##### SEÇÃO IV – DO ACESSO À MORADIA, AOS EQUIPAMENTOS URBANOS E AO TRANSPORTE URBANO

**Art. 27.** O sistema viário urbano, formado pelas vias existentes e pelas provenientes dos parcelamentos futuros, será estruturado em:

IV. vias de pedestres, **vias públicas** destinadas ao **uso exclusivo de pedestres** (grifo das autoras).

§ 2º Cabe ao Poder Executivo Municipal elaborar plano setorial de estruturação do sistema viário urbano, observadas as seguintes normas gerais:

II. as vias de pedestres serão objeto de tratamento específico, devendo ser projetadas de modo a atender aos requisitos de segurança e de conforto físico e visual;

III. serão respeitadas as disposições da NBR-9050/1994, referente à circulação de pedestres e, em especial, à acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais.

Como se pode observar, os Artigos 11 e 27 do Plano Diretor do Município indicam que a organização do espaço urbano será feita através da implantação de calçadas e que, as mesmas, permitirão o deslocamento livre e exclusivo de pedestres. Além disso, o sistema viário, estruturado em passeios públicos, será seguro e oferecerá conforto físico e visual.

Entende-se que uma calçada só poderá oferecer conforto visual e físico e segurança se ela permitir o livre acesso e o livre deslocamento de pessoas, sem que haja obstáculos a dificultar sua circulação. Mas, ao se caminhar pela cidade de Araguaína, percebe-se que a colocação de diversos tipos de obstáculos que dificultam, ou mesmo, impedem que os pedestres caminhem com segurança e conforto é regra, não exceção, conforme se observa nas Figuras 3 e 4.

Figura 3. Mercadorias expostas na calçada



Fonte: Acervo das autoras

Figura 4. Pedras na calçada



Fonte: Acervo das autoras

## 5.2. Código Municipal de Postura

Instituído através da Lei Nº 1.778 em 29 de dezembro de 1.997 o Código Municipal de Postura da cidade de Araguaína reúne um conjunto de normas que regulam a utilização do espaço urbano pelos cidadãos. Foi criado para organizar a cidade e para que o interesse de todos prevaleça sobre o interesse individual. A utilização de passeios públicos, o exercício de atividades profissionais ao ar livre e a instalação de mobiliário urbano são alguns dos itens contemplados pelo regulamento municipal.

Ao estudarmos o Código Municipal de Postura, foi possível observar que o mesmo, no que se refere aos passeios públicos, estabelece normas para seu uso. Quais sejam:

## CAPÍTULO VI

### 2.1.6. DA UTILIZAÇÃO DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

#### SEÇÃO 1

##### 2.1.6.1 DAS INVASÕES E DAS DEPREDações NOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Art. 27 As invasões de logradouros públicos serão punidas de acordo com a legislação vigente.

§ 1º - Verificada, mediante vistorias administrativas, a invasão ou usurpação de logradouros públicos, em consequência de obra de caráter permanente, a Prefeitura deverá promover imediatamente a demolição, a fim de que o referido logradouro fique desembaraçado para a servidão do público.

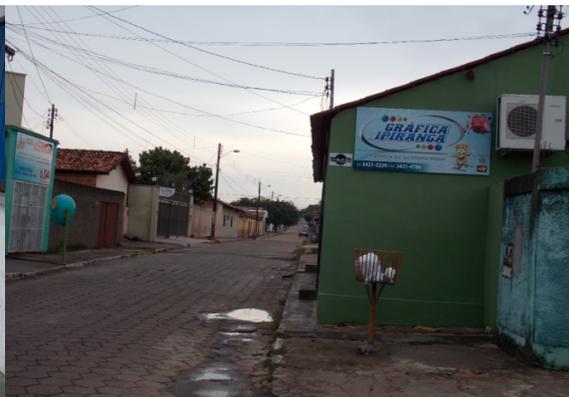
Conforme se pode observar na Figura 5, foi construída uma rampa de concreto, há pelo menos três anos, para o acesso ao estabelecimento na Rua Santa Cruz, via de grande movimento de automóveis e pedestres, pois, a mesma, dista apenas alguns metros de uma escola, desrespeitando, assim, o Artigo 27 do Código Municipal de Postura. Na Figura 6, o morador, ao decidir instalar uma gráfica, e sem espaço para tal, optou em ampliar sua edificação para frente, invadindo o passeio público.

Figura 5. Rampa e poste em via central.



Fonte: Acervo das autoras

Figura 6. Edificação por sobre a calçada.



Fonte: Acervo das autoras

#### SEÇÃO III

##### 2.1.6.3 DOS TAPUMES, ANDAIMES E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO NOS PASSEIOS

Art. 34 – Além do alinhamento do tapume que não poderá distar mais de 1,5m (um metro e meio) do alinhamento do lote, não será permitida a ocupação de qualquer parte do passeio com materiais de construção.

Apesar de constar de forma clara na Seção III do Código Municipal de Postura que não será permitida a ocupação das calçadas por qualquer material de construção, ao se andar pela cidade de Araguaína, é bastante comum o desrespeito a esta norma. Pode-se observar nas Figuras 7 e 8 que há obstrução total da calçada por material de construção, obrigando os pedestres a transitarem pela via destinada aos automóveis, o que coloca em risco sua integridade física.

Figura 7. Via com material de construção.

Figura 8. Calçada obstruída com material.



Fonte: Acervo das autoras



Fonte: Acervo das autoras

### CAPÍTULO III

#### 4.1.3 DO ESTACIONAMENTO

Art. 99 – Não é permitido o estacionamento de ambulantes:

II – Em locais que prejudiquem, de qualquer forma, o trânsito de veículos ou pedestres, o comércio estabelecido e a estética da cidade;

III – Sobre os passeios das ruas e demais logradouros, salvo casos especiais, a critério do Departamento de Fiscalização;

IV – A menos de 5m (cinco metros) das esquinas dos prédios, ou em pontos que possam perturbar a visão dos motoristas.

No Artigo 99 do Código Municipal de Postura há clareza quanto à proibição da ocupação das calçadas por vendedores ambulantes, mas, a Figura 9 mostra a ocupação de um vendedor ambulante em uma movimentada esquina da área central do município. Na Figura 10, além da ocupação da calçada por uma churrasqueira para a venda de churrasquinho, observa-se que a via de pedestres possui outros obstáculos, como as estacas que beiram a calçada.

Figura 9. Vendedor ambulante



Fonte: Acervo das autoras

Figura 10. Venda de alimentos na calçada.



Fonte: Acervo das autoras

## 14. TÍTULO XIV

### 14.1. DA EXPOSIÇÃO DE ARTIGOS NAS OMBREIRAS E VOS (sic) DE PORTA, E OBJETOS EM PORTAS E JANELAS DE ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E INDÚSTRIAS

#### CAPÍTULO 1

##### 14.1.1. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 215. É igualmente proibido nos estabelecimentos comerciais ou indústrias a exposição de quaisquer mercadorias nas ombreiras, janelas, marquises, fachadas ou voos (sic) das portas que abram para a via pública, ou para as galerias de prédios, constituindo ou não servidão pública, no passeio fronteiro a loja, inclusive na área de afastamento ou recuo (grifo das autoras).

Outra prática comum encontrada no uso das calçadas pelos comerciantes da cidade de Araguaína é a exposição de mercadorias em frente às suas lojas, como se pode observar nas Figuras 11 e 12, contrariando, assim, o Art. 215 do Código Municipal de Postura que proíbe tal prática. Os dois registros foram realizados em calçadas da região central da cidade, sendo que na Figura 11, se trata de uma loja de confecção que, além de utilizar a marquise do prédio para expor suas mercadorias, utiliza quase toda via de pedestres com gondolas repletas de material de venda. Na Figura 12, em primeiro plano, se observa que a loja fez da calçada extensão de seu estabelecimento expondo seus produtos de venda e, mais ao fundo, um comércio de carnes usa, praticamente, todo o espaço do passeio público com a colocação de uma gaiola para “cura” de carne

Figura 11. Ocupação ilegal do espaço público.



Fonte: Acervo das autoras

Figura 12. Uso da calçada pelo comércio.



Fonte: Acervo das autoras

## CAPÍTULO III

### 20.1.3 DA HIGIENE DOS PASSEIOS E LOGRADOUROS PÚBLICOS

Art. 244 – É dever da população cooperar com a Prefeitura na conservação e limpeza da cidade.

Art. 245 – Para preservar a higiene dos passeios e logradouros públicos é proibido:

II – lançar quaisquer resíduos, despejar ou atirar através de portas e aberturas ou do interior de veículos, sobre passeios ou logradouros públicos;

III – despejar sobre os logradouros públicos as águas de lavagem ou quaisquer outras águas servidas das residências ou estabelecimentos em geral.

O Código Municipal de Postura em seus Artigos 244 e 245 confere responsabilidade na conservação e limpeza da cidade, também à população. Informa que não é permitido lançar, despejar ou atirar quaisquer resíduos ou águas de lavagem, ou servidas, nos passeios ou logradouros públicos do município. Na Figura 13, observa-se que os resíduos que estão na lixeira não foram acondicionados de forma adequada por quem ali o depositou. Além disso, a mesma, bem como, o poste de iluminação, foram instalados em meio à calçada, dificultando a circulação de pessoas. Mais ao fundo, na mesma figura, percebe-se que há entulho depositado na via pública, impedindo o livre e seguro deslocamento dos transeuntes.

Figura 13. Entulho e poste em via de pedestre.



Fonte: Acervo das autoras

### 5.3. Código de Edificações

O Código de Edificações ou Lei Complementar 06/2013 é um instrumento legal editado pela Prefeitura Municipal de Araguaína com o objetivo de orientar a população sobre construção, regularização e uso das edificações de forma correta e de acordo com a legislação municipal. Tem, ainda, entre seus objetivos, o de garantir o desenvolvimento urbano com normas que proporcionem o crescimento ordenado da cidade.

De acordo com o Código de Edificações o direito de ir e vir inicia na porta de casa, na calçada: “Os passeios públicos devem permitir que qualquer pessoa transite com autonomia e segurança, principalmente portadores de deficiência, idosos, mães com carrinhos de bebê, etc.” (p.13).

Figura 14. Veículos e degrau na calçada.



Fonte: Acervo das autoras

Figura 15. Obstrução da via de pedestre.



Fonte: Acervo das autoras

O referido código, entre as várias normas para construção e modelos de calçadas afirma que uma calçada segura e ideal é a que garante boa circulação, **sem obstáculos** (grifo das autoras). Sugere, ainda, que além de piso regular, deve estar livre de entulhos, mercadorias, materiais de obras, entre outros.

De acordo com o Código de Edificações do município de Araguaína, portadores de deficiência, idosos, mães com carrinhos de bebê, entre outros, devem ter garantido seu direito de transitar com autonomia e segurança pelas calçadas da cidade. Mas, pelo que se observa nas Figuras 14 e 15, essas pessoas tem, realmente, esse direito garantido? Como se vê, os obstáculos nas calçadas obrigam os pedestres a circularem pela via destinada aos automóveis, pois as vias de pedestres se encontram completamente obstruídas.

---

## 6. Considerações finais

O grau de civilidade de uma sociedade é medido pelo tratamento que ela oferece àqueles que não detêm o poder e nem suficiente organização para assegurar seus direitos. No caso da cidade de Araguaína, um bom indicador para medir este grau é observar como seus pedestres são tratados. Além disso, o planejamento urbano deve ter uma proposta social que garanta o bem-estar de seus cidadãos e que permita o livre acesso ao uso da cidade. Mas, com a dinamicidade da sociedade, alguns lugares perdem suas características e, outros, criam novas funções e valores, surgindo, com isso, novas formas de uso e ocupação, nem sempre benéficas para as pessoas que ali vivem.

Ao circularmos pela cidade, em nossas idas a campo, observamos várias irregularidades na ocupação do solo e do desenvolvimento e expansão urbana. São edificações que ocupam espaços incompatíveis, o transporte urbano é realizado por veículos em péssimas condições, as vias de circulação de pedestres com vários obstáculos e seus usos privativos, a falta de saneamento básico, entre outros. O uso indevido da via de pedestres, desconsiderando regras expressas em leis e o direito ao livre acesso e deslocamento, em segurança, pelos moradores e a falta de fiscalização dos órgãos competentes também é perceptível.

Pela falta de limites encontrado na ocupação das vias de pedestres e seu uso indevido, percebeu-se que há uma cultura de privatização destes espaços e, também, que há certa convivência dos próprios moradores a respeito desta situação. Citando Lefebvre (2001, p. 111) “O sistema de significações dos habitantes diz das suas passividades e das suas atividades [...]”. Ainda, a identidade e os modos de vida de uma população estão contidos na paisagem, pois as formações sociais estão inscritas no espaço. Assim, o próprio espaço é evocado para articular este ou aquele comportamento e a configuração de uma paisagem influencia e reflete todas as referências culturais.

Observamos, também, através dos registros fotográficos e de nossas caminhadas pelas ruas e calçadas, posturas diversificadas e mesmo ambíguas, pois, ao encontrarem obstáculos nas calçadas, alguns pedestres passaram a circular pela via de veículos, enquanto outros, mesmo impedidos de caminhar de forma linear, permaneciam no passeio. O pouco caso e a omissão do poder público municipal em garantir uma fiscalização efetiva no uso e condições das calçadas ficou visível, pois, comerciantes, vendedores ambulantes e moradores transformaram os passeios públicos da cidade em um território sem regras.

A cidade de Araguaína tem potencial para se tornar um centro de negócios, de eventos e de saúde, mas, é preciso lembrar que ao se escolher uma cidade para sediar um evento, por exemplo, vários fatores são levados em consideração. Entre eles, de acordo com Canton (2009), estão suas atrações, facilidades e acessos que garantam o fluxo de pessoas para a, e, na localidade. É preciso lembrar, ainda, que as cidades são atrativas por tudo aquilo que representam como obras das sociedades humanas, como lugares de encontro, do ir e vir, do acontecer de modo geral. Assim como, a organização, o desenho urbano, o cuidado com a qualidade dos espaços públicos e da gestão urbana que oferece boa sinalização, conforto, segurança e acessibilidade também refletem o nível de hospitalidade urbana esperado pelas pessoas.

Ao analisarmos a legislação municipal (Lei Nº 2.424/ 05; Lei Nº 1.778/97; Lei Complementar 06/2012) que regulamenta o uso dos passeios públicos, encontramos uma realidade completamente distinta. O que está posto nos três documentos confere dignidade e respeito aos pedestres. Fica, então, a pergunta: por que a lei não é cumprida? Em conversas informais com moradores da cidade ouvimos que o uso indevido das calçadas é uma questão cultural. Será? E se for, as questões culturais podem se sobrepor às questões de segurança? São respostas que buscaremos em um próximo estudo, bem como, verificaremos as dificuldades encontradas pelos deficientes físicos para circularem em uma cidade com obstáculos nas vias públicas, bem como, a legislação pertinente ao tema.

\*Este estudo foi realizado no ano de 2019 e se faz necessário informar que, com uma nova gestão pública, houve a intensificação de fiscalização aos estabelecimentos comerciais e, com isso, as condições da maioria das passarelas de transeuntes do centro da cidade, aqui citadas, se encontram em melhores condições na questão do uso das vias de pedestres para exposição de mercadorias das lojas comerciais, o que, hoje, não é mais permitido. Em relação aos obstáculos físicos como rampas, degraus, postes de iluminação, entre outros, pouco ou quase nada mudou, assim como, nas regiões adjacentes às vias centrais.

---

## Referências bibliográficas

- ARAGUAÍNA. Código Municipal de Postura. (1997). Lei Nº 1.778 de 29 de dezembro de 1.997. <araguaina.to.gov.br/portal/pdf/6.pdf>.
- ARAGUAÍNA. Plano Diretor do Município de Araguaína. (2005). Lei Nº 2.424 de 03 de outubro de 2005. <leis.araguaina.to.gov.br/Lei/2424/611.aspx>.
- BOLLNOW, Otto F. (2008). O homem e o espaço. Tradução de Aloísio Leoni Schmid. Curitiba: Editora UFPR.
- BORDIEU, Pierre. (2011). A distinção – crítica social do julgamento. 2ª. ed. Porto Alegre: ZOUK.
- CARLOS, Ana F. (2007). . A cidade. 8. ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto.
- CARVALHO, Sonia N. (2001). Estatuto da cidade: aspectos políticos e técnicos do plano diretor. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 15, n. 4, p. 130-135, out./dez.
- CASTRO, Alexandra (2002). Espaços Públicos, Coexistência Social e Civilidade. Cidades – Comunidades e Territórios, nº 5, pp. 53-67. [http://www.repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5\\_Castro.pdf](http://www.repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5_Castro.pdf).
- CLEPS, Geisa D. (2009). Comércio informal e a produção do espaço urbano em Uberlândia (MG). Sociedade & Natureza, Uberlândia, 21(3): 327-339.
- GEHL, Jan (2013). Cidades para pessoas. Tradução Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva. GOOGLE. (2019). Mapa das cidades do Tocantins. [https://www.google.com.br/search?q=mapa+brasil+e+tocantins&biw=1366&bih=657&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwigso3hkZvLahWEDJAKHT53ASEQ\\_AUIBigB#imgrc=WW4cJQkPvQnwTM%3A](https://www.google.com.br/search?q=mapa+brasil+e+tocantins&biw=1366&bih=657&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwigso3hkZvLahWEDJAKHT53ASEQ_AUIBigB#imgrc=WW4cJQkPvQnwTM%3A).
- HARVEY, David. (2009). Cidades rebeldes. São Paulo: Martins Editora.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Tocantins. Araguaína. <cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=170210>.
- JACOBS, Jane. (2000). A morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes.

LEFEBVRE, Henri. (2001). O direito à cidade. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro. LIMENA, Maria M. (2001). Cidades complexas no século XXI: ciência, técnica e arte. São Paulo em Perspectiva, 15(3).

MARCONI, M. A.; LAKATOS. E. M. (2017)- Metodologia científica. 7ª ed. São Paulo: Atlas.

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE, CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Código de Edificações. <araguaina.to.gov.br/portal/pdf/Codigo-de-Edificacoes-Araguaina.pdf>.

SOUSA, Claudia (2010). Do cheio para o vazio: metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. Lisboa: Instituto Superior Técnico.

YÁZIGI, Eduardo (2003). Civilização urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer. São Paulo: Contexto.



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial 4.0 Internacional