



Arquitetura Revista  
ISSN: 1808-5741  
Unisinos

Pereira, Augusto Pimentel; Procopiuck, Mario;  
Fonseca, Maria do Val da; Oliveira, Robson Quintino de  
**ESPAÇO PÚBLICO: RECONFIGURAÇÕES FÍSICAS E PERCEPÇÕES  
DE USUÁRIOS EM PERSPECTIVAS DE LONGO PRAZO**  
Arquitetura Revista, vol. 15, núm. 1, 2019, Janeiro-Junho, pp. 117-137  
Unisinos

DOI: <https://doi.org/10.4013/arq.2019.151.07>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193660402007>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

redalyc.org  
UAEM

Sistema de Informação Científica Redalyc  
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal  
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa  
acesso aberto

## ESPAÇO PÚBLICO: RECONFIGURAÇÕES FÍSICAS E PERCEPÇÕES DE USUÁRIOS EM PERSPECTIVAS DE LONGO PRAZO

## PUBLIC SPACE: PHYSICAL RECONFIGURATIONS AND USER PERCEPTIONS IN LONG TERM PERSPECTIVES

Augusto Pimentel Pereira<sup>1</sup>

Mario Procopiuck<sup>2</sup>

Maria do Val da Fonseca<sup>3</sup>

Robson Quintino de Oliveira<sup>4</sup>

### Resumo

As cidades têm procurado se posicionar como, por exemplo, espaços urbanos culturais, criativos, inteligentes, globais em relação a suas funções macro, o que tem refletido no *design* e na implementação de suas políticas públicas para ajustar seus microespaços em relação a tais conceitos. Entretanto, há relativamente pouca atenção para compreender e avaliar como tais microespaços formadores da própria cidade se estruturam e como se desenvolvem ao longo do tempo. O objetivo deste artigo é avaliar, a partir das percepções dos usuários, as mudanças no espaço urbano aberto representado pelo trecho peatonal da

Rua XV de Novembro, em Curitiba, em diferentes momentos históricos. Metodologicamente, a avaliação é quantitativa e centrada em atributos vivenciados *in loco* e a partir de imagens fotográficas de momentos pretéritos de tal paisagem, utilizando-se uma amostra de 216 usuários, coeficiente de confiança de 95% e precisão absoluta de 4%. Os resultados mostram que a presença intensiva de pessoas transitando no espaço público foi percebida como indicador de insegurança, de problemas de limpeza do local e de dificuldade para a mobilidade de pessoas com limitações físicas. A conclusão é que estão emergindo novas possibilidades de produção e reprodução de espaços públicos urbanos abertos, em razão de mudanças de comportamentos e percepções ao longo do tempo reflexas de novos meios de interação e de mudanças nas dinâmicas sociais.

**Palavras-chave:** Espaços públicos urbanos abertos, políticas públicas, intervenções urbanas, percepção.

### Abstract

Cities have sought to position themselves as, for example, urban cultural spaces, creative, intelligent, and global in relation to their macrofunctions, which has reflected in the design and implementation of their public policies to adjust their microspaces in relation to such concepts. However, there is relatively little attention to understand and evaluate how such microsystems, which form the city itself, are structured and developed over time. The purpose of this article is to evaluate, based on users' perceptions, the changes in the open urban space represented by the pedestrian section of Rua XV de Novembro, in Curitiba, at

<sup>1</sup> FAE Centro Universitário, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, [augusto.pereira@fae.edu](mailto:augusto.pereira@fae.edu)

<sup>2</sup> Pontifícia Universidade Católica do Paraná, [mario.p@pucpr.br](mailto:mario.p@pucpr.br)

<sup>3</sup> Pontifícia Universidade Católica do Paraná, [mariadovaldafonseca@gmail.com](mailto:mariadovaldafonseca@gmail.com)

<sup>4</sup> Pontifícia Universidade Católica do Paraná, [robson\\_quintino@hotmail.com](mailto:robson_quintino@hotmail.com)

different times defined historically. Methodologically, the evaluation of the perception is quantitative and focused on attributes experienced *in loco* and from photographic images that reflect past moments of such landscape, using a sample of 216 users, 95% confidence coefficient, and precision of 4%. The results show that the intensive presence of people transiting in the public space was perceived as an indicator of insecurity, problems of cleaning the place, and difficulty for the mobility of people with physical limitations. The conclusion is that new possibilities of production and reproduction of open urban public spaces are emerging due to changes in behavior and perceptions over time, which are consequences of new ways of interaction and changes in social dynamics.

**Keywords:** Open urban public spaces, public policy, urban interventions, perception

## INTRODUÇÃO

As cidades são complexas amalgamas formadas por fenômenos que resultam de uma multiplicidade de interações dinâmicas entre infraestruturas, produção e consumo, e que podem ser analisadas a partir de suas dimensões morfológicas, demográficas, econômicas, socioculturais, e de gestão e planejamento (Nas, 2011). Quanto às funções macro, esses espaços urbanos têm procurado se redefinir, por exemplo, como cidades mundiais, cidades culturais, cidades compactas, cidades criativas (Okano e Samson, 2010), informacionais, inteligentes (Zait, 2017) e digitais estratégicas (Rezende e Procopiuck, 2018). Avançar em direção a cada uma dessas temáticas tem levado muitas cidades a adotarem a revitalização urbana como um tema central para a formulação de políticas urbanas, com impactos na vida dos cidadãos (Okano e Samson, 2010).

Nesse contexto, a ampliação das possibilidades de consumo e a redescoberta da rua como fonte de entretenimento se tornam funções relevantes para a criação de espaços urbanos abertos. Associando funcionalidades e lazer da vida cotidiana, as pessoas podem ver nesses espaços a liberdade para caminhar, manter contatos sociais, fazer compras ou simplesmente passear (Peters e De Haan, 2011) ou, quando do contrário, a manifestação da segregação social (Hegedus e Tosics, 1994; Schnell e Benjamini, 2005), de infortúnios da insegurança urbana (Rodríguez, 2013; Spattini *et al.*, 2013) e de desconforto.

As reformulações dos espaços urbanos abertos em função de diferentes intencionalidades têm evidenciado a necessidade de compreender as funções e as percepções sobre eles (Shaftoe, 2008), de modo que se viabilize a reconexão entre espaços, lugares, instituições (Gualini, 2005) e pessoas em diferentes perspectivas temporais (Manville, 2012). Disso decorre, por exemplo, a necessidade de aprofundar o conhecimento com base na percepção visual a partir da escala humana relacionada diretamente com o deslocamento de pedestres (Shen *et al.*, 2018) e, consequentemente, na interação do indivíduo com seu ambiente imediato na cidade.

No caso específico das ruas urbanas, a priorização para o tráfego de veículos as tem tornado não atraentes para atividades de lazer e econômicas. A reversão de tal quadro tem aberto discussões para encontrar meios para avaliar o desempenho e priorizar a melhoria das ruas, assegurando a utilização de tal espaço urbano por diferentes grupos de usuários (Jones *et al.*, 2008), com atenção para questões de acessibilidade (Meshur, 2013) e de conforto ambiental, especialmente quando tais espaços se mostram como verdadeiros canyons urbanos (Wen *et al.*, 2017). Um desses meios para

avaliar sensações, fluxos de pessoas, aspectos estéticos e ambientais em ruas está na utilização de fotografias (Tucker, 2012; Dong *et al.*, 2018), principalmente quando se buscam comparações históricas para avaliar a ressignificação social de tais espaços por diferentes gerações de cidadãos (Tucker, 2012).

Nessa perspectiva, o presente artigo tem como objetivo avaliar, a partir das percepções dos usuários, as modificações ocorridas em diferentes recortes temporais no espaço urbano aberto representado pelo trecho peatonal da Rua XV de Novembro, em Curitiba.

## **COMPLEXAS CONFIGURAÇÕES DE ESPAÇOS PÚBLICOS**

A complexidade das configurações dos espaços públicos é passível de ser observada desde o nível macro, a exemplo das estratégias de conformação dos grandes espaços urbanos representados pelas cidades globais, até configurações de microescala, representadas por parques, praças e ruas de qualquer formação urbana. Na perspectiva de avaliação a partir da escala humana, é importante considerar a influência de variáveis relacionadas com intervenções técnicas, diretrizes e intencionalidades políticas com seus efeitos incidindo na percepção de fluxos, ambientes e funcionalidades dos espaços urbanos. É nessa linha que a discussão se desenvolve nas subseções que seguem.

### **Intervenções sobre espaços públicos urbanos**

Quando se trata de grandes projetos executados ou de infraestruturas mantidas em contextos urbanos, questões têm sido levantadas sobre a natureza de intervenções técnicas e os significados que assumem em diferentes espaços públicos (Macphee, 2002; Geyh, 2009). Exemplos disso são as construções de espaços públicos nas cidades de Bogotá e Rio de Janeiro, na década de 1990. Em Bogotá, os agentes públicos especializados tomaram a categoria de espaço público como eixo estruturante da política urbana, o que refletiu em projetos e na imagem de uma cidade que valoriza a homogeneidade de seus espaços e busca reduzir a desigualdade na produção de um ideal de ordem urbana. Na cidade do Rio de Janeiro, os agentes públicos priorizaram intervenções para valorizar a singularidade de lugares, reforçando a identidade local e a imagem de uma cidade que privilegia a diversidade cultural baseada na animação sociocultural (Pinto, 2015). Outro comparativo mostra que intervenções em Tóquio tenderam a criar grandes áreas paisagísticas abertas, utilizadas por poucas pessoas e próximas a novos projetos de desenvolvimento, o que passou a ser chamado de “desertos planejados” ou “novos desertos urbanos”. Em sentido contrário, intervenções urbanas em Nova York viabilizaram que mais pessoas se reunissem para se divertir em partes da cidade que antes eram praticamente abandonadas (Cybriwsky, 1999). Esses exemplos evidenciam que os resultados das intervenções em espaços urbanos dependem, além das dimensões técnicas que os determinam, das intencionalidades para a geração de impacto na vida dos cidadãos.

Considerando os impactos na vida dos cidadãos, a associação entre espaços urbanos e as atividades neles exercidas é fator básico para a criação de

espaços livres e socialmente úteis na cidade (Shaftoe, 2008). Esses espaços urbanos abertos podem ser exemplificados por aqueles que permitem atividades ao ar livre, a formação de redes sociais (Bianconi *et al.*, 2018) e o compartilhamento de infraestruturas viárias por diferentes modais de transporte (Etingoff, 2015), enfim, a configuração de áreas livres multifuncionais (Liu *et al.*, 2014) socialmente valorizadas. Apesar da necessidade de revalorização dos espaços urbanos abertos, as intervenções para a reformulação espacial muitas vezes tendem a deixar em segundo plano os impactos na escala humana e, por consequência, a gerar reflexos socialmente incompreensíveis. Exemplo disso é a constatação de Gehl (2013) de que os espaços urbanos estão perdendo seu valor cultural em razão de a dimensão humana não estar sendo priorizada no planejamento da cidade, que tende a privilegiar a viabilização de maior tráfego do automóvel.

Diante da necessidade de ajustar os espaços das cidades às novas funções técnicas e àquelas socialmente demandadas, estão sendo abertas linhas de pesquisa para compreender como as intervenções urbanas podem ser conduzidas de modo a obterem a legitimidade da intervenção técnica a partir da aceitação social (Klein *et al.*, 2016). Nessa linha, autores como Dos Anjos (2013), Fiovaranti (2014) e Farias e colaboradores (2017) vêm, por exemplo, investigando interferências causadas por grandes projetos de infraestrutura e seus reflexos nos significados culturais nas cidades.

### **Ajustando intervenções técnicas e aceitação social em espaços públicos urbanos**

Na procura de pontos de ajustes entre aquilo que se mostra objetivado na paisagem urbana e o que passa a ser socialmente esperado ao longo do tempo, tem se mostrado relevante compreender que o espaço se constitui como um sistema aberto, que é produto da dialética das relações sociais e com as configurações físicas (Lemos e Firmino, 2015). Os espaços públicos abertos, portanto, se transformam e são transformados ao longo do tempo e são, por sua própria natureza, sistemas complexos (Lemos e Firmino, 2015) que se modificam e são adaptados conforme a sociedade se desenvolve (Alex, 2011), podendo estar em consonância ou em dissonância com as ressignificações das dinâmicas sociais (Puel e Fernandez, 2012).

Diante disso, a noção de ajuste ou desajuste dos espaços públicos abertos em relação aos julgamentos de adequação ou inadequação está diretamente ligada ao fator temporal, ou seja, ao quanto tais espaços comunicam atributos aderentes com maior ou menor aderência a valores que emergem em diferentes períodos históricos (Firmino e Camargo, 2000). Nessas transições, os espaços e seus significados dentro do sistema cidade vão além da infraestrutura, pois dependem de como influenciam e são influenciados por sentimentos de pertencimento ao local vinculado a uma consciência coletiva (Okano e Samson, 2010). Para compreender mais profundamente a natureza dos espaços urbanos abertos, é importante também situá-los nas perspectivas de espaço, lugar e território.

De forma sintética, o espaço é o fator comum entre o lugar e o território, sem que haja organização hierárquica entre eles (Duarte, 2017). O lugar, por sua vez, assume o caráter de uma determinada localidade e expressa aspectos identitários de uma determinada sociedade, o que pode refletir em sentido de pertencimento (Lemos e Firmino, 2015). O território incorpora as

características comuns ao espaço e ao lugar, com a diferença de que se mostra como conceito para fazer a gestão de uma determinada porção do espaço, que tende a ter fronteiras e elementos identitários usados para demarcar geográfica e simbolicamente relações entre pessoas e lugares (Duarte, 2017; Grimm *et al.*, 2018).

## **As intencionalidades políticas na configuração do espaço público urbano**

Para a gestão de territórios urbanos, as políticas públicas são os instrumentos utilizados para pôr o “Estado em ação” (Easton, 1953), expressando “o que os governos escolhem fazer ou não fazer” (Dye, 2013, p.3) e tratam-se de processos essencialmente políticos por meio dos quais a sociedade se organiza, regula e se governa (Procopiuck, 2013), com reflexos nas relações sociais e em espaços geográficos (Silva, 2003) da cidade.

A ação por meio de políticas públicas sobre o espaço pode ser sentida desde a construção tecno-racional do ordenamento físico até a forma como se induz como tal espaço pode ser percebido e apropriado pelos cidadãos (Basole e Bhattacharya, 2017), o que se aplica também para os espaços públicos urbanos. Como ideal, a política pública urbana teria como intencionalidade e função a integração da sociedade; logo, sem segregar usuários em espaços em que tal intencionalidade coletiva se imponha (Rosa *et al.*, 2016). Entretanto, atualmente, as intervenções nos espaços públicos parecem estar se constituindo em processos mecânicos de reforço da segregação e da desigualdade em diferentes contextos (Sobarzo, 2006); logo, há desafios importantes para se fazer cumprir aquele ideal quando se pretende criar ou adaptar espaços públicos abertos.

A aceitação de políticas públicas urbanas passa pela capacidade de conciliar, por um lado, a interpretação da população sobre as funções dos espaços e, por outro, pelo que a gestão espacial da cidade considera que devem ser mantido ou modificado (Sobarzo, 2006). A busca de pontos de equilíbrios nessa interface tem levado à ampliação da necessidade de informações sobre formas de intervenção e de como isso se relaciona com a participação democrática (Wagenaar, 2007; Beaumont e Nicholls, 2008) para a elevação das possibilidades de êxito na formulação de diretrizes para intervenções e no *design* de projetos para as cidades (Simpson, 1997; Bai *et al.*, 2010).

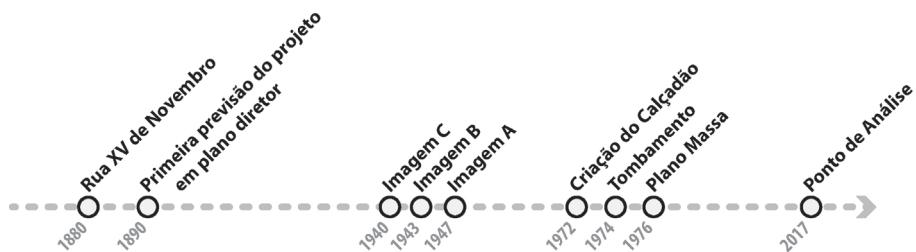
A busca de maior democratização e de permeabilidade de valores sociais nas intervenções técnicas nas cidades deveria ter como pressuposto que a opinião da população é um parâmetro importante para o sucesso dos projetos. Isso se justifica porque, caso o retorno da comunidade não seja positivo, haverá a tendência de surgirem desafios para que outras soluções sejam encontradas e medidas adotadas para reverter as situações mal resolvidas sob o ponto de vista da legitimação social. Entretanto, como as cidades precisam se ajustar e se adaptar a novos valores sociais, de maneira paradoxal, os problemas dificilmente desaparecerão, mas continuarão variando ao longo do tempo (Klijn e Teisman, 2007; Klijn, 2008; Procopiuck e Rosa, 2015). O importante, portanto, é encontrar meios de avaliação que permitam que as soluções aplicadas em cada momento no tempo acarretem maiores benefícios pontuais e com maior duração temporal. Isso pressupõe que, em tais avaliações, sejam buscados meios de compreender o que a população local considera como justo, desejável e viável.

Nesse contexto complexo e com relativamente baixa possibilidade de previsibilidade em perspectivas de longo prazo, o espaço urbano pode ser visto como um sistema interligado que sofre interferência das relações entre funcionalidades e intencionalidades. Para compreender como esses espaços interagem e como podem ser administrados, as políticas públicas avaliadas a partir dessas premissas podem trazer resultados mais precisos. Entretanto, é importante ter em conta que a resposta da sociedade pode variar, levando à necessidade de observação e estudo constantes do espaço. Uma das possibilidades de buscar rotas de correção entre o existente e o desejável em cada momento histórico tem sido a avaliação da percepção das pessoas sobre diferentes aspectos da cidade (e.g. Bender *et al.*, 1997; Cohen-Blankshtain *et al.*, 2004; De Groot, 2012; Liu *et al.*, 2014; Zhang *et al.*, 2014; Rasoolimanesh *et al.*, 2017). É nesse sentido que a metodologia definida a seguir procura contribuir com a construção de referenciais avaliativos.

## METODOLOGIA

A investigação se configura como um estudo de caso único, pois analisa um fenômeno causado pela implementação de políticas públicas que têm levado a transformações do calçadão da Rua XV de Novembro, em Curitiba. Em 1850, quando foi construída, era uma rua estreita e com reduzido número de edificações de pequeno porte. A partir de 1870, passou a ser transformada por projetos de infraestrutura urbana para ajustá-la à crescente atividade comercial e, subsequentemente, às características de tráfego (*vide* principais momentos na Figura 1). O fluxo permitido, com reflexos em tais atividades, foi reformulado no projeto peatonal, previsto no Plano Direto de 1966, e efetivamente implementado em 1972. A intencionalidade de tal projeto foi criar um espaço agradável e seguro para o pedestre, considerado moderno para a época, em plena expansão automobilística (Manzi, 2008).

Figura 1: Linha do tempo da Rua XV de Novembro.



No presente estudo, para a análise da qualidade do espaço, foi promovida uma comparação crítica entre imagens de um mesmo local do calçadão, mas separadas temporalmente. Uma imagem é a contemporânea e a outra de um momento passado, anterior à restrição ao trânsito de veículos no trecho analisado da via.

## População e amostra

A população corresponde aos usuários da Rua XV de Novembro, em seu trecho peatonal, especificamente na esquina desta com a Rua Monsenhor Celso. O recorte temporal da coleta de dados compreende dias úteis de semana (segunda a sexta-feira) entre as 8h30 e 17h, ou seja, durante a janela

de horário comercial. Para determinar o número de entrevistados, foi realizada uma contagem prévia nos horários: 8h30, 12h30 e 16h30. Esses momentos de coleta de dados abrangem o intervalo temporal de fluxo mais intenso da rua e estão espaçados igualitariamente. As contagens foram feitas durante 15 minutos e incluíram os pedestres independentemente do sentido em que circulavam. A Tabela 1 a seguir apresenta o resumo das contagens.

*Tabela 1: Síntese da contagem de pessoas.*

Horário	Pessoas/15min	Pessoas/h
8h30	639	2556
12h30	1306	5224
16h30	792	3168
<b>Média</b>	<b>912</b>	<b>3649</b>

O número estimado de pedestres que circulam diariamente naquele espaço foi estimado em 29.192. Desse universo, foi extraída uma amostra aleatória estratificada (AEE) (Scheaffer *et al.*, 2006), assegurando o coeficiente de confiança de 95% e precisão absoluta de 4%. O desvio-padrão adotado foi de 30, considerando que não houve dispersão considerável dos dados em torno da média aritmética. Com base nesses procedimentos, a amostra foi composta de 216 pessoas.

### **Pré-teste do instrumento de coleta de dados**

Na fase de pré-testes, o questionário foi aplicado nas Fases 01 e 02 utilizando 04 imagens históricas (Figuras 2, 3, 4 e 5) como suporte. A aplicação inicial do questionário para 30 pessoas mostrou que a percepção do espaço estudado estava relacionada com as variáveis segurança, limpeza e acessibilidade. Diante disso, para enriquecer a coleta de dados, optou-se por fazer a análise comparativa entre as Figuras A e B (Fase 01 — comparativa). Para as figuras C e D, na Fase 02, aplicaram-se as mesmas perguntas da Fase 03. Por fim, a pergunta da Fase 04 funcionou como indicador de confirmação das análises das fases anteriores.

À exceção da Fase 01, que se pautou na análise direta entre duas opções, as demais variáveis foram avaliadas por meio da escala de Likert, o que permitiu a realização de análises com base em estatística descritiva. Em paralelo, com a análise da percepção das pessoas a respeito das imagens de época e do espaço contemporâneo, foi conduzida uma análise de características de conformação dos espaços.

### **Instrumento e coleta de dados**

O instrumento de coleta de dados avaliou a qualidade do espaço a partir das variáveis “sensação de segurança”, “acessibilidade” e “sensação de limpeza do local”. Como característica comum a essas três variáveis, há obrigações do poder público de garantir tais atributos daquele espaço à população independentemente do tempo, o que pressupõe a atuação continuada por meio de políticas públicas.

*Quadro 1: Variáveis analisadas nos questionários*

Variável	Nível				
	1	2	3	4	5
<b>Segurança</b>	Muito Inseguro	Inseguro	Indiferente	Seguro	Muito Seguro
<b>Limpeza</b>	Muito Sujo	Sujo	Indiferente	Limpo	Muito Limpo
<b>Acessibilidade</b>	Nada Acessível	Pouco Acessível	Indiferente	Acessível	Muito Acessível

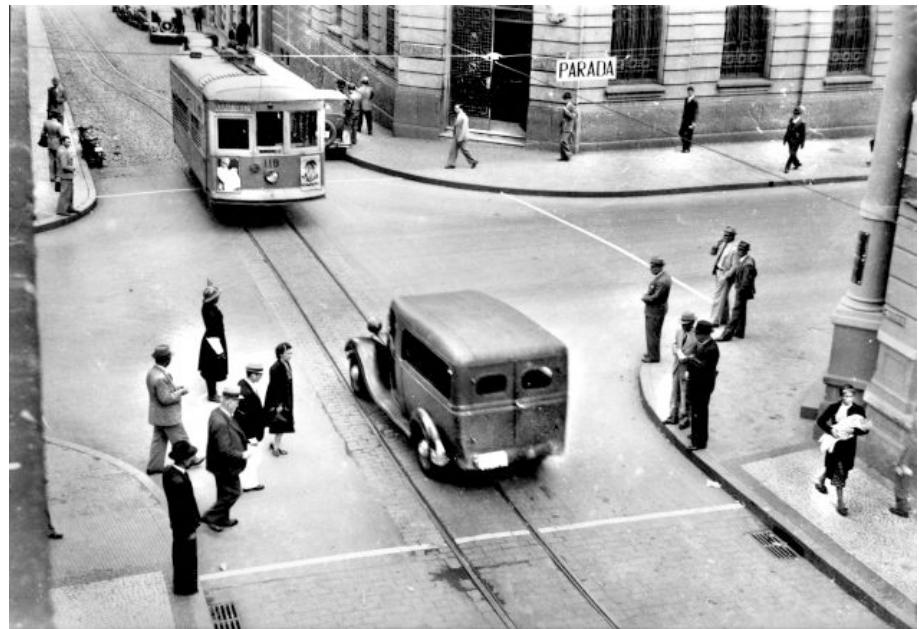
À amostra da população foram aplicados questionários para a obtenção da avaliação daquele mesmo local do presente e do passado, antes da peatonalização (Quadro 2). As perguntas do questionário foram de múltipla escolha, fechadas e aplicadas de acordo com o protocolo apresentado no Quadro 2.

*Quadro 2: Protocolo da pesquisa.*

Fases	Ações desenvolvidas
<b>Definição amostral</b>	(1) Entrega do questionário ao entrevistado; (2) Confirmação do gênero do respondente; 3) Pergunta sobre a idade do respondente;
<b>Fase 1</b>	(3) Apresentação das imagens “A” e “B”; (4) Aplicação das perguntas fechadas comparativas;
<b>Fase 2</b>	(5) Apresentação das imagens “C” e “D”; (6) Aplicação das perguntas de múltipla escolha sobre as percepções do usuário a respeito das imagens;
<b>Fase 3</b>	(7) Aplicação das perguntas de múltipla escolha sobre as percepções do usuário a respeito do espaço;

As imagens apresentadas aos pedestres entrevistados são todas no cruzamento entre as ruas XV de Novembro e Monsenhor Celso e se referem a um momento anterior a seu fechamento para o tráfego de veículos. Como as fotografias poderiam não traduzir exatamente o contexto cotidiano do espaço registrado, optou-se por comparar imagens que tivessem características bem contrastantes. Por isso, a “Imagem A” evidencia o predomínio de veículos sobre os pedestres no cruzamento estudado, a “Imagem B” mostra o mesmo cruzamento completamente tomado por pessoas, ainda que houvesse o trânsito de veículos por ali. A “Imagem C” traz a mesma combinação do cruzamento com a preferência aos veículos na primeira, e a “Imagem D”, a rua tomada por pessoas.

*Figura 2: Imagem A – Esquina das Ruas XV de Novembro e Monsenhor Celso – Ano 1947.*  
Fonte: Ceslau Ex Isto, 2017.



*Figura 3: Imagem B – Esquina das Ruas XV de Novembro e Monsenhor Celso – Data desconhecida.* Fonte: Curitiba Antiga, 2017.



Figura 4: Imagem C – Esquina das Ruas XV de Novembro e Monsenhor Celso – Década de 1940. Fonte: Gazeta do Povo, 2014.



Figura 5: Imagem D – Esquina das Ruas XV de Novembro e Monsenhor Celso – Ano 1943. Fonte: Gazeta do Povo, 2014.



## APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Participaram da pesquisa 128 (59,3%) mulheres e 88 (40,7%) homens. Dos 216 participantes, 35 (16,2%) estão na faixa etária até os 20 anos, 93 (43,1%) na de 21 a 40 anos, 62 (28,7%) na de 41 a 60 anos, e 26 (12,0%) na faixa que abrange os com mais de 60 anos.

Na Fase 1, quando os respondentes avaliaram a variável segurança manifesta nas imagens, 136 (63,0%) consideraram o contexto da Imagem A como mais seguro, enquanto 80 (37,0%) consideraram dessa forma o

contexto da Imagem B. Nessa fase, exclusivamente comparativa, a percepção da imagem A, com menos pessoas, foi como um local seguro para transitar. A sensação de tumulto da imagem B gerou insegurança para os pedestres. Nos relatos pós-avaliação, os pedestres que elegeram a imagem A manifestaram que sentem mais confiança em locais mais visíveis e com menos pessoas. Os que escolheram a imagem B sentem mais segurança em locais com mais pessoas, aparentemente mais vigiado.

Na avaliação da percepção da limpeza do espaço, 198 (91,6%) consideraram esse atributo em melhores condições na Imagem A, enquanto apenas 18 (8,3%) o consideraram em tais condições na Imagem B. A demonstração de preferência pela imagem A foi significantemente maior, demonstrando a valorização de um ambiente que permite maior visibilidade e sensação de limpeza. A imagem B causou a sensação de que muitas pessoas em um mesmo espaço são incompatíveis com a preservação da limpeza do local.

Finalmente, a avaliação do espaço quanto às possibilidades de pessoas com limitações físicas se locomoverem, o demonstrado pela Figura A foi considerado mais adequado por 185 (85,6%) enquanto que essa avaliação para a Imagem B foi de apenas 31 (14,4%) dos respondentes. A maioria que optou pela imagem com menos pessoas consideram os pedestres como maiores obstáculos para a mobilidade que calçadas sem rampas e sinalização correta.

Na segunda fase, as avaliações foram realizadas para captar a percepção quanto à segurança do espaço representado pela Imagem C, que foi considerado inseguro por 44 (20,4%) dos respondentes, como seguro por 128 (59,3%) e indiferente quanto à segurança para os restantes (20,4%). Se houver a pressuposição de que a insegurança decorre de um espaço ser aversivo, a avaliação que o considerou como indiferente pode ser caracterizada como positiva. Com isso, a avaliação positiva passa para 79,7% dos entrevistados. Conclui-se, com isso, que a maioria da população percebe o contexto da Imagem C com um local seguro, pois há boa visibilidade da paisagem em geral e não aparenta nenhum perigo próximo.

Na avaliação do espaço expresso na Imagem C quanto à limpeza, 17 (7,9%) respondentes o consideraram sujo, 188 (87,0%), limpo, e os restantes 11 (5,1%), indiferente. Na mesma linha de análise da questão da segurança, o indicativo de a limpeza ser considerada indiferente permite inferir que o espaço avaliado tende a não negativo; logo, para 92,1% dos entrevistados, tal espaço parece ser aceitável quanto ao padrão de limpeza que manifesta. A imagem C é, pois, visivelmente limpa e não possui nenhuma característica que gere uma sensação de incômodo com a apresentação do ambiente. A escolha de poucos pedestres que alegaram a sensação de sujeira ocorreu em razão de julgarem o estado de conservação dos prédios antigos, o fluxo de algumas pessoas e a falta de lixeiras como fatores que poderiam comprometer a limpeza do local representado.

A avaliação quanto à mobilidade de pessoas com limitações físicas no espaço demonstrado pela Figura C indicou que 85 (39,4%) dos respondentes consideraram que apresenta dificuldades de locomoção, 56 (25,9%) avaliaram que apresenta condições normais e 75 (34,7%) que apresenta facilidades. Nessa imagem, evidenciou-se a divisão semelhante entre três respostas. A maioria analisa a falta de rampas e de sinalização como um aspecto negativo, e a aceitabilidade decorre de a população considerar a

existência de pavimentação e de passeio em bom estado e da existência de um fluxo disperso de pessoas transitando. Embora as condições de normalidade a respeito da mobilidade decorram de considerações subjetivas influenciadas pelas condições naturalizadas no dia a dia das pessoas, não significa que sejam as melhores, mas apenas que são aceitáveis. Nessa perspectiva de aceitabilidade, o espaço teve aprovação de 60,6%.

Em relação à segurança, o espaço relativo à Imagem D foi considerado muito inseguro por apenas 1 (0,5%) respondente, como inseguro por 148 (68,5%), indiferente por 31 (14,4%) e seguro por 36 (16,7%). A conclusão é que 69% consideram tal espaço inseguro. O local foi percebido como inseguro por causa do grande número de pedestres presentes na fotografia compartilhando o espaço com um automóvel, o que causou sensação de desconforto. As pessoas que avaliaram a questão da segurança ou insegurança do espaço como indiferente ou seguro manifestaram se sentir confortáveis em meio ou próximo a multidões.

Sobre as condições de limpeza do espaço representado pela Imagem D, 107 (49,5%) dos respondentes o consideraram sujo, 29 (63,0%) como indiferente e 80 (37,0%) como limpo. A presença de muitas pessoas na fotografia reflete na percepção de que a multidão produzirá lixo no local após seu uso, mostrando a importância da experiência dos próprios entrevistados em suas respostas. Outros entrevistados alegam não ver nenhuma sujeira na fotografia.

Finalmente, com relação ao espaço representado na Imagem D quanto às condições de mobilidade, 3 (1,4%) o avaliam com muita dificuldade, 196 (90,7%) com dificuldade, 9 (4,2%) com normalidade e 8 (3,7%) com facilidade. As condições que manifestam dificuldades decorrem da idealização de que a locomoção tende a ser limitada ou restringida na proporção em que se eleva o número de pessoas que ocupam o mesmo espaço, manifestando-se, portanto, como obstáculos para pessoas com limitações físicas. A falta de rampas e de sinalização foi comentada frequentemente pelos respondentes como fatores que elevam a dificuldade para a mobilidade de pessoas com limitações físicas.

Na terceira fase, que procurou avaliar as condições de segurança do espaço vivenciado pelo respondente no momento da entrevista, 1 (0,5) o considerou muito inseguro, 148 (68,5%) como inseguro, 31 (14,4%) como indiferente e 36 (16,7%) como seguro. A maior parte dos entrevistados, ou seja, 70% se sentiu insegura, principalmente pela falta de policiamento e pela frequente presença de moradores de rua no trajeto visível. Vários dos respondentes afirmaram que já foram assaltados ou presenciaram roubos no local. Outros usuários da Rua XV alegam tranquilidade e segurança no ambiente, principalmente pelo fato de estarem cercados de outros transeuntes.

Na avaliação da limpeza do espaço em que os entrevistados estavam, 4 (1,9%) o consideraram muito sujo, 83 (38,4%) como sujo, 24 (11,1%) como indiferente e 105 (48,6%) o consideram limpo. É possível perceber um equilíbrio entre os usuários que consideram o ambiente limpo e sujo. Os que o consideram sujo alegam conhecer outros lugares públicos mais limpos e também reclamam da população, que não joga o lixo em lugares adequados. A avaliação do espaço como limpo foi justificada pelo número de lixeiras e de garis e pelo estado atual dos edifícios ao redor.

As condições para pessoas com limitações físicas se locomoverem no espaço vivenciado pelo entrevistado foram avaliadas como geradoras de muita dificuldade para 2 (0,9%) e de dificuldades por 116 (53,7%). Tal espaço foi avaliado por 48 (22,2%) dos entrevistados como em situação de normalidade e com facilidades por 50 (23,1%). As dificuldades apontadas por 54,6% dos entrevistados decorrem principalmente da irregularidade do piso e da ocorrência de muitos obstáculos pelo trajeto. As avaliações de normalidade e facilidade por 45,3% dos entrevistados foram justificadas pela existência da faixa de deficientes visuais e por terem presenciado usuários com limitações de locomoção se movendo com facilidade pelo trajeto.

Na quarta fase, que corresponde à análise das mudanças que ocorreram ao longo do tempo, no tocante à avaliação das imagens e das condições reais do local em que se encontrava o respondente, 3 (1,4%) consideraram que tal espaço piorou muito, 59 (27,3%) que piorou, 26 (12,0%) que permaneceu igual e, para 128 (59,3%), que melhorou com o passar do tempo. A melhoria foi atribuída principalmente pela exclusividade de uso pelos pedestres. A população que manifestou percepção negativa expressou sentimento de falta de segurança e de infraestrutura na atualidade. Todavia, analisando a média obtida, é possível concluir que se trata de um cenário com tendência de compreensão estável desse processo de melhoria. A média entre as análises das imagens C e D mostram um resultado com pouca oscilação percentual da média das avaliações feitas pelos questionados *in loco*, como demonstra a Tabela 2, a seguir. Reforça-se que, quanto maior o valor numérico da variável de cada nível, melhor ele está classificado pelos indivíduos.

*Tabela 2: Nível das percepções dos indivíduos: Média de (ImC+ImD) vs. Média in loco.*

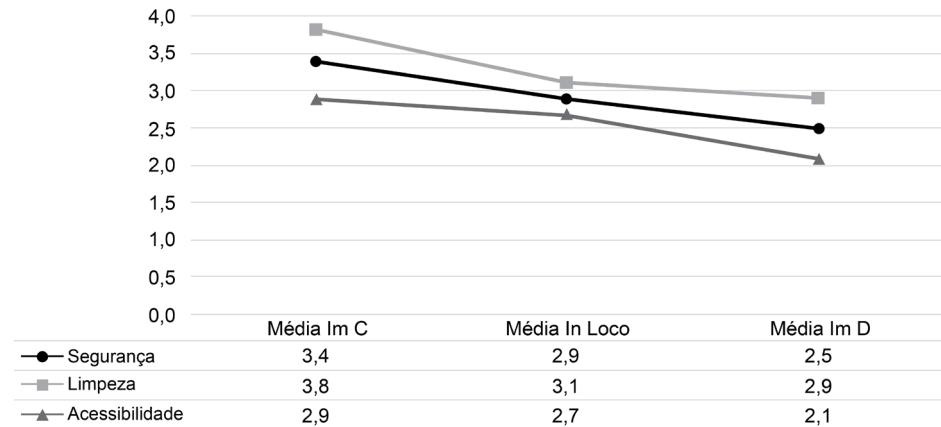
	<b>Média (ImC+ImD)</b>	<b>Média In Loco</b>
<b>Nível de percepção de segurança</b>	2,9	2,8
<b>Nível de percepção de limpeza</b>	3,3	3,1
<b>Nível de percepção de acessibilidade</b>	2,5	2,7

Essas médias podem ser explicadas, entre outros fatores, pelo contraste da presença de pessoas nas três situações avaliadas. Enquanto a imagem C traz um contexto com o primeiro plano com relativamente poucas pessoas, a imagem D traz um primeiro plano bem preenchido de pessoas, sendo possível afirmar que tal concentração ali seria alta, inclusive nos dias de hoje. Por outro lado, as entrevistas foram realizadas em dias de semana, sem que houvesse feriado ou eventos especiais ocorrendo, o que possivelmente tenha gerado aos transeuntes uma percepção média da presença de pessoas. Dessa forma, analisando subjetivamente a percepção da presença de pessoas, é possível afirmar que existe uma escala a esse respeito, na qual a imagem C seria um referencial de poucas pessoas, o contexto real de aplicação das entrevistas seria um referencial de média presença de pessoas e, por fim, a Imagem D seria um referencial de alta concentração humana no espaço.

Tomando esse contexto como diretriz interpretativa a respeito da questão da segurança e analisando as médias dos pesos de cada um dos cenários atualizados em confronto, parece surgir um padrão tendencial: a média dos pesos atribuídos ao nível de segurança para a imagem C é de 3,4; para a imagem D, é de 2,5; e, para percepção *in loco*, de 2,8. O mesmo se repete

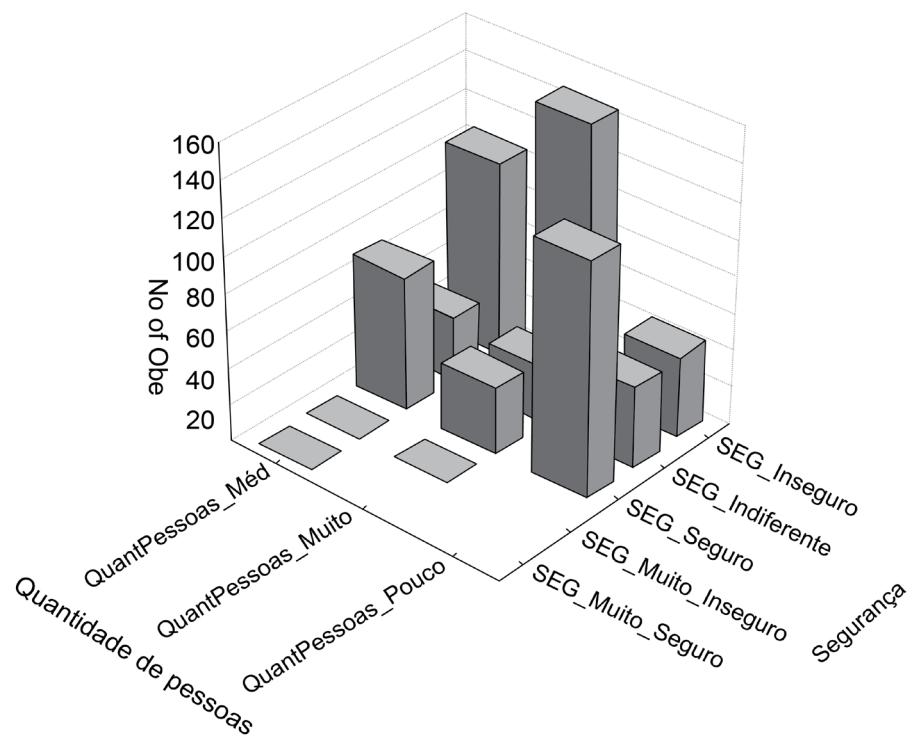
para os níveis de limpeza e de acessibilidade, como é possível ver na Figura 6.

Figura 6: Comparativo de médias: Imagem C vs. Avaliação in loco vs. Imagem D.



Analizando a Figura 6, nota-se que a variável relacionada com a segurança possui um comportamento mais homogêneo – ou linear – em relação à presença de pessoas e à percepção de um ambiente mais ou menos seguro. Por esse motivo, aprofunda-se a discussão a respeito dessa variável. O histograma bivariado apresentado na Figura 7 ilustra um comportamento bem condicionado e inversamente proporcional entre a grande quantidade de pessoas e a sensação de segurança dos indivíduos questionados.

Figura 7: Histograma Bivariado (Percepção Nível de Segurança vs. Quantidade de Pessoas).



Uma primeira análise controversa é o fato de que é notável que existe um limite para que a presença de pessoas em um ambiente gere sensação de segurança. Gehl (2013) afirma que, por exemplo, a limitação de espaços e a existência de obstáculos são fatores que negam a dimensão humana em uma cidade. Na discussão, o arquiteto se referia ao excesso de espaços cedidos aos veículos e à condensada ocupação do espaço urbano por mobiliários, que nem sempre visam ao bem-estar das pessoas. Todavia, se traçado um paralelo entre esse entendimento conceitual e o resultado da pesquisa, é plausível afirmar que essa obstrução e redução do espaço podem ser causadas também por pessoas, que o resultado de sensação de espaço não humanizado causa insegurança nas pessoas ou, ainda, que a desumanização esteja sendo causada, justamente, por humanos. Essa é uma hipótese controversa que merece ser aprofundada em estudos futuros.

Nos estudos empíricos sobre o espaço público urbano, como o citado, existem algumas hipóteses que tendem a ser quase dogmáticas. Por exemplo, que, no ambiente urbano, quanto maior for o tempo que as pessoas passarem na rua, maior será a tendência que haja interação entre elas (Gehl, 2006). Ainda, quanto mais humanizada for a permanência para a utilização da rua, especialmente para se locomover, mais interações tendem a surgir entre os cidadãos (Rogers e Gumuchdjian, 2001). Os resultados do presente estudo não se contrapõem a parte dessas constatações, mas abrem questões importantes sobre a qualidade das relações entre as pessoas, bem como sobre tendências de seus comportamentos.

O resultado da análise do histograma bivariado aponta nessa direção, pois o fato de haver uma relação direta entre o aumento do número de pessoas com o aumento da percepção de sensação de insegurança nos indivíduos entrevistados pode indicar uma possível mudança de comportamento e na forma como as pessoas se relacionam no e com o espaço público. Nessa linha, conforme a sociedade evolui, os espaços públicos e suas indissociáveis dinâmicas sociais tendem a evoluir juntos, causando inquietação pela forma como afetam a vida pública (Alex, 2011), o que pode acarretar a ressignificação das dinâmicas sociais (Puel e Fernandez, 2012).

Com o avanço das tecnologias de informação e comunicação (TICs), cada vez mais as relações e interações humanas passam a ser mediadas por dispositivos, artefatos e sistemas tecnológicos (Biocca *et al.*, 2003; Mitchell, 2005). Essa nova forma de interação entre as pessoas traz consigo a ressignificação no convívio entre os indivíduos, especialmente na forma de compreender o que, de fato, é estar na presença do outro (Biocca *et al.*, 2003). Essa sensação de estar na presença do outro e suas decorrências abre espaços para investigações que tratem mais especificamente da presença social.

A presença social, como afirmado anteriormente, tende a ser relacionada com aspectos positivos em discussões sobre os espaços públicos urbanos. Todavia, a presença social aguçada não deve, necessariamente, estar associada a coisas boas e gentis. Ela pode também estar associada a aspectos negativos da interação humana, como a elevação da vulnerabilidade a manipulações ou a comportamentos irracionais estimulados pela coletividade (Biocca *et al.*, 2003). Essa constatação é justamente o resultado que se observa na Figura 7.

Ainda sobre a controvérsia encontrada no resultado apresentado na Figura 7, uma outra hipótese a ser levantada é que as novas formas de as pessoas interagirem entre si em ambientes virtuais podem levar à percepção contrária daquilo que se tinha por certo nos estudos urbanos clássicos. Os espaços públicos continuam sendo o palco das interações sociais, pois é justamente seu caráter público que possibilita a interação com desconhecidos, o que os difere dos espaços privados (Andrade e Baptista, 2015). Assim, o espaço pode ser também compreendido como uma rede, ou seja, como o resultado das associações que acontecem em sua dimensão. Não é a estrutura, mas o que é tecido pelas relações que determina suas qualidades (Lemos, 2013); logo, a inserção de elementos intermediários na conexão dos pontos dessa rede pode afetar a forma como o espaço pode ser construído e percebido.

Se a forma como o espaço é percebido acaba por ser deturpada, então fica prejudicada a construção da identidade desses espaços só a partir de suas características físicas, impedindo que a estes sejam atribuídos significado e pertencimento, transformando-os em lugar. Entendendo, neste ponto, o lugar como fruto de uma construção coletiva e individual, e não uma propriedade ontológica da localidade (Lemos e Firmino, 2015). Ou seja, o espaço público, que deveria pertencer a uma determinada coletividade, passa a não ser interpretado com tanta clareza como algo que ao coletivo pertence e, portanto, a sensação do coletivo de se sentir bem quando rodeado daquela comunidade já acaba por não ter o mesmo sentido. A macrocomunidade, em si, tende a assumir um sentido mais tênue, na medida em que o pertencimento a uma localidade tende a ser relevante para o desenvolvimento do sentimento de lar a um determinado local para aglutinar e formar microcomunidades, o que também está relacionado com o bem-estar dos indivíduos e de suas famílias (Rioux *et al.*, 2017).

Por fim, uma última teoria que pode argumentar a favor da controvérsia encontrada na Figura 7 é a partir da análise da denotação de público que se dá ao espaço urbano, que indica que tais locais são abertos e acessíveis, sem exceção, a todos os cidadãos (Alex, 2011). Em oposição ao entendimento purista, existem leituras do contexto atual brasileiro que apontam para uma privatização dos espaços públicos, ou seja, para uma tomada dos espaços públicos por parte do capital privado e das classes dominantes, cerceando seu acesso à população em geral (Alves, 2015).

## CONCLUSÃO

A sociedade contemporânea vem passando por mudanças estruturais e com velocidades ampliadas pelo surgimento e intensificação de novas formas de relacionamento entre as pessoas. Os resultados da presente pesquisa mostram que isso pode estar influenciando a percepção de atributos fundamentais de microespaços públicos urbanos, como segurança, mobilidade e limpeza. Se essas mudanças fomentadas pela intensificação da experiência de utilização das TICs podem estar alterando a forma como as pessoas interagem entre si e, consequentemente, como passam a perceber o ambiente em que se veem implexas em espaços públicos, elevam-se também os desafios para gestores urbanos buscarem novas formas de planejar e realizar intervenções em tais espaços que se tornem mais consonantes com as expectativas de seus diferentes usuários.

Nesse contexto relacional, os espaços urbanos se mostram palcos de um novo tecer da rede social conectada física e virtualmente, em que os cidadãos podem estar percebendo e sentindo a cidade a partir de novos valores. Evidência disso foi a emergência de controvérsias importantes na investigação, como, por exemplo, a constatação de que a presença intensiva de pessoas transitando no espaço público foi percebida como indicador de insegurança, de problemas de limpeza do local e de dificuldade para mobilidade de pessoas com limitações físicas. É uma realidade que, de certa forma, desafia entendimentos clássicos sob os quais os aspectos positivos de tais espaços tinham associação direta com a maior intensidade da ocupação pelas pessoas. Dessas constatações, abrem-se inquietações para avançar na compreensão mais aprofundada sobre quais outras variáveis e em que intensidade elas podem estar alterando a percepção dos usuários dos espaços públicos urbanos.

Os achados da presente investigação parecem apontar para a ressignificação de meios que estão levando à ressignificação dos fins das relações sociais. Essas mudanças suscitam importantes questões – por exemplo, no campo da gestão urbana e das políticas públicas – sobre como planejar o ajuste das infraestruturas urbanas de modo mais consonante com os anseios da população em cada momento no tempo. Assim, nas constantes mudanças da sociedade urbana, alguns paradigmas passam a ser questionados, seja para a reflexão, seja para a construção de novos, que pautarão os estudos porvir. Nessa linha, esta investigação foi construída justamente com esse intuito, de buscar pontos controversos para fomentar o debate a partir da discussão de teorias que já se davam por consolidadas e se mostravam como consistentes parâmetros para a ação de planejadores e gestores urbanos. Nesse sentido, a contribuição para o debate se mostra principalmente por abrir novas possibilidades de compreender a produção e reprodução do espaço público urbano e de como ele se modifica conforme passam os anos, surgem novos meios de interação e mudam as dinâmicas sociais.

Especificamente em relação às transformações do espaço empírico investigado, a Rua XV de Novembro, em Curitiba, resultou de rompimento de concepções então sedimentadas sobre suas funções e transformada em uma via na escala do homem em uma época de plena expansão do automóvel. Nesse sentido, o projeto foi vanguardista e deixou seu legado para o planejamento urbano brasileiro. Todavia, poder identificar esses pontos de controvérsia reforça aquilo que a pesquisa se propôs a analisar, que é a relativa imprevisibilidade das políticas públicas em momentos pré e pós-implementação. Quando implementadas, estas deixam, pois, o âmbito conceitual do papel e das letras e são entregues às realidades social, política e econômica que condicionarão sua condução até um novo ponto de inflexão. Ainda que, como no caso da Rua XV, o êxito da política tenha sido alcançado de forma geral, nota-se que alguns efeitos colaterais indesejáveis, talvez não considerados por seus idealizadores, acabam por acontecer. E isso, entretanto, é menos dependente de negligência ou incapacidade técnica de seus planejadores e mais da própria imprevisibilidade de grande parte dos fenômenos urbanos complexos.

## REFERÊNCIAS

- ALEX, S. 2011. Projeto da praça: convívio exclusão no espaço público. 2ª ed. ed. São Paulo: Editora Senac, 291 p.
- ALVES, G. 2015. Ocupação dos Espaços Públicos: de baixo para cima e para todos os lados. *Revista Políticas Públicas e Cidades*, 3(3): 78-92.
- ANDRADE, L. T.; BAPTISTA, L. V. 2015. Espaços públicos: interações, apropriações e conflitos. Sociologia, *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, XXIX:129-146. <https://doi.org/10.21747/0872-3419/soc31>
- BAI, X.; MCALLISTER, R. R. J.; BEATY, R. M. ; TAYLOR, B. 2010. Urban policy and governance in a global environment: complex systems, scale mismatches and public participation. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 2(3): 129-135. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2010.05.008>
- BASOLE, A.; BHATTACHARYA, R. 2017. Editorial introduction: urban management in developing economics: challenges for public policy. *Decision*, 44(2): 85-89. <https://doi.org/10.1007/s40622-017-0158-4>
- BEAUMONT, J.; NICHOLLS, W. 2008. Plural Governance, Participation and Democracy in Cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(1): 87-94. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00779.x>
- BENDER, A.; DIN, A.; FAVARGER, P.; HOESLI, M.; LAAKSO, J. 1997. An Analysis of Perceptions Concerning the Environmental Quality of Housing in Geneva. *Urban Studies*, 34(3): 503-513. <https://doi.org/10.1080/0042098976104>
- BIANCONI, F.; CLEMENTE, M.; FILIPPUCCI, M.; SALVATI, L. 2018. Regenerating Urban Spaces: A Brief Commentary on Green Infrastructures for Landscape Conservation. *Tema Journal of Land Use, Mobility and Environment*. 11(1): 107-118. <https://doi.org/10.6092/1970-9870/5216>
- BIOCCA, F.; HARMS, C.; BURGOON, J. K. 2003. Toward a more robust theory and measure of social presence: review and suggested criteria. *Presence by the Massachusetts Institute of Technology*, 12(5) :456-480. <https://doi.org/10.1162/105474603322761270>
- CESLAU EX ISTO. 2017. Curitiba a Velha. Disponível em: <http://ceslaumakovski.blogspot.com.br/p/curitiba-velha.html>. Acesso em: 21/05/2017.
- COHEN-BLANKSHTAIN, G.; NIJKAMP, P.; VAN MONTFORT, K. 2004. Modelling ICT Perceptions and Views of Urban Front-liners. *Urban Studies*, 41(13): 2647-2667. <https://doi.org/10.1080/0042098042000294600>
- CURITIBA ANTIGA. 2017. Curitiba Antiga. Disponível em: <http://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/21/rua-xv-de-novembro.html>. Acesso em: 21/05/2017.
- CYBRIWSKY, R. 1999. Changing patterns of urban public space: observations and assessments from the Tokyo and New York metropolitan areas. *Cities*, 16(4): 223-231. [https://doi.org/10.1016/s0264-2751\(99\)00021-9](https://doi.org/10.1016/s0264-2751(99)00021-9)
- DE GROOT, J. 2012 .Coastal towns in transition: local perceptions of landscape change. *Australasian Journal of Environmental Management*, 19(3): 203-204. <https://doi.org/10.1080/14486563.2012.693048>
- DONG, R.; ZHANG, Y.; ZHAO, J. 2018. How Green Are the Streets Within the Sixth Ring Road of Beijing? An Analysis Based on Tencent Street View Pictures and the Green View Index. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(7): 06-29. <https://doi.org/10.3390/ijerph15071367>
- DOS ANJOS, L. A.; DANTAS, M. M.; SANTANA, T. J. S. 2013. Copa do Mundo, Manifestações e a Ocupação do Espaço Público. *Motrivivência*, XXV(41): 13-26. <https://doi.org/10.5007/2175-8042.2013v25n41p13>
- DUARTE, F. 2017. Space, Place and Territory. A critical review on spatialities. London and New York: Routledge, 168 p. <https://doi.org/10.4324/9781315598888>
- DYE, T. R. 2013. Understanding Public Policy. Boston: Pearson, 372 p.

- EASTON, D. 1953. *The political system: an inquiry into the state of political science*. New York: Alfred A. Knopf, 320 p.
- ETINGOFF, K. 2015. *Urban development for the 21st century: managing resources and creating infrastructure*. Boca Raton: Apple Academic Press, 331 p.  
<https://doi.org/10.1201/b18765>
- FARIAS, T. M.; GURGEL, F. F.; DINIZ, R. F.; ELALI, G. A. 2017. A Copa do Mundo 2014 em Natal (RN-Brasil): Um estudo sobre a percepção dos moradores. *Research, Society and Development*, 5(1): 49-76. <https://doi.org/10.17648/rsd-v5i1.90>
- FIOVARANTI, L. M. 2014. A operação urbana Butantã - Vila Sônia e a (re) produção do espaço urbano em São Paulo: estratégias e conflitos. *Confins - Revista franco-brasileira de geografia*, 22. <https://doi.org/10.4000/confins.9767>
- FIRMINO, R. J.; CAMARGO, A. R. 2000. Espaços Tecnológicos: o Desenvolvimento tecnológico e a configuração urbana e regional. In: *Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído - Modernidade e Sustentabilidade*, 8, Salvador, 2000. *Anais.... Salvador, ENTAC*. <https://doi.org/10.17012/entac2014>
- GAZETA DO POVO. 2014. Nostalgia. *Gazeta do Povo*. 5 de abr.
- GEHL, J. 2006. *La humanización del espacio: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 211 p.
- \_\_\_\_\_. 2013. *Cidade Para as Pessoas*. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Perspectiva, 262 p.
- GEYH, P. 2009. *Cities, Citizens, and Technologies: Urban Life and Postmodernity*. New York: Routledge. 248 p.
- GRIMM, I. J.; SAMPAIO, C. C.; PROCOPIK, M. 2018. Encadeamento ecosocioeconômico e gestão urbana: um estudo das feiras livres na cidade de Curitiba (PR). *Novos Cadernos NAEA*, 21(1): 35-56.  
<https://doi.org/10.5801/ncn.v21i1.4884>
- GUALINI, E. 2005. Reconnecting space, place, and institutions: inquiring into "local" governance capacity in urban and regional research. In: *The network society: a new context for planning*. Louis Albrechts e Seymour J. Mandelbaum, (Orgs.). London, UK: Routledge - Taylor & Francis Group, p. 284-306.
- HEGEDUS, J.; TOSICS, I. 1994. The Poor, the Rich and the Transformation of Urban Space: Editors' Introduction to the Special Issue. *Urban Studies*, 31(7): 989-993. <https://doi.org/10.1080/00420989420080901>
- JONES, P.; MARSHALL, S.; BOUJENKO, N. 2008. Creating more people-friendly urban streets through 'link and place' street planning and design. *IATSS Research*, 32(1): 14-25. [https://doi.org/10.1016/s0386-1112\(14\)60196-5](https://doi.org/10.1016/s0386-1112(14)60196-5)
- KLEIN, J.; MÄNTYSALO, R.; JUHOLA, S. 2016. Legitimacy of urban climate change adaptation: a case in Helsinki. *journal article*. *Regional Environmental Change*, 16(3): 815-826. <https://doi.org/10.1007/s10113-015-0797-y>
- KLIJN, E. 2008. Complexity theory and public administration: what's new? *Public Management Review*, 10(3): 299-317. <https://doi.org/10.1080/14719030802002675>
- KLIJN, E.; TEISMAN, G. 2007. Complexity Theory and Public administration: A critical appraisal In: *Eleventh International Research Symposium on Public Management*, 11, Potsdam, Germany, 2007. *Proceedings..... Potsdam, IRSPM*, 1-33.
- LEMOS, A. 2013. Espaço, mídia locativa e teoria ator-rede. *Galáxia*, 25: 52-65.  
<https://doi.org/10.1590/s1982-25532013000200006>
- LEMOS, A; FIRMINO, R. 2015. I connect, therefore I am!: places, locales, locations and informational territorialization. *Estudos do Século XX*, 15: 17-34.  
[https://doi.org/10.14195/1647-8622\\_15\\_1](https://doi.org/10.14195/1647-8622_15_1)
- LIU, J.; KANG, J.; BEHM, H.; LUO, T. 2014. Landscape spatial pattern indices and soundscape perception in a multi-functional urban area, Germany. *Journal of Environmental Engineering and Landscape Management*, 22(3): 208-218.  
<https://doi.org/10.3846/16486897.2014.911181>

- MACPHEE, G. 2002. The architecture of the visible technology and urban visual culture. London: Continuum International Publishing Group, 234 p.
- MANVILLE, M. 2012. People, Race and Place: American Support for Person- and Place-based Urban Policy, 1973–2008. *Urban Studies*, **49**(14): 3101-3119. <https://doi.org/10.1177/0042098011432556>
- MANZI, A. G. M. 2008. *Grandes projetos urbanos na cidade de Curitiba: impactos e externalidades*. Curitiba, Paraná. Dissertação de mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUCPR, 159 p. <https://doi.org/10.23900/2359-1552v6n2299>
- MESHUR, H. F. A. 2013. Accessibility for people with disabilities in urban spaces: A Case Study of Ankara, Turkey. *International Journal of Architectural Research*, **7**(2): 18. <http://dx.doi.org/10.26687/archnet-ijar.v7i2.154>
- MITCHELL, W. J. 2005. *Me++: the cyborg self and the networked city*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 259 p.
- NAS, P. J.M. 2011. *Cities full of symbols: a theory of urban space and culture*. Leiden: Leiden University Press, 303 p. <https://doi.org/10.5117/9789087281250>
- OKANO, H.; SAMSON, D. 2010. Cultural urban branding and creative cities: A theoretical framework for promoting creativity in the public spaces. *Cities*, **27**: 10-15. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2010.03.005>
- PETERS, K; DE HAAN, H. 2011. Everyday spaces of inter-ethnic interaction: the meaning of urban public spaces in the Netherlands. *Leisure/Loisir*, **35**(2): 69-190. <https://doi.org/10.1080/14927713.2011.567065>
- PINTO, A. M. A. 2015. Construção de espaços públicos em Bogotá e Rio de Janeiro: uma análise comparada dos projetos públicos durante a década de 1990. *Cadernos Metrópole*, **17**: 517-540. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2015-3411>
- PROCOPIUCK, M. 2013. *Políticas Públicas e Fundamentos da Administração Pública: Análise e Avaliação: governança e redes de políticas, administração judiciária*. São Paulo: Atlas, 383 p. <https://doi.org/10.26668/indexlawjournals/2525-9822/2018.v4i2.5109>
- PROCOPIUCK, M.; ROSA, A. 2015. Evaluation of communities' perception on public policies, urban rivers functions, and qualities: the Belém River case in Curitiba. *Urban Water Journal*, **12**(7): 597-605. <https://doi.org/10.1080/1573062x.2015.1024690>
- PUEL, G.; FERNANDEZ, V. 2012. Socio-technical systems, public space and urban fragmentation: the case of "cybercafés" in China. *Urban Studies*, **49**(6): 1297-1313. <https://doi.org/10.1177/0042098011410333>
- RASOOLIMANESH, S. M.; ROLDÁN, J. L.; JAAFAR, M.; RAMAYAH, T. 2017. Factors Influencing Residents' Perceptions toward Tourism Development: Differences across Rural and Urban World Heritage Sites. *Journal of Travel Research*, **56**(6): 760-775. <https://doi.org/10.1177/0047287516662354>
- REZENDE, D.A.; PROCOPIUCK, M. 2018. Projeto de cidade digital estratégica como política pública: o caso de Chicago, EUA. *Revista Tecnologia e Sociedade*, **14**(33): 246-269. <https://doi.org/10.3895/rts.v14n33.7467>
- RIOUX, L.; SCRIMA, F.; WERNERS, C.M. 2017. Space appropriation and place attachment: university students create places. *Journal of Environmental Psychology*, **50**: 60-68. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.02.003>
- RODRÍGUEZ, M. C. 2013. Urban Insecurity as a Language of Political Contention in Madrid (Spain). *Journal of Arts and Humanities*, **2**(6): 14.
- ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. 2001. *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili, 180 p.
- ROSA, A.; PROCOPIUCK, M.; FREY, K. 2016. *Governança pública, redes sociotécnicas e políticas ambientais urbanas*. Curitiba: PUCPRESS, 272 p.
- SCHEAFFER, R. L.; MENDENHALL III, W.; OTT, R. L. 2006. *Elementary survey sampling*. 6th ed. Belmont: Duxbury Press, 464 p.
- SCHNELL, I.; BENJAMINI, Y. 2005. Globalisation and the Structure of Urban Social Space: The Lesson from Tel Aviv. *Urban Studies*, **42**(13): 2489-2510. <https://doi.org/10.1080/00420980500380402>

- SHAFTOE, H. 2008. *Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*. London: Earthscan, 154 p. <https://doi.org/10.4324/9781849770873>
- SHEN, Q.; ZENG, W.; YE, Y.; ARISONA, S. M.; SCHUBIGER, S.; BURKHARD, R.; QU, H. 2018. StreetVizor: Visual Exploration of Human-Scale Urban Forms Based on Street Views. *IEEE Transactions on Visualization and Computer Graphics*, **24**(1): 1004-1013. <https://doi.org/10.1109/tvcg.2017.2744159>
- SILVA, S. T. 2003. Políticas públicas e estratégias de sustentabilidade urbana. Série Grandes Eventos - Meio Ambiente, **1**:1-14.
- SIMPSON, B. 1997. Towards the Participation of Children and Young People in Urban Planning and Design. *Urban Studies*, **34**(5-6): 907-925. <https://doi.org/10.1080/0042098975880>
- SOBARZO, O. 2006. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, **19**: 93-111. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2006.73992>
- SPATTINI, L.; LANDI, G.; VISENTINI, C.; DE ROSA, C.; FIORILLO, A.; FERRARI, S. E MATTEI, G. 2013. Urban insecurity and fear of crime. a study among patients with anxiety and depressive disorders. *European Psychiatry*, **28**: 1. [https://doi.org/10.1016/s0924-9338\(13\)75940-6](https://doi.org/10.1016/s0924-9338(13)75940-6)
- TUCKER, J. 2012. Eye on the Street: Photography in Urban Public Spaces. *Radical History Review*, **2012**(114): 7-18. <https://doi.org/10.1215/01636545-1597979>
- WAGENAAR, H. 2007. Governance, Complexity, and Democratic Participation: How Citizens and Public Officials Harness the Complexities of Neighborhood Decline. *The American Review of Public Administration*, **37**(1): 17-50. <https://doi.org/10.1177/0275074006296208>
- WEN, C.; JUAN, Y.; YANG, A. 2017. Enhancement of city breathability with half open spaces in ideal urban street canyons. *Building and Environment*, **112**: 322-336. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2016.11.048>
- ZAIT, A. 2017. Exploring the role of civilizational competences for smart cities' development. *Transforming Government: People, Process and Policy*, **11**(3): 377-392. <https://doi.org/10.1108/tg-07-2016-0044>
- ZHANG, C.; GURSOY, D.; DENG, Z.; GAO, J. 2014. Impact of culture on perceptions of landscape names. *Tourism Geographies*, **17**(1): 134-150. <https://doi.org/10.1080/14616688.2014.959991>

Submetido: 13/11/2017  
Aceito: 24/10/2018