

Estado da publicação: Não informado pelo autor submissor

A SOCIABILIDADE NO CAMINHAR DOS PASSAGEIROS DE ÔNIBUS URBANO

Jefferson Carvalho

<https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.7008>

Submetido em: 2023-09-19

Postado em: 2023-09-26 (versão 1)

(AAAA-MM-DD)

A SOCIABILIDADE NO CAMINHAR DOS PASSAGEIROS DE ÔNIBUS URBANO

JEFFERSON CARVALHO

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2266-9552>

<jeffersoncarvalho.au@gmail.com>

PPGDAP/Universidade Federal Fluminense. Campos dos Goytacazes, RJ, Brasil

RESUMO: Este trabalho é sobre as escolhas de percursos urbanos, sobre os encontros e desencontros cotidianos no ato de caminhar, sobre a forma de vivenciar a cidade. A pergunta central é: Como as relações de sociabilidade com o outro (cidadão) e a interação com a cidade se configuram nos percursos urbanos dos passageiros dos ônibus a partir do ato de caminhar? A resposta para essa pergunta é importante para entender não só a inter-relação entre caminhabilidade (o ato de caminhar) e transporte por ônibus, mas também as relações sociais que essa forma de mobilidade proporciona para a vitalidade urbana. O objetivo geral é analisar os percursos dos passageiros de ônibus urbanos em Campos dos Goytacazes-RJ, observando a caminhabilidade e interações sociais existentes. Para atingir o objetivo é proposta uma pesquisa de campo através da observação a partir dos conceitos de “observação flutuante” (PETTONE), “rastreamento” (GEHL e SVARRE) e da perspectiva “de perto e de dentro” (MAGNANI). Com a pesquisa de campo foi feita a constatação de percursos diferentes, além das diferentes dinâmicas que potencializam e ou inibem o caminhar nesses percursos. Espera-se que a pesquisa, ao reunir uma variedade de percursos, possa identificar esses diferentes trajetos, formas de caminhar e de socialização no espaço público da rua. Podendo contribuir para as discussões de políticas públicas de mobilidade urbana, sobretudo o caminhar e sua integração com o transporte coletivo.

Palavras-chave: sociabilidade, mobilidade urbana, caminhabilidade, percursos urbanos, políticas públicas.

SOCIABILITY AND WALKABILITY ON URBAN PATHS

ABSTRACT: This work is about the choices of urban routes, about the everyday encounters and mismatches in the act of walking, about the way of experiencing the city. The central question is: How are the relationships of sociability with the other (citizen) and the interaction with the city configured in the urban routes of bus passengers from the act of walking? The answer to this question is important to understand not only the interrelation between walkability (the act of walking) and bus transportation, but also the social relations that this form of mobility provides for

urban vitality. The general objective is to analyze the routes of urban bus passengers in Campos dos Goytacazes-RJ, observing the existing walkability and social interactions. To achieve the goal a field research is proposed through observation from the concepts of "floating observation" (PETTONE), "tracking" (GEHL and SVARRE) and the perspective "up close and inside" (MAGNANI). Through the field research, different pathways were ascertained, as well as the different dynamics that enhance and or inhibit walking these pathways. It is expected that the research, by gathering a variety of paths, can identify these different paths, ways of walking and socialization in the public space of the street. This may contribute to the discussion of public policies for urban mobility, especially walking and its integration with public transportation.

Keywords: sociability, urban mobility, walkability, urban paths, public policies.

INTRODUÇÃO

É importante compreender como as pessoas caminham e por onde elas caminham, não somente as condições de caminhabilidade presente no percurso. Uma rua pode ser pouco caminhável, mas muito utilizada pelos pedestres nos seus percursos. “Meu ponto é que as pessoas não circulam pelos mesmos espaços e, ainda que o façam, não o fazem a partir dos mesmos lugares” (Galicho, 2021, p. 33). Cada pedestre caminha segundo seu conhecimento sobre a cidade, suas vivências e a sensação de segurança que determinada rua proporciona. A análise do percurso de quem utiliza o transporte público pode oferecer dados importantes para a criação de políticas públicas de mobilidade ativa, principalmente a caminhada, e a integração do transporte público com o caminhar. Jane Jacobs (1961, p. 100) ressalta que “se compreendermos os princípios que fundamentam o comportamento das cidades, poderemos aproveitar-nos de vantagens e pontos fortes potenciais, em vez de atuarmos contrariamente a eles”.

Movimentar-se pela cidade é um grande desafio dependendo do ponto de partida e chegada. As viagens dentro do sistema de mobilidade urbana são afetadas por diferentes aspectos como distância do deslocamento, oferta de transporte público, congestionamentos, infraestrutura das vias, oferta de ciclovias ou ciclofaixas adequadas e calçadas caminháveis. Essas questões dos deslocamentos diários são mais intensas e estudadas nas capitais e grandes metrópoles, mas as mesmas dificuldades estão presentes nas cidades médias e pequenas. Todavia, nessas últimas, a possibilidade de implementação de efetivas políticas públicas de mobilidade urbana deve ser discutida com participação social, considerando ações voltadas para a integração dos modais de transporte, sobretudo o transporte

público e o caminhar, visando um sistema de mobilidade urbana mais sustentável de modo a coordenar as condições desses espaços e o crescimento urbano da cidade.

Sabe-se que “as cidades brasileiras refletem as múltiplas consequências da degradação do ambiente urbano decorrentes da forma de ocupação do território e da organização do sistema de mobilidade” (Decraastro, Saldanha, Balassiano, 2017, p.207). A redução das áreas públicas destinadas aos pedestres em detrimento da inserção do automóvel nos projetos urbanos negligenciou o ato de caminhar dentro do sistema de mobilidade, ainda que todos caminhem nas ruas da cidade em algum momento. Promover a caminhabilidade e pensar a cidade na escala humana é a forma de criar condições das cidades serem vivas, seguras e sustentáveis através da locomoção dos cidadãos nas ruas (Jacobs, 2009; Gehl, 2015).

Rodrigues (2017, p.118) comenta que “não há políticas efetivas e sistemáticas voltadas para pedestres, apesar do fato de 23,4% de todas as viagens no país serem realizadas a pé”. O pedestre é historicamente negligenciado nos planos e projetos no Brasil no que diz respeito à mobilidade apesar do ato de caminhar ser um meio universal de deslocamento na cidade (Vasconcellos, 2017). O tráfego de pedestres é estimulado nas ações e projetos urbanos quando os planejadores conhecem a escala humana e trabalham de forma objetiva e adequada com ela como forma de criar condições de cidades mais sustentáveis (Gehl, 2015).

Para entender melhor o percurso metodológico aqui referenciado é necessário adentrar um pouco na pesquisa de campo no ramo da antropologia, mais precisamente a antropologia urbana. Os estudos antropológicos tradicionais buscam compreender as sociedades “primitivas”, como as sociedades indígenas. Todavia, a necessidade de estudar a sociedade urbana, deu arranjo a um novo viés sobre as pesquisas na antropologia com as investigações sobre os grupos sociais na cidade, onde podemos destacar os estudos realizados pela chamada Escola de Chicago (Magnani, 1996, 2016)(Rocha e Eckert, 2003)(Noel e Segura, 2016). Mas como fazer pesquisa na cidade e como essas técnicas se relacionam com a minha própria pesquisa sobre os percursos urbanos?

Segundo Rocha e Eckert “o pesquisador constrói o seu conhecimento da vida urbana na e pela imagem que ele com-partilha, ou não, com os indivíduos e/ou grupos sociais por ele investigados” (Rocha, Eckert, 2003, p.3). Ou seja, a pesquisa sobre a vida urbana é um processo de troca entre observador e observados.

Conhecer uma cidade é, assim, não só apropriar-se de parte de um conhecimento do mundo, ou seja, os saberes e fazeres dos habitantes e o que conheço desta experiência de pesquisa junto a eles, quanto desvendar o conhecimento na busca de situar meu próprio ser em relação ao ser do Outro na cidade (Rocha, Eckert, 2003, p.2).

Nos percursos do cotidiano existe uma pluralidade de pessoas, de trajetórias que se cruzam no emaranhado da vida urbana que é tecido pelos cidadãos em seus diversos momentos da vida. “Em meio à multidão, o indivíduo está só. Ele cruza diariamente com centenas de pessoas que não conhece. Essas pessoas vivem no mesmo meio, mas não convivem” (Magnani, 2002, p.12). Então, como compreender e descrever as sociabilidades existentes nas ruas da cidade? Para atingir essa finalidade busco, através da “observação rastreada”, me aproximar da técnica da etnografia urbana ou etnografia de rua de acordo com Rocha e Eckert quando dizem que “a técnica de etnografia de rua consiste na exploração dos espaços urbanos a serem investigados através de caminhadas «sem destino fixo» nos seus territórios” (Rocha, Eckert, 2003, p.4).

De forma similar, a caminhada é importante para essa pesquisa para que os percursos percorridos pelos passageiros de ônibus sejam reconhecidos e as sociabilidades existentes identificadas.

Em todo caso, em vez de um olhar de passagem, cujo fio condutor são as escolhas e o trajeto do próprio pesquisador, o que se propõe é um olhar de perto e de dentro, mas a partir dos arranjos dos próprios atores sociais, ou seja, das formas por meio das quais eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas [...] (Magnani, 2002, p.13).

Desta forma, pela perspectiva de perto e de dentro, há a aproximação entre os pedestres e o meu próprio eu enquanto pesquisador na busca de compreender os padrões existentes a partir das diferentes vivências no espaço urbano. Assim, “a etnografia urbana coloca ênfase não sobre os processos de fragmentação, hibridização e caos urbano, mas sobre as malhas tecidas pelos(as) cidadãos(as) em suas trajetórias cotidianas, ou rituais, e reflete sobre os usos sociais do espaço para além dos mapas oficiais” (Nascimento, p.2, 2016).

Através da técnica da etnografia de rua, pode-se argumentar, o antropólogo observa a cidade como objeto temporal, lugar de trajetos e percursos sobrepostos, urdidos numa trama de ações cotidianas. Percorrer as paisagens que conformam um território, seguir os

itinerários dos habitantes, reconhecer os trajetos, interrogar-se sobre os espaços evitados, é evocar as origens do próprio movimento temporal desta paisagem urbana no espaço (Rocha, Eckert, 2003, p.5).

Para além dos percursos, é importante compreender como as pessoas caminham e por onde elas caminham é importante pensar a relação entre caminhada e corporeidade pois cada corpo se apresenta e é percebido de forma diferente, como aponta Milton Santos (1996). Essa compreensão é relevante para pensar os espaços públicos já que estes são vivenciados por diferentes corpos que se movimentam de diferentes formas como destaca Nascimento:

Esta revelação pública do corpo faz pensar sobre a articulação essencial entre corpo e espaços urbanos para compreender as suas novas ocupações, seus movimentos sociais e políticos, suas circulações e apropriações pelas cidades (Nascimento, p.2, 2016).

“Assim, a cidade se realiza no e pelo corpo por meio de movimentos e gestos que produzem ações no espaço urbano” (Nascimento, p.5, 2016). Considerar que todos os cidadãos caminham pelos mesmos lugares e se comportam da mesma forma durante a caminhada nos afasta tanto da perspectiva de perto e de dentro defendida por Magnani (2002) quanto de um planejamento que considere a “escala humana” ou a cidade ao nível dos olhos adotada por Gehl (2015). Pontos essenciais para discutir políticas públicas mais democráticas.

O objetivo desta pesquisa é analisar os percursos dos passageiros de ônibus urbanos em Campos dos Goytacazes, observando seus caminhos e as interações sociais existentes nos percursos urbanos. Para a análise toma-se como recorte a região central, tendo a Rodoviária Roberto Silveira como local de início dos percursos já que além de funcionar como ponto final e intermediário para o transporte público coletivo funciona como espaço de passagem no centro da cidade, com a capacidade de criar condições de sociabilidade.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa de campo se dá através da observação, com a proposta de escolher de forma aleatória passageiros de ônibus municipais com desembarque na Rodoviária Roberto Silveira, no centro da cidade, tendo-os como ponto de referência sobre o percurso a ser observado. A

metodologia utilizada toma como base dois métodos de observação: o rastreamento (Gehl, Svarre, 2018) e a observação flutuante (Pétonnet, 2008). O método de rastreamento é “útil para medir a velocidade da caminhada, ou para onde, quando e até que ponto algumas atividades acontecem em determinada rota” (Gehl, Svarre, 2018, p. 29). Enquanto isso, “o método da ‘observação flutuante’ consiste em permanecer disponível, em não mobilizar a atenção sobre um objeto preciso” (Pétonnet, 2008, p. 99). Tais métodos aproximam o pesquisador dos observados por considerar as múltiplas particularidades individuais destes últimos, conforme a perspectiva “de perto e de dentro” segundo Magnani (2016):

É aqui que entra a perspectiva de perto e de dentro, como proposta para dar início à apreensão dos padrões de comportamento – não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre, por meio dos seus criativos arranjos, na paisagem da cidade e em diálogo com seus equipamentos (Magnani, p.185, 2016)

O método do rastreamento aqui utilizado serve para determinar o percurso a ser observado a partir das escolhas de caminhos de uma pessoa aleatória que tenha desembarcado do ônibus. Essa pessoa, portanto, serve de referência do percurso a ser analisado. Enquanto isso, tal percurso é observado de “forma flutuante”, para que possam ser compreendidas as sociabilidades existentes, a forma que as pessoas se locomovem e as características físicas e espaciais do percurso em questão. A esta fusão dos dois métodos vou chamar de **observação rastreada**, onde a observação do local está condicionada a um ponto de referência em movimento, que pode ou não fazer pausas.

É importante destacar que a caminhada, ou a caminhabilidade nesta dissertação, não diz respeito a uma análise objetiva do caminhar e sim a uma análise subjetiva, assim como aponta Fernanda Pacheco Dias em sua dissertação de mestrado em que busca entender as relações de afeto entre as pessoas e a produção da cidade:

O caminhar na ótica subjetiva funciona mesmo quando o espaço urbano não é caminhável, pois, nessa perspectiva, o propósito dos estudos é entender como essas relações sociais acontecem e como elas podem interferir na dinâmica dos espaços. Nesse sentido não interessa tanto o projeto urbanístico em si, ou a regulamentação dessas práticas, mas, interessa compreender os significados e simbologias das interações nos espaços urbanos (Dias, 2020, p. 29).

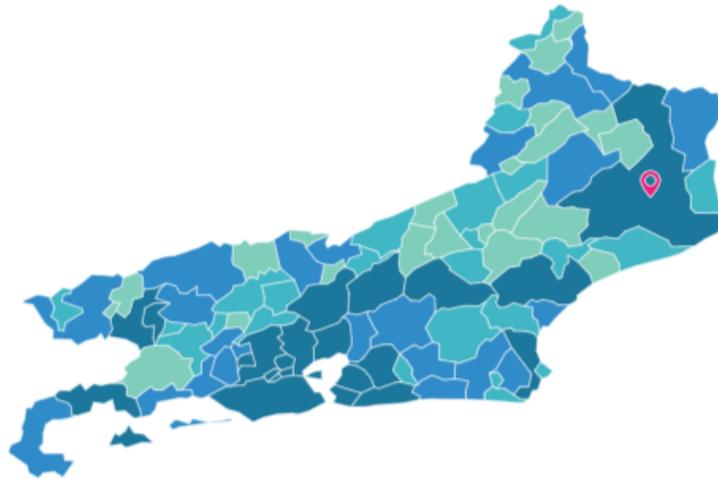
A pesquisa não tem como foco principal analisar as condições de caminhabilidade das vias ou calçadas por onde se anda a pé e sim as relações subjetivas presentes no ato de caminhar, considerando as dimensões apontadas por Milton Santos (1996) e a construção da imagem da cidade definida por Kevin Lynch (2011). Todavia, entende-se que as condições de infraestrutura e as características locais influenciam no caminhar e são importantes para tentar compreender os percursos durante a caminhada, para refletir como a individualidade e a cidadania são exercidas, assim como discutir políticas públicas.

Essa pesquisa é parte da minha dissertação de mestrado, em finalização, no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas na UFF-Campos. A análise aqui presente é um conjunto de de vários momentos de pesquisa de campo que tem se desdobrado desde a pesquisa exploratória no final de dezembro de 2022. Ao longo desse caminho foram identificados percursos com sociabilidades e características distintas. Diante dos diferentes percursos, apresento neste artigo, como recorte, uma análise do percurso mais utilizado e dinâmico socialmente.

3 PESQUISA DE CAMPO

A pesquisa está sendo realizada na cidade de Campos dos Goytacazes-RJ (Figura 01) e tem demonstrado uma variedade de usos e apropriações do espaço da rua nos percursos analisados e este Um percurso em especial, altamente comercial, além de receber o maior fluxo de pedestres conta com a presença de camelôs que ajudam a criar a dinâmica existente na rua. Outro aspecto é o compartilhamento da rua entre os camelôs, pedestres, ciclistas e veículos automotores, já que as calçadas são pequenas e algumas barreiras podem ser encontradas no trajeto. Assim, os automóveis trafegam em velocidade bem reduzida disputando seu lugar com os pedestres que se apropriam da rua como espaço público de mobilidade e sociabilidade urbana.

Figura 01 – Localização de Campos dos Goytacazes no RJ



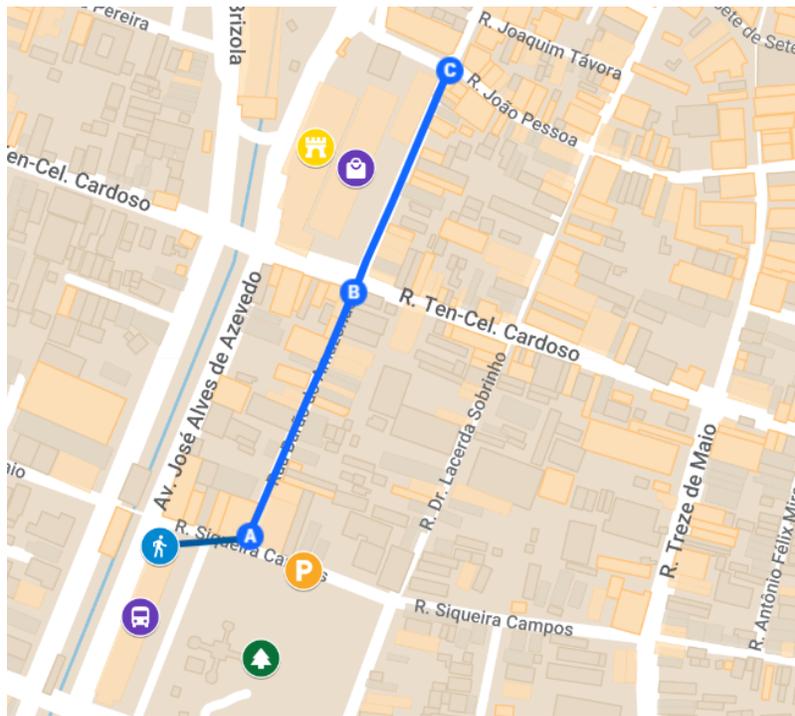
Fonte: IBGE (2023)

O percurso começa ainda na calçada da rodoviária conforme indicado na Figura 02, assim que uma pessoa é escolhida aleatoriamente para ser o referencial da “pesquisa referenciada”. Vale lembrar que a pessoa não está sendo analisada e sim a dinâmica urbana em seu trajeto.

A primeira observação é da quantidade de pedestres que iniciam seu percurso indo na mesma direção, atravessando a Rua Siqueira Campos para seguirem pela Rua Barão do Amazonas o que precisa de muita atenção já que alguns ônibus, carros e vans entram na Rua Siqueira Campos. Os carros seguem adiante, os ônibus entram nessa rua para estacionar na rodoviária e as vans estacionam na lateral da Praça da República, local que serve de ponto para algumas vans.

Após atravessar a rua a relação entre pedestres e lojistas começa, já que muitos ficam na entrada das lojas ou calçadas para recepcionar ou chamar clientes. Algumas vezes é nítida a presença de uma ou duas pessoas em situação de rua sentadas na calçada. Na Rua Barão do Amazonas a realidade urbana do percurso precisa ser observada de forma atenciosa porque é nítida as diversas interações existentes. Vou dividir o trecho do percurso nessa rua em duas partes: trecho 01 (A-B), entre a Rua Siqueira Campos e a Rua Tenente Coronel Cardoso e o trecho 02 (B-C) entre a Rua tenente Coronel Cardoso e a Rua João Pessoa (Figura 02).

Figura 02 – Percurso da Pesquisa;



Fonte: Elaborado pelo autor via Google My Maps

O trecho 01 (A-B) possui duas características bem marcantes e que auxiliam na dinâmica urbana existente. A primeira é a presença de camelôs ocupando o leito da rua, ou seja, a área destinada para veículos, o que contribui para uma menor obstrução das calçadas já que as mesmas possuem dimensões mínimas e não comportam todos os pedestres. Os camelôs possuem uma relação de comunidade uns com os outros e por vezes com os lojistas a quem podem recorrer para trocar dinheiro ou olhar os produtos caso precise. Além disso, a presença dos camelôs, que como dito anteriormente se fixam no leito da rua, contribui para diminuir a área de circulação de veículos que junto com a grande quantidade de pedestres acabam por criar uma outra característica, muito peculiar, que é o compartilhamento da rua de forma espontânea entre pedestres e os diferentes veículos. Os motoristas são obrigados a trafegar de forma lenta tanto para não colidir com os camelôs e ou os pedestres que por sua vez caminham em toda extensão da rua no trecho em questão, abrindo espaço para os veículos quando necessário. Vale destacar que a rua é um pouco mais estreita e de mão única, o que pode ser um fator que contribui fortemente para essa dinâmica

de rua compartilhada, sem necessidade de buzinas e capaz de gerar uma sensação de segurança viária que outras ruas não conseguem proporcionar devido ao trânsito rápido.

Assim, o trecho 01 é bem ativo. A conversa com e entre os camelôs, as abordagens dos lojistas, as paradas dos pedestres para olhar os produtos, as conversas nas calçadas enquanto os caminhantes desviam dos obstáculos existentes na rua e ao fim do trecho é necessário esperar para atravessar, ato normalmente orientado por um guarda que esteja cuidando da travessia no cruzamento com a Rua tenente Coronel Cardoso.

Ao atravessar a Rua Tenente Coronel Cardoso, de sentido único mas de pista dupla, geralmente com o auxílio de um guarda, começa o trecho 02. Esse trecho é marcado por duas construções que formam o quarteirão esquerdo. A primeira é o Mercado Municipal, construção de valor arquitetônico e histórico para a cidade onde em seu anexo estão presentes os feirantes. A segunda é o Shopping Popular Michel Haddad, uma construção de estilo totalmente diferente e que cuja extremidade lateral funciona como calçada nesse trecho da Rua Barão do Amazonas. No trecho 02 as calçadas são ainda menores e a calçada da direita, onde estão presentes as lojas está com uma infraestrutura de péssima qualidade no que tange a questão de acessibilidade. Além disso, nesse lado das lojas há estacionamento de táxis, onde ao final do trecho também é possível encontrar camelôs, que deixam o espaço de circulação mais estreito. Apesar disso, esse trecho não proporciona um trânsito compartilhado e possui um fluxo maior de veículos.

Os pedestres, em geral, disputam o espaço da calçada no lado das lojas uns com os outros e com os obstáculos que por ventura encontram no caminho. A velocidade de locomoção é diferente da presente no trecho anterior, no trecho 01 as pessoas andam mais devagar, mas no trecho 02 precisam passar por ali o mais rápido possível. Todavia, há sempre algumas pessoas que param na calçada, seja para ver algo na entrada de uma das lojas ou para falar com alguém. Não é raro pessoas com mobilidade reduzida precisarem ir para o leito da rua em busca de espaço ou um piso mais regular onde possam se sentir mais seguras ao caminhar.

Do lado do shopping popular a situação em relação a acessibilidade não é muito diferente, mas algumas pessoas optam por passar por dentro da construção, evitando a necessidade de disputar o pequeno espaço destinado à calçada. Porém, nesse lado da rua a sociabilidade é parecida com o trecho 01 já que os vendedores se conhecem há anos e juntos se configuram como um grupo. A interação entre vendedor e cliente também ganha mais espaço, assim como as chamadas dos vendedores para atrair as pessoas para comprarem seus produtos. O “posso ajudar?” é uma frase

frequente para quem opta andar pela calçada do shopping popular. Ao seu fim há um espaço aberto, como uma pequena praça, há bancos, um carrinho de pipoca e outro de coco. É um local de encontro, de conversas espontâneas, de observação, de apropriação do espaço público, de vida urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A identificação das formas de caminhar e da sociabilidade existente nos percursos é importante para entender as sociabilidades e a dinâmica urbana existente no entorno da rodoviária e como os cidadãos, pelo simples fato de caminhar, vivenciam a cidade levando vitalidade urbana. Foi possível observar usos diferentes do espaço da rua, seja para caminhar, vender ou conversar. O centro da cidade se mantém vivo através desse tipo de dinâmica existe é proporcionado por aqueles que caminham em suas ruas durante seus percursos urbanos.

Além disso, tal análise pode contribuir para as discussões de políticas públicas de mobilidade urbana, sobretudo o caminhar e sua integração com o transporte coletivo, ao demonstrar os percursos mais percorridos – que podem ser vistos como prioritários – assim como as diferentes dimensões que a caminhada exerce na vida urbana do pedestre e na vitalidade urbana da cidade.

REFERÊNCIAS

ECKERT, C.; ROCHA, A. L. C. da. Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana. **ILUMINURAS**, Porto Alegre, v. 4, n. 7, 2003.

DECASTRO, Juliana; SALDANHA, Luiz; BALASSIANO, Ronaldo. **Caminhabilidade**: expressão do metabolismo urbano. In: ANDRADE, V. LINKE, C. C. (Orgs). *Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial. 2017.

DIAS, FERNANDA PACHECO. “A CIDADE E OS AFETOS: micro histórias urbanas do caminhar”. Dissertação. Universidade Federal Fluminense, 2020.

GALICHO, Bruna dos Santos. **Caminhos da Diferença**: corpo e cidade na circulação cotidiana das mulheres da periferia sul de São Paulo. Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2021.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades**: como estudar. 1ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2018.

- JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- MAGNANI, J. G. C. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: Magnani, José Guilherme C. & Torres, Lilian de Lucca (Orgs.) **Na Metrópole - Textos de Antropologia Urbana**. EDUSP, São Paulo, 1996.
- MAGNANI, J. G. C. **Antropologia urbana: desafios e perspectivas**. Rev. Antropologia. São Paulo. v. 59 n. 3: 174-203. 2016.
- MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol 17, n. 49, São Paulo, junho de 2002.
- NASCIMENTO, Silvana de Souza. A cidade no corpo: diálogos entre corpografia e etnografia. **Ponto Urbe**. n. 19, p. [10], São Paulo, 2016.
- NOEL, Gabriel; SEGURA, Ramiro. Introducción: La etnografía de lo urbano y lo urbano en la etnografía. **Revista Etnografías Contemporáneas**, San Martín, vol2, n.3, p.13-23, out. 2016.
- PÉTONNET, C. **Observação flutuante: exemplo de um cemitério parisiense**. Traduzido por Soraya Silveira Simões. Antropolítica, n. 25, p. 99-111, 2008.
- RODRIGUES, Juciano Martins. Acessibilidade, Caminhabilidade e Políticas para Portadores de Deficiência no Brasil. In: ANDRADE, V; LINKE, C. C. (Orgs). **Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial. 2017.
- SANTOS, Milton de Almeida. **Por uma Geografia Cidadã: por uma epistemologia da existência**. Boletim Gaúcho de Geografia. nº 21. p 7-14. Porto Alegre. 1996.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Andar nas Cidades do Brasil. In: ANDRADE, V; LINKE, C. C. (Orgs). **Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial. 2017.

DECLARAÇÃO DE DISPONIBILIDADE DE DADOS DA PESQUISA: Informar a disponibilidade dos dados da pesquisa. Exemplos de declarações estão listados abaixo. Opte por um dos textos, copie e cole na versão final de seu pdf:

O conjunto de dados de apoio aos resultados deste estudo não está disponível ao público.

FINANCIAMENTO:

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES).

CONTRIBUIÇÃO DAS/DOS AUTORES/AS:

Jefferson Carvalho: Conceitualização, Metodologia, Curadoria de dados, Redação - Preparação do rascunho original, Visualização, Investigação, Redação - Revisão e Edição.

DECLARAÇÃO DE CONFLITO DE INTERESSE:

As/os autoras/es declaram que não há conflito de interesses a mencionar (quando isso se aplicar).

MINIBIOGRAFIAS DOS/DAS AUTORAS DO PAPER

Mestrando em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas (UFF); Especialista em Arquitetura da Cidade: suas demandas e tecnologias (IFF); Arquiteto Urbanista (IFF). Membro do NESA/UFF Campos e do Núcleo Norte Fluminense do Observatório das Metrôpoles.

Este preprint foi submetido sob as seguintes condições:

- Os autores declaram que estão cientes que são os únicos responsáveis pelo conteúdo do preprint e que o depósito no SciELO Preprints não significa nenhum compromisso de parte do SciELO, exceto sua preservação e disseminação.
- Os autores declaram que os necessários Termos de Consentimento Livre e Esclarecido de participantes ou pacientes na pesquisa foram obtidos e estão descritos no manuscrito, quando aplicável.
- Os autores declaram que a elaboração do manuscrito seguiu as normas éticas de comunicação científica.
- Os autores declaram que os dados, aplicativos e outros conteúdos subjacentes ao manuscrito estão referenciados.
- O manuscrito depositado está no formato PDF.
- Os autores declaram que a pesquisa que deu origem ao manuscrito seguiu as boas práticas éticas e que as necessárias aprovações de comitês de ética de pesquisa, quando aplicável, estão descritas no manuscrito.
- Os autores declaram que uma vez que um manuscrito é postado no servidor SciELO Preprints, o mesmo só poderá ser retirado mediante pedido à Secretaria Editorial do SciELO Preprints, que afixará um aviso de retratação no seu lugar.
- Os autores concordam que o manuscrito aprovado será disponibilizado sob licença [Creative Commons CC-BY](#).
- O autor submissor declara que as contribuições de todos os autores e declaração de conflito de interesses estão incluídas de maneira explícita e em seções específicas do manuscrito.
- Os autores declaram que o manuscrito não foi depositado e/ou disponibilizado previamente em outro servidor de preprints ou publicado em um periódico.
- Caso o manuscrito esteja em processo de avaliação ou sendo preparado para publicação mas ainda não publicado por um periódico, os autores declaram que receberam autorização do periódico para realizar este depósito.
- O autor submissor declara que todos os autores do manuscrito concordam com a submissão ao SciELO Preprints.