

A capacidade de receptividade turística do município de Araguaína – TO, levando-se em conta a dinâmica da sua tessitura urbana



<https://doi.org/10.56238/sevned2023.006-086>

Elisabeth Sydow

Doutora em Estudos do Lazer pela Universidade Federal de Minas Gerais-UFMG; Docente no curso de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT).

Paola Silva

Profa. PhD no curso de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT).

Ursula Sydow

Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional; Docente no curso de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT).

RESUMO

A atividade turística representa uma alternativa importante como impulsionadora social, cultural e econômica de uma determinada localidade. E, os centros urbanos, enquanto receptores, devem oferecer boa infraestrutura e estética, pois, não pode haver turismo consistente sem a construção de

civilidade, e, beleza, infraestrutura e segurança nas cidades devem ser vistas como fator civilizatório. O município de Araguaína-TO se desenvolveu de forma desordenada o que contribuiu para torná-la uma cidade com pouca “estética” urbana, além disso, obstáculos, colocados junto às calçadas, dificultam o livre acesso de pedestres, obrigando, muitos, a transitarem pela via de veículos, colocando em risco suas vidas. Nesta perspectiva, o objetivo deste estudo foi o de acessar a percepção dos residentes da cidade sobre a acessibilidade dos mesmos às calçadas e se as mesmas oferecem segurança a eles e aos turistas que a visitam. Verificou-se, também, se os mesmos tem conhecimento da existência de leis que regulamentam o uso das vias de pedestres. O método para a realização desta pesquisa se desenvolveu na dimensão qualitativa onde se buscou consistência teórica sobre o tema, bem como, de forma quantitativa através da aplicação de questionários junto à população de Araguaína.

Palavras-chave: Turismo, Tessitura urbana, Segurança.

1 INTRODUÇÃO

O espaço urbano não é o único território para a prática do turismo, mas é o mais importante, pois é, por excelência, lugar de encontro social e cultural. O turista, ao realizar uma viagem, procura por locais que oferecem ambiência agradável e, a falta dela, pode interromper uma viagem quando representa o próprio desprazer. Portanto, quanto mais qualidade, melhor.

Para Yázigi (2003) a escolha de um destino turístico se dá, quase sempre, por um conjunto de bens e serviços denominados de “fatores de civilização”. A localidade deve oferecer equipamentos de lazer como cinema, teatro, biblioteca, praças e parques, saneamento básico, limpeza, arranjo urbano bem planejado, enfim, uma cidade que seja adequada e proporcione qualidade de vida para seus moradores, pois, uma cidade só será boa para o turista se ela for boa para quem nela vive.

A cidade de Araguaína, apesar de carecer de atrativos turísticos naturais, poderia, em razão da sua localização e do contingente populacional que alcança, desenvolver o Turismo de Negócios e de



Eventos. Apesar desse eventual potencial, o município prescinde de infraestrutura básica para o desenvolvimento do mesmo, demandando investimento econômico e humano.

A política municipal de desenvolvimento urbano, do município de Araguaína, possui Instrumentos legais como o Plano Diretor, o Código de Edificações e o Código Municipal de Postura que tem por objetivo ordenar o pleno atendimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Mas, em estudo desenvolvido, anteriormente, por nós, e apresentado no XV Encuentro de Geógrafos de América Latina em Cuba, se observou que muitas calçadas são usadas de maneira inapropriada, alterando seu uso primário que é o de circulação de pessoas. Obstáculos dificultam o livre acesso de pedestres, obrigando, muitos, a transitarem pela via de veículos colocando em risco suas vidas. Por isso, a pergunta que fica é: como uma cidade receberá turistas se ela não oferece conforto e segurança a seus pedestres? Assim, o objetivo geral da presente pesquisa foi o de verificar a opinião dos moradores quanto à acessibilidade dos pedestres às calçadas e se as mesmas oferecem segurança a eles e aos turistas que a visitam. Verificou-se, também, se, os mesmos, tem conhecimento dos instrumentos legais que regulamentam o uso das vias de pedestres.

2 TURISMO E URBANIDADE

Premissas básicas para o desenvolvimento do turismo, hospedagem, transporte e gastronomia, não são suficientes para garantir demanda turística. O campo das viagens vai muito além. Os turistas também vivem a cidade, que deve oferecer soluções de mobilidade, sustentabilidade e segurança, pois a urbe é lugar de encontro, de convívio. Além disso, é importante a valorização, a beleza, a ética e a estética dos espaços urbanos naquilo que pode ser apreendido pelos que o vivenciam. Por isso, a organização dos espaços urbanos e sua relação com os habitantes e turistas é importante na medida em que fortalece vínculos e produz reflexos no seu bem estar.

Ao falarmos sobre espaço, normalmente, pensamos naquele espaço mensurável em suas três dimensões, altura, comprimento e largura e, raramente, nos damos conta de que este é apenas um aspecto delimitado do espaço. Este é o aspecto concreto do lugar. E as pessoas que vivenciam esse espaço? Vivemos a cidade de maneira tão óbvia que suas peculiaridades não chamam nossa atenção e, sequer, as questionamos (BOLLNOW, 2008; CARLOS, 2007).

Um conceito mais amplo nos é oferecido por Santos (2009), que considera o espaço como o conjunto de fixos (uma ponte, uma cidade, uma casa, uma praça, uma biblioteca) e fluxos. Para ele, os elementos fixos, fixados em cada lugar, podem permitir atos que alteram o próprio lugar e, que, fluxos novos ou renovados podem recriar as condições ambientais e sociais, redefinindo lugares. Mas, ainda para o autor, nos dias de hoje, “os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (p.62). Por outro lado, o autor oferece outra possibilidade: a da configuração territorial de um lado e, as relações sociais de



outro, sendo que a configuração territorial não é o espaço, mas sim, a materialidade e a vida que a anima e sua existência real só lhe é dada pelo fato das relações sociais.

O espaço urbano, representado por ruas, calçadas, prédios, praças, automóveis e, claro, pessoas, nos é dado de forma ambivalente, como estimulador e repressor. Esse espaço, para Bollnow (2008) 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”.

As cidades podem ser divididas, segundo Borja (2003) *apud* Sousa (2010) em *urbs*, *civitas* e *polis*. A *urbs* é sua dimensão física definida pela aglomeração humana, num território de diversidade funcional e social e por sua densidade demográfica. A *civitas* é sua dimensão social e, é, por excelência, o lugar da cidadania. Deve ter, por base, a igualdade de cidadãos de uma sociedade heterogênea e priorizar a convivência e a tolerância. E, por último, temos a cidade *polis* que representa a sua dimensão política. Deve ser 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 inter-relacionem.

Quando se observa as cidades atuais, de modo geral, percebe-se que os problemas se avolumam em velocidade superior às possibilidades de solução. Será que o modelo de cidade moderna, ou pós-moderna, responde às necessidades de seus habitantes? Será que a realidade urbana permite que ela seja vivida como experiência humana, individual e coletiva? É possível que espaços urbanos se tornem viáveis para cidadãos e que eles ofereçam melhoria na qualidade de vida, entendida, aqui, na plenitude das raízes biopsicoantropossociais do homem?

As cidades, edificadas a partir de princípios universais tem caráter restritivo, onde o econômico prevalece sobre o político, o vivencial e o simbólico. Do mesmo modo, a preocupação maior dos planejadores, administradores e urbanistas é com a cidade e o território físico, enquanto a dimensão humana é deixada de lado. Suas propostas de ordenamento, revitalização, ocupação ou reorganização dos espaços não leva em consideração características locais e peculiares àquela população e o modo como os habitantes vivem, percebem e imaginam o espaço em que constroem suas vidas. Além disso, administradores e planejadores orientam suas políticas de intervenção por princípios enunciados há quase um século, cujo pensamento dá ênfase aos negócios sem se preocupar com a melhoria das condições de vida de seus cidadãos (LIMENA, 2001).

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 presente em cada momento da vida cotidiana. 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.” (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. De um lado, instaladas em terrenos públicos ou em litígio, as favelas, onde vigora a construção desordenada dos espaços e com pouca ou nenhuma infraestrutura. De outro, os apartamentos da classe média e de alto padrão, os sobrados e as mansões em ruas arborizadas. Nos bairros “nobres” as ruas são vazias, nos bairros “populares” a rua é quase uma extensão da casa. Essa forma contraditória e desigual de ocupação dos espaços é reflexo da desigualdade social ainda existente, principalmente, em países em desenvolvimento.

É importante, também, que se volte para a necessidade de se reinserir nas análises das cidades qual é a relação entre tempo e espaço que está, ali, contida, o que é muitas vezes elidida. O ritmo da cidade marca a vida das pessoas de tal forma que estas acabam perdendo a identificação com o lugar e com as outras pessoas. A sua vida muda com a mesma rapidez com que se reproduz a cidade. O espaço do encontro, da festa, do divertimento quase desaparece; as brincadeiras nas ruas diminuem; árvores são destruídas e praças transformadas em concreto (CARLOS, 2007).

Após a Segunda Guerra Mundial, para que os países se mantivessem capitalistas e democráticos, suas políticas tinham de tratar de questões de emprego, de boas condições de moradia, da previdência social, do bem-estar e da criação de amplas oportunidades para a construção de um futuro melhor. Assim, a reconstrução, reformulação e renovação do tecido urbano se tornaram um ingrediente essencial para a concretização desse projeto (HARVEY, 1992). As táticas de reconstrução das cidades, na Europa, variavam de lugar para lugar, de acordo com o grau de destruição durante a guerra, do controle político ou do grau de comprometimento do Estado com o bem-estar de seus cidadãos. A Inglaterra adotou, por exemplo, uma legislação de planejamento rigorosa, restringindo e substituindo a suburbanização pelo desenvolvimento planejado de novas cidades. Também foram tomadas medidas para eliminar habitações miseráveis e construir casas, hospitais, escolas, fábricas, entre outros, através de procedimentos de planejamento racional. Para Harvey (1992) estas medidas refletiam a preocupação, expressa nas leis, com a racionalização dos padrões espaciais e dos sistemas de circulação para que pudessem promover a igualdade, ao menos de oportunidades, o crescimento econômico e o bem-estar.

Enquanto vários países europeus se baseavam na solução britânica, os Estados Unidos, por outro lado, empreenderam uma reconstrução urbana bem diferente. A suburbanização rápida e pouco controlada foi desenvolvida por particulares, mas subsidiada por sistemas de habitação mantidos com recursos do governo e por investimentos públicos na construção de estradas e outras infraestruturas. A



estratégia para sanar a deterioração do centro das cidades foi através da demolição e reconstrução desses espaços. Dessa forma, toda a região metropolitana de Nova York foi refeita por meio da construção de autoestradas e de pontes, do planejamento de parques urbanos e da renovação urbana.

Embora as soluções encontradas entre Europa e Estados Unidos tenham sido diferentes, Harvey considera que seria errôneo e injusto afirmar que as soluções "modernistas" encontradas para o dilema do desenvolvimento e redensolvimento urbano do pós-guerra tenha sido um fracasso. Cidades arrasadas pela guerra foram rapidamente reconstruídas e houve razoável êxito na reconstituição do tecido urbano, preservando o pleno emprego, contribuindo para o bem-estar social, melhorando os equipamentos sociais materiais, e, de maneira geral, facilitando a preservação de uma ordem social capitalista ameaçada em 1945.

Jacobs (2000), ao contrário de Harvey, considerou a reconstrução das cidades americanas não como reconstrução, mas como devastação de cidades. Para ela, os projetos para as pessoas de baixa renda se tornaram centros de delinquência, de vandalismo e de desamparo social. Já os projetos de habitação para pessoas de renda média foi considerado, por ela, como "maravilhas da estupidez e de sujeição, privados de toda jovialidade ou vitalidade da vida na cidade" e, na sua visão, os projetos de habitações de luxo possuem uma "vulgaridade insípida". Ainda, segundo ela, os centros culturais seriam incapazes de sustentar uma boa livraria, os centros cívicos só não seriam evitados por "vagabundos" e os calçadões "vão do nada a lugar nenhum". A autora, ainda, fez duras críticas sobre o aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística modernista que destaca obras individuais autônomas e separa os usos da cidade, criando cidades sem vida, esvaziada de pessoas.

Assim como Jacobs, vários autores, entre eles Gehl (2013), Santos (2009) e Lefebvre (2001) criticam os modernistas por terem mudado o foco para construções individuais rejeitando a cidade e o espaço da cidade. Junto com o modernismo, na década de 1960, com o *boom* da indústria automobilística, grande quantidade de veículos invadem as cidades de todo o mundo provocando várias e flagrantes transgressões que é quase impossível avaliar os prejuízos para a qualidade das cidades.

Nesse mais de meio século, desde 1960, discussões e estudos desenvolvidos por pesquisadores e teóricos sobre a vida e morte das cidades, contribuíram para o progresso no planejamento urbano prático e no planejamento do tráfego, criando, em muitas áreas urbanas do mundo, condições para a vida urbana e pedestres, dando menor prioridade ao tráfego de carros. Mas, em muitas áreas urbanas, em especial a dos países do terceiro mundo a problemática do trânsito permanece, senão, aumentou.

Ainda assim, a dimensão humana tem sido esquecida e deixada a esmo no planejamento urbano da maioria das cidades do mundo, bem como, dão pouca prioridade às áreas de pedestres, aos espaços públicos de lazer e à função do espaço urbano como local de encontro dos moradores e turistas. E, as pessoas que ainda usam o espaço da cidade, em sua maioria, são cada vez mais maltratadas por espaços limitados, pelos obstáculos, poluição, ruído, sujeira, risco de acidentes, entre outros.



A cidade para Yáziqi (2003, p.38) “propicia ricas possibilidades de trocas e oportunidades de crescimento: elas são o espaço de desenvolvimento da civilização, por excelência”. E, ainda para o autor, construir civilização na cidade deve ter como princípios a condição humana e sua dimensão corporal acima de todos os interesses ao desenvolvimento; a relação cidade-democracia; conservação da memória; oferta de espaços públicos de qualidade, sem jamais privatizá-los; redes de infraestrutura básica como saneamento, comunicação, segurança; combate incessante ao crime; vegetação abundante e beleza estética.

Conceituar qualidade de vida no espaço urbano é de difícil mensuração. Pode-se dizer, *a priori*, que qualidade, no âmbito da cidade, é o resultado que combina determinadas características gerais, entre elas, segurança, qualidade ambiental, mobilidade e oportunidade de lazer, com sensibilização para as diferenças da população, especialmente as de faixa etária e limitações físicas. Essas características dotam o urbano de hospitalidade, que é uma importante virtude dos cidadãos e indispensável para o turismo. A urbanidade e a cidadania estão histórica, etimológica e culturalmente ligadas à cidade e, portanto, à essência da hospitalidade, do acolhimento, da receptividade e do bem estar. A cidade deve estimular e acolher. Sem essas condições, não se pode falar em civilização e muito menos em turismo.

Se observarmos a tessitura urbana da maioria das cidades brasileiras, veremos que os gestores públicos ignoram o quanto a organização do espaço urbano, adequado, pode influir na permanência mais prolongada de turistas e do bem estar de seus moradores. Não estamos falando apenas da questão estética das nossas cidades, mas do descaso oficial pela coisa pública, também em relação à violência, à corrupção, a desigualdade social, à má compreensão do que seja democracia, entre outros (YÁZIGI, 2003). Talvez, o maior problema da gestão pública esteja na escolha por planejadores e administradores em função de sua atuação política em detrimento de pessoas que detenham conhecimento técnico. Na cidade de Araguaína, esse modelo se repete.

3 TURISMO DE EVENTOS E DE NEGÓCIOS, A CIDADE E O TURISTA

O turismo de eventos e de negócios é considerado uma atividade turística, pois, quando ocorre em uma localidade, utiliza toda a sua estrutura de transportes, meios de hospedagem, estabelecimentos de alimentos e bebidas e, de certa forma, movimenta todo o comércio local. Em razão disso, esse segmento contribui consideravelmente para o desenvolvimento econômico e social da cidade, e muitas vezes, da região onde a atividade acontece. Os benefícios se refletem na geração de empregos, na melhoria da qualidade da mão-de-obra, na redistribuição de renda, na captação de divisas, no aumento da arrecadação fiscal, entre outros. E, todos esses fatores, se bem geridos pelo poder público, trarão melhoria na qualidade de vida de seus moradores. Além disso, o turismo de negócios e de eventos



colabora na divulgação dos atrativos naturais, culturais e sociais da região sede do evento e usa esses recursos quando sua procura não é tão significativa por parte dos turistas de lazer.

De acordo com dados do Ministério do Turismo (2010), o turista de lazer tem um período de permanência em torno de doze dias e gasta em média U\$ 80,6 por dia. Já o turista de negócios e de eventos tem uma permanência menor, com uma média de oito dias, mas seu gasto diário é maior, aproximadamente U\$ 112,9 por dia. Além disso, cerca de cinquenta por cento desses turistas viajam acompanhado, o que resulta em um aumento expressivo de divisas para a localidade.

Ao se escolher uma cidade para sediar um evento, vários fatores são levados em consideração. Entre eles, de acordo com Canton (2009) 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 para o turismo 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 pelos turistas.

Se de um lado, há que se satisfazer o turista, de outro não se pode ignorar expectativas e comportamentos das populações que vivem nos lugares receptores desse fluxo. A cidade, assim concebida, encontrará uma grande oportunidade de aquecer sua economia e se desenvolver. Além disso, a realização de eventos e do desenvolvimento do turismo de negócios pode contribuir, também, para o enriquecimento cultural de sua comunidade através do intercâmbio entre esses e os próprios participantes.

O turista, de certa forma, tem um pouco do *flâneur*¹. “Perambular” pelas cidades lhe permite observar os detalhes históricos e culturais da urbe. É onde ele aprimora sua relação com o espaço, com o tempo, com o outro. Mas, caminhar pelas cidades, requer mais que pernas e pés. Requer calçadas onde se possa andar sem muitas interrupções ou obstáculos. Para que uma caminhada seja agradável e confortável é preciso que as vias de pedestres estejam relativamente livres e desimpedidas, sem que se precise desviar ou ser empurrado pelos outros. É preciso lembrar, também, que pessoas deficientes, idosos e crianças têm necessidades especiais para que possam andar sem impedimentos. Assim como, pessoas com carrinhos de compras, de bebê e com andadores necessitam de mais espaço (GEHL, 2013).

Interrupções sem sentido, na grande maioria das cidades do mundo, forçam pedestres a se desviar e a subir e descer das calçadas e, ao terem que transitar entre os veículos, colocam em risco suas vidas. Na cidade de Araguaína isso é uma constante.

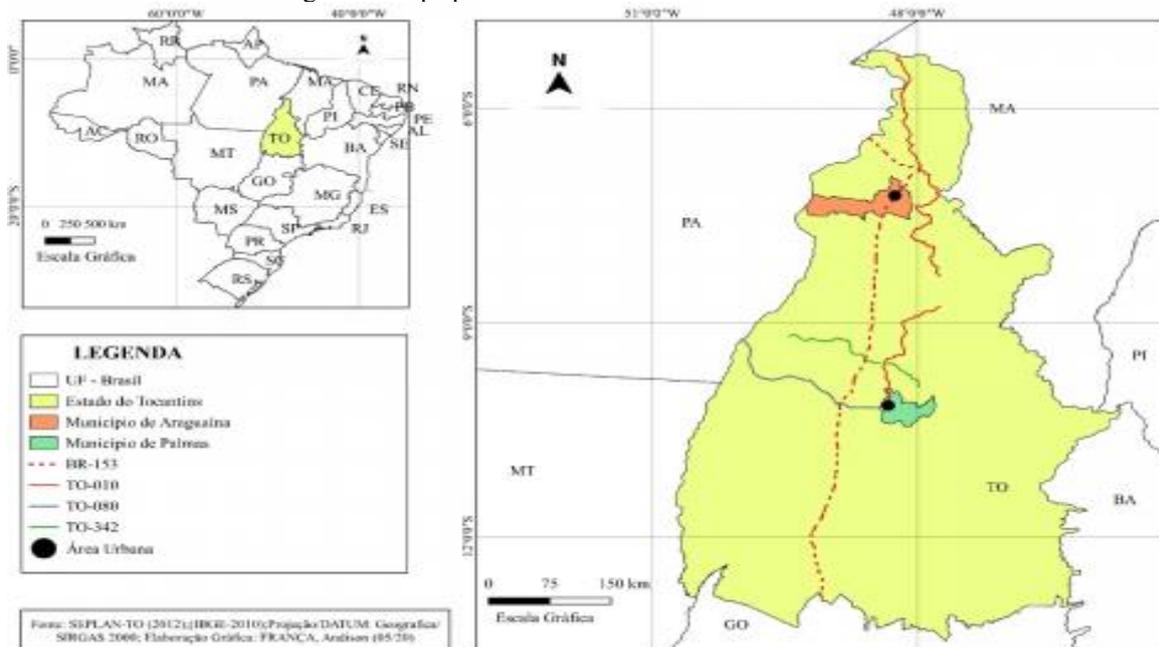
¹ Pessoa que perambula por uma cidade sem objetivo aparente, sem compromisso, apenas atento à história do lugar e à busca de aventuras estéticas e eróticas (WHITE, 2001).



4 CONTEXTO URBANO: ARAGUAÍNA

A região onde hoje está localizada a cidade de Araguaína (Figura 1) era povoada pelos primitivos habitantes silvícolas da tribo Carajás. Seu desbravamento, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 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 desafiadoras (IBGE, 2014). Em 1953, Araguaína, outrora chamada de Lontra, foi transformada em Distrito e, em 1958, foi criado o Município de Araguaína, cujo processo de desenvolvimento urbano ocorreu de forma desordenada. Só a partir de 1960, com a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153), uma das principais, do norte do Brasil, o município inicia efetivamente o seu desenvolvimento econômico e social.

Figure 1. Mapa político do Brasil e do Estado do Tocantins.



Fonte: SEPLAN-TO; Projeção/DATUM; Geografia/SIRGAS 2006; Elaboração Gráfica: FRANÇA, Andison (05/20).

A cidade de Araguaína (Figura 1), localizada em um entroncamento rodoviário, está a cerca de 380 km da capital Palmas. Possui uma população aproximada de 186.000 habitantes segundo dados do IBGE (2021) e é o segundo maior município do estado. Além disso, está estrategicamente situada, o que a torna a principal cidade de uma zona de abrangência de aproximadamente 1.800.000 habitantes, mantendo relações comerciais diretas com cidades dos estados do Tocantins, Maranhão e Pará. É, também, cercada de grandes, médias e pequenas fazendas que contribuem para o desenvolvimento econômico da cidade através da agricultura e pecuária (IBGE, 2019) o que a torna a maior economia do Estado.



Figura 2. Rua central da cidade de Araguaína (Rua Cônego João Lima).



Fonte: Arquivo pessoal de Elisabeth Sydow (ES)

É importante lembrar que a qualidade paisagística urbana interessa, primeiramente, a seus moradores e que só através da relação de estima deles com o espaço, será possível, eventualmente, despertar o interesse de turistas, visitantes e transeuntes.

O município de Araguaína não possui vocação turística, pois não tem atrativos naturais relevantes, ou outros, que possam contribuir para o desenvolvimento do turismo. Mas, em razão, de suas características econômicas e por sua capacidade em abranger um contingente de aproximadamente 1.800.000 pessoas poderia desenvolver o turismo de eventos e de negócios.

5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E RESULTADOS

A pesquisa de base realizada se orientou pelo interesse em tratar, de modo sistemático, de todos os dados possíveis de serem coletados quanto aos aspectos dos usos das calçadas pelos pedestres e pelo comércio de maneira geral na cidade de Araguaína-TO, através da perspectiva dos residentes desta localidade. Para tanto, o desenho ou delineamento da presente pesquisa foi descritivo-exploratório, pois esse método proporciona ampla visão sobre o objeto de pesquisa, assim como, de levantamento ou *survey*. De acordo com Freitas *et al.* (2000), a *survey* possibilita obter elementos que demonstrem características, opiniões ou ações a respeito de um tema específico, de pessoas que representam uma determinada população. Os dados coletados foram obtidos através da aplicação de um questionário semiestruturado, cujo instrumento tem, por objetivo, produzir descrições quantitativas que facilitam a coleta com grandes grupos de pessoas.

As primeiras cinco questões do questionário tiveram, por objetivo, caracterizar sociodemograficamente os respondentes por meio de perguntas relacionadas à sua idade, local de residência, sexo, grau de instrução e renda média mensal. Na segunda parte do questionário, foram formuladas questões para se investigar a percepção dos respondentes em relação a situação das vias de pedestres, sobre seu conhecimento a respeito de normas para o uso destas vias e qual o seu



entendimento sobre o grau de segurança das calçadas no deslocamento de pedestres e turistas.

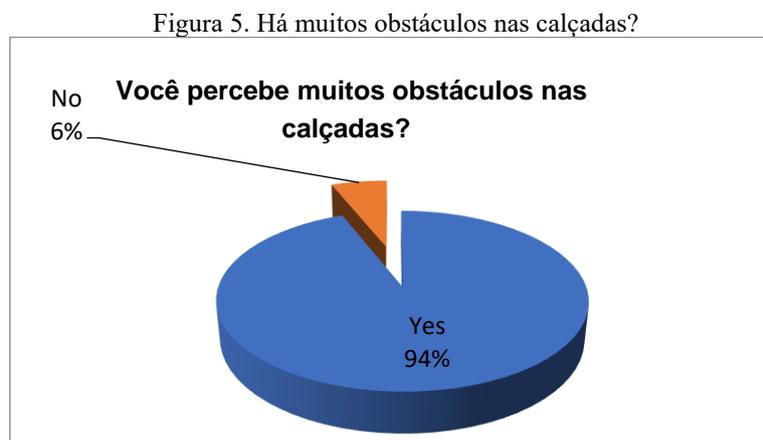
A amostra que respondeu aos questionários foi composta por 173 pessoas entre mulheres e homens maiores de 18 anos, sem distinção de credo, raça ou nível socioeconômico. A coleta dos dados, através da ferramenta do método quantitativo, ou seja, os questionários, foram aplicados entre os dias 19 e 26 de fevereiro de 2020. Chegou-se ao montante de 173 pessoas através do teste de hipóteses qui-quadrado com um mínimo de 5 observações em cada célula ($5 \times 5 \cdot 25 \times 5 = 150$). Neste caso, 150 casos deveriam ser suficientes, mas, considerando-se a possibilidade de uma resposta do questionário ser muito incomum e infrequente, o que poderia deformar a tabela, optou-se por uma amostra de 173 pessoas.

O perfil sociodemográfico da amostra mostra que, em sua maioria, possuem entre 18 e 28 anos de idade (53%); pertencem ao sexo feminino (60%); seu grau de escolaridade é graduação incompleta (40%) e possuem renda de até R\$ 1.000,00. Como o questionário foi aplicado aleatoriamente, ocorreu uma diversificação sobre o bairro em que residem.

Ao se transitar pela cidade se observa que muitos pedestres, mesmo havendo calçadas para sua circulação, andam pela via destinada aos veículos. Em razão disso, se perguntou aos entrevistados, se os mesmos, ao caminhar pela cidade circulam, normalmente, pela rua ou pela calçada? As respostas indicaram que 56,4% das pessoas, habitualmente, transitam pela calçada, 23% disseram caminhar pela rua e 20,6% alternam seu andar entre a rua e a calçada.

Quando perguntado se, no bairro onde reside, há muitos espaços sem calçadas, 69% dos respondentes disseram que sim, que há muitos lugares sem calçada e 31% responderam que não, que não há espaços sem calçada.

Sobre a percepção dos entrevistados em relação à quantidade de obstáculos existentes nas calçadas, em sua grande maioria (94%) responderam que sim, que percebem que as calçadas possuem obstáculos. Apenas 6% responderam que não, que não observam obstáculos nas calçadas, conforme se observa na Figura 5.

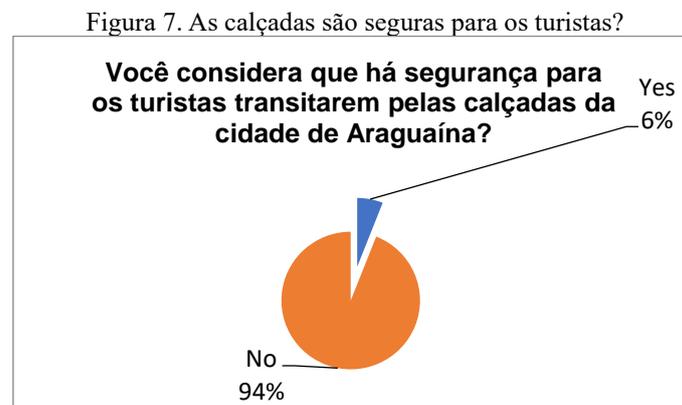




Quanto ao conhecimento dos indivíduos investigados sobre a existência de leis que exigem que as calçadas ofereçam segurança e livre acesso aos pedestres, em sua maioria (64%), tem conhecimento da existência dessas leis. E, 34% não as conhecem (Figure 6).



No que se refere a questão sobre se as calçadas oferecem segurança aos turistas quando os mesmos transitam por suas vias na cidade de Araguaína, observa-se, através da Figura 7, que 94% das pessoas afirmam que as referidas calçadas não oferecem segurança aos turistas e 6% afirmam que sim, que as calçadas são seguras para a circulação dos mesmos.



6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensamos que o maior desafio para a construção de uma cidade que ofereça qualidade de vida a seus habitantes e, por consequência, aos turistas, está no estabelecimento de uma ordem na esfera pública e do exercício da cidadania por parte da população. Somente as populações que vivem densamente a democracia têm gestores públicos que privilegiam, primeiramente, seus moradores, e que possuam cidadãos capazes de exercer livremente sua cidadania o que, ainda, não é o caso do Brasil.



O que se observa, pelo resultado da pesquisa, é que a grande maioria dos respondentes entende que uma calçada com obstáculos, ou espaços que deveriam ter uma via de pedestres e não o tem, não podem oferecer segurança aos pedestres e aos turistas. Além disso, os mesmos, em sua maioria, tem conhecimento da existência de leis que não permitem o uso inadequado das vias de pedestres e, mesmo assim, não cobram do poder público a fiscalização e o cumprimento da mesma. A pergunta que fica é: será que lhes falta exercer a cidadania? Ou será que quem nasce na desordem fica tão familiarizado com a paisagem sem ética e estética, que não se dá conta, ou pouco se incomoda?

A crítica que fazemos a falta de ética e estética urbana e, especificamente, ao uso inapropriado que é feito das calçadas no município de Araguaína é pela busca de uma nova ordem sociogeográfica, contra o modelo formal de desenvolvimento e de organização urbana aqui estabelecido e pela busca de uma verdadeira justiça social. Vale lembrar que o pobre não é um ser sem ética ou estética, mas a pobreza, sim, pois ela furta, do pobre, a sua dignidade.

Aos munícipes caberia rever as posturas municipais para não desvirtuar uma ordem e organização de desenvolvimento, capacitar tecnicamente seu quadro de servidores e fiscalizar para que empresários e moradores não cometam arbitrariedades à comunidade. Entre elas, o uso inadequado dos espaços para pedestres, obras em desacordo com o que está estabelecido nos instrumentos legais, a poluição visual, o excesso de ruídos e tudo aquilo que pode trazer prejuízos à qualidade de vida de seus moradores.

Todavia, se o poder público municipal não enfrentar com seriedade a degradação do solo, a pobreza, a ocupação desordenada dos espaços públicos, enfim, sem a organização do território em toda sua complexidade, dificilmente conseguirá criar demanda turística para o município, seja através do turismo de eventos e/ou de negócios, ou qualquer outra possibilidade gerada pela atividade. Sem esquecer que a paisagem é fator de desenvolvimento e interessa, antes, a seus próprios moradores e que só em uma relação de estima deles pelo espaço é que despertará, eventualmente, o interesse de turistas e visitantes.

Observação final: este estudo foi realizado em 2020 e é preciso salientar que nos últimos anos, em razão de uma nova gestão municipal, a cidade tem apresentado melhorias em sua infraestrutura urbana, tornando-a um pouco mais agradável. Mas, apesar disso, ainda há falta de cuidado com a limpeza urbana, a parca vegetação, implementação de transporte urbano adequado, acesso ao município por via aérea e rodoviária e, principalmente, respeito às normas de trânsito, para que se possa trafegar com segurança.



REFERÊNCIAS

- BENEVOLO, L. História da cidade. 4. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.
- BOLLNOW, O. F. O homem e o espaço. Tradução de Aloísio Leoni Schmid. Curitiba: Editora UFPR, 2008.
- CANTON, K. Espaço e lugar. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes Limited, 2009.
- CARLOS, A. F. A. A cidade. 8. ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2007.
- DUVIGNAUD, J. A solidariedade. São Paulo: Instituto Piaget, 1995.
- FREITAS, H; OLIVEIRA, M; SACCOL, A. Z.; MOSCAROLA, J. O método de pesquisa survey. Revista de Administração, São Paulo, v. 35, n. 3, p.105-112, jul. 2000. Disponível em: http://www.ufrgs.br/gianti/files/artigos/2000/2000_092_RAUSP.PDF. Acesso em: 23 jan. 2016.
- HARVEY, D. Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 18ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- JACOBS, J. A morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KRIPPENDORF, J. Sociologia do Turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. 3.ed. São Paulo: Aleph, 2003.
- LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG,1999).
- H. O direito à cidade. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LIMENA, M. M. C. Cidades complexas no século XXI: ciência, técnica e arte. São Paulo em Perspectiva, 15(3), 2001.
- LYNCH, K. A boa forma da cidade. Tradução: Jorge Manuel Costa Almeida e Pinho. Lisboa: EDIÇÕES 70, Lda, 2007.
- MINISTÉRIO DO TURISMO. Turismo de negócios & eventos: orientações básicas. 2. ed. Brasília, 2010. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_de_Negocios_e_Eventos_Orientacoes_Basicas.pdf. Acesso em: 22 jan. 2016.
- NOGUEIRA, M. A. L. A cidade imaginada ou o imaginário da cidade. História, Ciências, Saúde-Manguinhos. V (1): 115-123. Mar.-jun, 1998. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-5970199800010000&script=sci_arttext. Acesso em: 28 set. 2013.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. (Coleção Milton Santos; 1).
- M. Da totalidade ao lugar. 1. ed. 1. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.



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

TURAZZI, M. I. Paisagem construída: fotografia e memória dos “melhoramentos urbanos” na cidade do Rio de Janeiro. Belo Horizonte: VARIA HISTÓRIA, 2008. vol. 22, nº35: p.64-78.

VEAL, A. J. Metodologia de pesquisa em lazer e turismo. Tradução Gleice Guerra, Mariana Aldrigui. São Paulo: Aleph, 2011.

WHITE, E. Flaneur: um passeio pelos paradoxos de Paris. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

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

E. Turismo: uma esperança condicional. São Paulo: Global Editora, 2003.