

# | 979 | A RUA E O DESENVOLVIMENTO DA ESFERA PÚBLICA: REFLEXÃO SOBRE OS USOS E APROPRIAÇÕES NAS RUAS DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA <sup>1</sup>

*Alessandro Filla Rosaneli*

## **Resumo**

Este artigo apresenta um estudo comparativo sobre a paisagem urbana e humana das “avenidas principais” de nove municípios que compõe a Região Metropolitana de Curitiba. Entende-se que a rua é o mais fundamental elemento quantitativamente mais presente e visível do espaço público e o palco principal no qual se desenvolve a esfera pública. Estas avenidas foram escolhidas entre os vários tipos de ruas porque concentram as atividades comerciais e de serviços naquelas áreas urbanas e, portanto, as atividades de pedestres, ciclistas e motoristas se apresentam de forma mais expressiva. A investigação original adota 3 níveis de observação – metropolitana, municipal e local, e nestas linhas se descreverão os resultados parciais da escala local. A pesquisa tem permitido analisar os elementos físicos e sensoriais específicos da paisagem da rua e as formas de uso e apropriação social do espaço e, assim, inferir sobre o desenvolvimento da esfera pública na cidade contemporânea brasileira.

**Palavras-chaves:** Espaço Público; Esfera Pública; Ruas; Paisagem Urbana; Região Metropolitana de Curitiba.

## **Introdução**

As ruas urbanas podem apresentar inúmeras configurações físicas, mas na grande maioria das cidades brasileiras, conformam-se de modo quase inalterável: uma via ladeada por dois passeios idênticos; quando muito, apresentam um canteiro central para apartar o tráfego dos veículos. Contudo, como elemento quantitativamente mais presente e visível do espaço público, constituem-se no principal palco para o exercício da vida pública, congregando múltiplas formas de uso e apropriação, cuja criatividade e inventividade de ocupação são marcantes características (ROSANELI, 2011; 2012). Dessa forma, expressam de modo claro, mas nem sempre perceptível ao olhar desatento, as conquistas e os reveses de uma sociedade e, por isso, têm sido objeto de grande interesse entre os vários campos de estudo do espaço urbano. Como exemplo, os trabalhos, já clássicos, de Jacobs (2000 [1961]), Appleyard (1981), Gehl (2003 [1987]), Whyte (2009 [1988]), Moudon (1991), Lynch & Hack (1984), Jacobs (1995), Jacobs, MacDonald e Rofé (2002), demonstram, em distintas abordagens, o interesse que este elemento da forma urbana desperta. No cenário brasileiro,

---

<sup>1</sup> Este trabalho está ancorado em pesquisa em andamento com suporte do CNPq (Edital MCT-CNPq 14/2010) e da Fundação Araucária (Edital 14/2009), sob o título “Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil – o caso da Região Metropolitana de Curitiba, Paraná”.

entretanto, entre as poucas pesquisas que têm se debruçado sobre este objeto, poder-se-ia destacar o trabalho de Santos *et alii* (1985) e de Yázigi (2000).

Nos últimos anos, entretanto, as questões em torno das variadas atribuições das ruas têm passado por renovado ciclo de debate, que confirma sua relevância na estrutura urbana e ao mesmo tempo em que detalha meios para que as ruas se transformem em efetivos locais de vivência diária da população. Especialmente na Europa e, sobretudo no Reino Unido, uma sequencia de estudos levados a cabo por mais de uma década pela iniciativa pública tem indicado a prioridade na agenda política; dentre tantos, destaca-se ODPM (1998), CABE (2002), ARTISTS (2004) e DfT (2007) Ressaltam-se, neste cenário, os esforços da municipalidade de Londres em prover espaços públicos de qualidade para a recepção de megaeventos esportivos, expostos em TF (2010), por exemplo. Tais manuais e estudos defendem que as ruas devam assumir uma abordagem “orientada para as pessoas”, em que questões de segurança, proteção, mobilidade, acessibilidade, sustentabilidade, gestão participativa, manutenção, estética, dentre outras, somam-se para atingir um nível de excelência para toda a sociedade, sem restrições de gênero, idade e condições de locomoção.

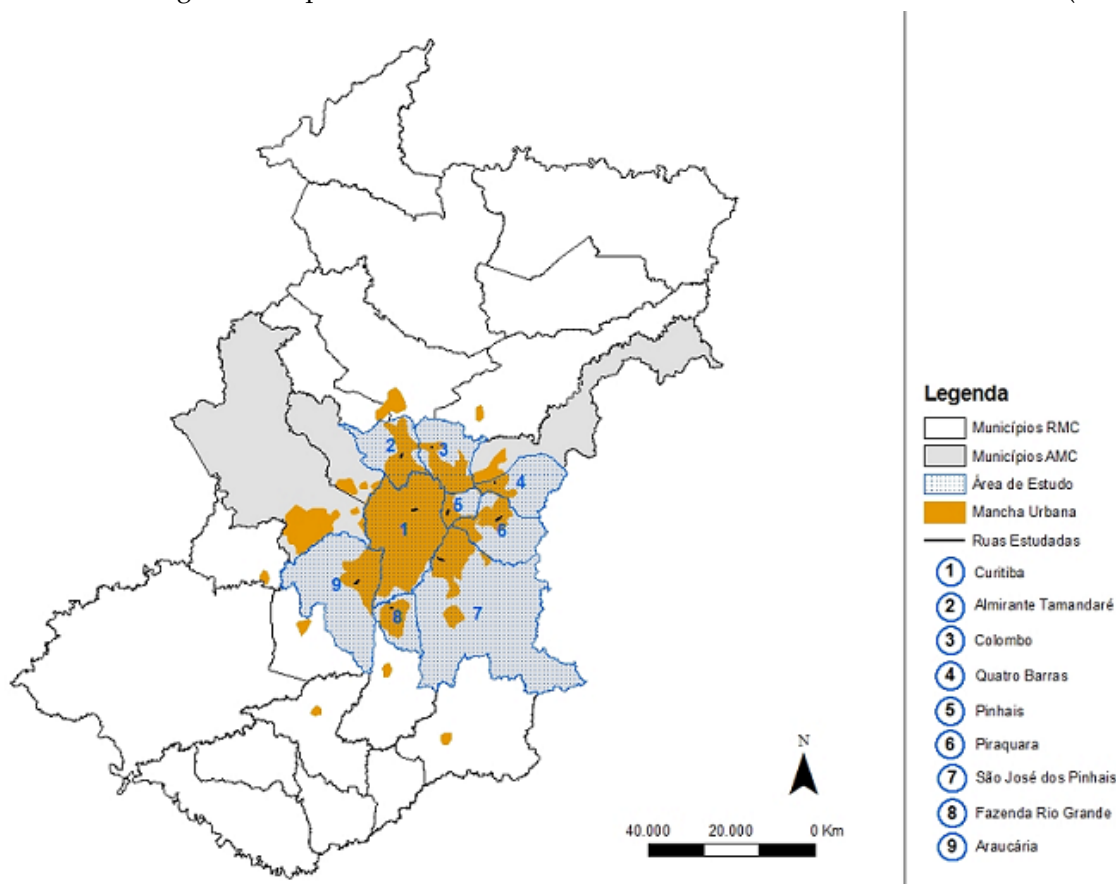
Por outro lado, a discussão sobre o conceito de “esfera pública” tem despertado interesse entre os pesquisadores brasileiros, também em distintos campos do conhecimento. De modo específico para o presente trabalho, Queiroga *et alii* (2009) enfatizam a distinção de sentido deste conceito do de “espaço público”. Para estes autores, a ideia de esfera de vida pública, ou simplesmente, esfera pública, trabalhados, sobretudo, pelos filósofos Hannah Arendt e Jürgen Habermas, pode ser desmembrado em uma concepção *lato sensu*, mais ampla, denominada de “esfera pública geral”, própria de toda a vida em público, uma aceção menos extensa, *stricto sensu*, a “esfera pública política”, relacionada à organização do poder, e a outro juízo que acompanha a crescente complexidade da sociedade capitalista, a “esfera social”, caracterizada pelas relações econômicas de mercado. Assim, esta aceção permitiria uma ampliação do foco de análise da vida cotidiana, pois se poderia apreendê-la onde e quando vier a se manifestar, tanto em espaços de domínio patrimonial privado quanto de pertencimento público. Em tais âmbitos, ocorreria uma serie de ações comunicativas, incluindo a constituição de signos não verbais, que concorreriam para o desenvolvimento das relações sociais. E, da mesma forma, apreende-se que os recintos conformados pelas ruas urbanas possuiriam plena potencialidade de se configurarem no fundamental palco para o desenrolar da vida cotidiana.

Contudo, embora este conjunto de estudos em distintos campos do conhecimento partilhem muitos pontos em comum, as mesmas dificuldades, há décadas esboçadas, ainda estão majoritariamente presentes em várias ruas pelo mundo. No caso nacional, por exemplo, o noticiário jornalístico tem, irremediavelmente, exposto cada vez mais as circunstâncias precárias no tratamento do espaço público, ainda que a legislação, nas distintas esferas da administração, esteja ampla e historicamente estabelecida. De fato, raros são os domínios em que as condições de uso estão plenamente de acordo com o arcabouço legal e normativo que rege sobre as condições físicas neste âmbito. Assim, não seria demasiado exagero sentenciar que a maioria das ruas brasileiras, não foi modelada, não tem sido construída e não são geridas de forma que considerem questões de sustentabilidade, incorporem a dimensão estética e deem condições de suportar, sem graves riscos à segurança de seus usuários, a enorme variedade de possíveis atributos para além da circulação.

Netas linhas procura-se ponderar sobre este panorama a partir das considerações advindas de uma pesquisa de maior envergadura, ainda em andamento, que tem averiguado a situação dos sistemas de espaços livres – públicos e privados – na extensa e diversa rede urbana brasileira. No caso aqui exposto, trabalha-se com as áreas urbanas conurbadas de municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), formando o que se denomina de Núcleo Urbano Central (NUC), na definição empregada pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC, 2006), como exposto na FIGURA 01.

Faz parte deste recorte um conjunto de 09 municípios: Almirante Tamandaré, Araucária, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais. A TABELA 01 reúne alguns dados socioeconômicos para distinção preliminar das aglomerações estudadas. Para tanto, esta pesquisa tem adotado uma abordagem em três níveis: i) metropolitano e ii) municipal, nos quais se pretende construir um quadro geral da situação dos espaços livres dentro destas estruturas urbanas, e iii) do lugar, que se prende à análise das condições físicas, sensoriais e sociais para o desdobrar da esfera pública.

FIGURA 01: Região Metropolitana de Curitiba e o Núcleo Urbano Central. Fonte: Rosaneli (2012).



Serão descritos os resultados preliminares encontrados ao nível do lugar cuja primeira etapa de pesquisa investiga o sistema de espaços livres de domínio público, com ênfase nas ruas urbanas. Para tanto, partiu-se da premissa de se selecionar um tipo de rua que pudesse ser plenamente comparada entre os municípios selecionados e que concentrasse uma diversificada gama de funções. Assim, foram investigadas as “avenidas principais”, porque são centrais para a economia urbana de seus municípios e estão localizadas nos centros urbanos, locais em que se concentram as atividades de comércio e serviços mais essenciais e, assim, as atividades de pedestres, ciclistas e motoristas se apresentam de modo mais expressivo. No Brasil, é muito comum uma rua central ser considerada como principal e concentrar os estabelecimentos economicamente mais importantes, mesmo para aglomerações de médio ou grande porte populacional. Portanto, foram estudadas 11 ruas, descritas na TABELA 02.

TABELA 01: Dados socioeconômicos dos municípios componentes do Núcleo Urbano Central. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO TOTAL (2010)	POPULAÇÃO URBANA (2010)	ENDEREÇOS URBANOS (2010)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (2010) (HAB/KM2)	PIB/CAPITA (US\$) (2009)	IDH (2000)
Almirante Tamandaré	103.204	98.892 (95,82%)	35.053	529,94	5.925,60	0,728
Araucária	119.123	110.205 (92,51%)	42.345	253,90	101.411,26	0,801
Colombo	212.967	203.203 (95,41%)	74.070	1.079,08	7.547,04	0,764
Curitiba	1.751.907	1.751.907 (100%)	719.779	4.024,84	24.720,21	0,856
Fazenda Rio Grande	81.675	75.928 (92,96%)	30.439	700,02	5.967,71	0,763
Pinhais	117.008	117.008 (100%)	44.500	1.926,09	20.129,08	0,815
Piraquara	93.207	45.738 (49,07%)	17.564	410,54	5.489,16	0,744
Quatro Barras	19.851	17.941 (90,37%)	6.978	109,59	27.509,50	0,774
São José dos Pinhais	264.210	236.895 (89,66%)	92.688	279,16	41.217,10	0,796

Para que a apreensão das ruas selecionadas pudesse ser a mais completa possível, foram utilizados vários métodos e técnicas, quantitativos e qualitativos: levantamentos de campo com observação participante, entrevistas estruturadas, coleta de dados físicos, sensoriais e comportamentais, por meio de fotos, filmagens, contagens de usuários e mapas comportamentais. Promove-se, desse modo, a devida “triangulação” (LAY e REIS, 2005), como forma de contrabalancear os desvios e/ou tendências da aplicação unitária de um método específico. A pesquisa, assim, fundamentou-se em cinco tópicos inter-relacionados, dos quais i) a história da estruturação espacial da rua e a ii) percepção dos próprios frequentadores do espaço, embora importantes para o completo entendimento do ambiente da rua, não serão aqui descritos. Portanto, serão discutidos os seguintes tópicos: iii) os atributos físicos; iv) os aspectos sensoriais; v) os usos e apropriações do espaço. Durante os anos de 2011 e 2012, em todas as estações do ano, de dia e à noite, com exceção dos períodos chuvosos, foram realizadas 46 visitas às ruas selecionadas. Com uma equipe de 16 integrantes, foram percorridos mais de 2.300 quilômetros de carro e quase 900 quilômetros à pé. No total, foram analisadas aproximadamente 25.000 fotografias e 2.000 horas de vídeo. Com este caminho metodológico, tornou-se possível avaliar cada uma das 11 ruas de modo

comparativo e, assim, inferir acerca de aspectos particulares e gerais para a constituição da esfera da vida pública contemporânea na cidade brasileira.

TABELA 02: Municípios estudados e características das ruas selecionadas.

MUNICÍPIO	RUAS SELECIONADAS	TRECHO	LARGURA DA VIA	LARGURA DA CALÇADA
Almirante Tamandaré	Avenida Emílio Johnson	14 quarteirões - aprox. 750 m	7 m	2 X 3 m
Araucária	Avenida Dr. Victor do Amaral	12 quarteirões - aprox. 970 m	12 m	2 X 2 a 3 m
Colombo	Avenida XV de Novembro	4 quarteirões - aprox. 390 m	9 m	2 X 3 m
Curitiba	Rua Marechal Deodoro	16 quarteirões - aprox. 980 m	14 m	2 X 5 m
	Rua XV de Novembro	13 quarteirões - aprox. 780 m	X	22 m
Fazenda Rio Grande	Rua César Carelli	6 quarteirões - aprox. 283 m	8 m	2 X 4 m
Pinhais	Avenida Camilo di Lellis + Rua Jacob Macanhan	21 quarteirões - aprox. 1.370 m	9 a 13 m	2 X 3 a 5 m
Piraquara	Avenida Getúlio Vargas	16 quarteirões - aprox. 1.340 m	12 m	2 X 3 a 6 m
Quatro Barras	Avenida Dom Pedro II	5 quarteirões - aprox. 400 m	12 m	2 X 4 m
São José dos Pinhais	Avenida XV de Novembro	16 quarteirões - aprox. 680 m	X	20 m

## Usos e apropriações nas ruas da RMC

Diante do exposto, pondera-se que esta investigação se insere no vasto campo de estudos voltado à compreensão da relação ambiente-comportamento. Entende-se que arquitetos e urbanistas possuem uma grande capacidade de contribuição para este domínio científico, sobretudo pela capacidade de apreensão das nuances transitórias da paisagem como cenário em que as ações humanas se desenvolvem no cotidiano. Assim, explica-se a inclinação deste estudo a favor da apreensão dos aspectos físicos e sensoriais do ambiente em detrimento da análise das circunstâncias psicológicas do comportamento humano. Contudo, as marcas e os vestígios impressos no espaço conformam um conjunto de informações que possibilita apreender o cotidiano com certa precisão. Do conjunto de autores que subsidiou a construção do arsenal investigativo, poder-se-ia destacar os trabalhos de Whyte (1988), Zeizel (2006 [1981]) e Rapoport (1990 [1982]).

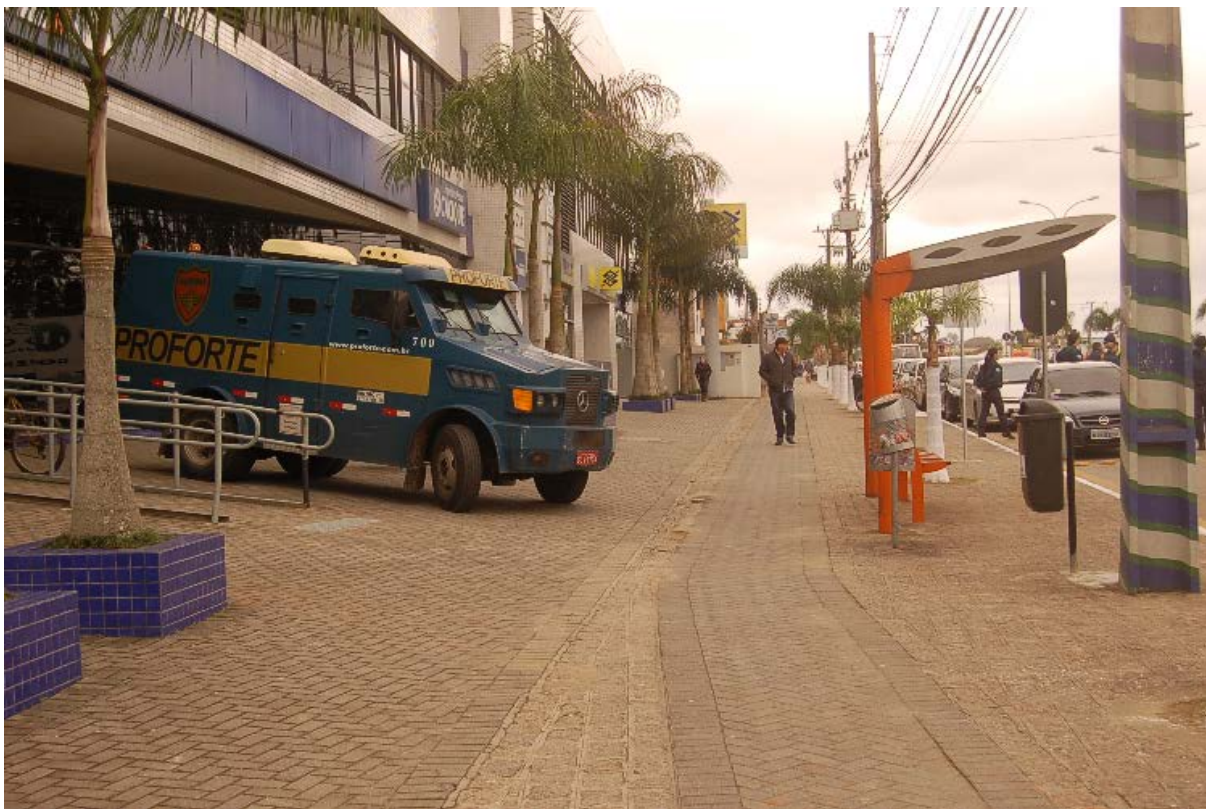
Uma das hipóteses que sustentou as primeiras reflexões incide sobre a visível diferença de tratamento do espaço público nos municípios da RMC. Em razão de investimentos sociais consolidados há tempos, a cidade de Curitiba *ainda* tem sido reconhecida internacionalmente pelos seus feitos urbanísticos, como se retira de Jacobs (2011); entretanto, os municípios ao redor, em geral, não conseguem acompanhar suas conquistas na transformação de seus espaços públicos. De fato, se as ruas observadas em Curitiba apresentam razoável grau de qualidade ambiental e paisagística – não sem problemas, evidentemente – e, embora seus atributos sejam bem conhecidos pela população regional, esta familiaridade não tem inspirado movimentos sociais por melhorias substanciais nas cidades vizinhas. Assim, poder-se-ia afirmar que a quantidade de situações problemáticas e potencialmente conflitantes encontradas neste conjunto de ruas esboça um quadro de desalento pelo espaço comum. Mais além, também não seria exagero ponderar que tal situação seria extensível a outros contextos no país, conforme se observa em Prado (2012).

Várias questões têm sido investigadas na escala local da pesquisa, ainda em desenvolvimento. Certamente, a questão central que emana da observação diária destas ruas comerciais é o resultado da indistinção entre os domínios público e privado, especialmente nas calçadas. Em consequência, a apropriação indevida deste espaço do pedestre acontece de várias formas e por vários personagens. Talvez o caso mais emblemático seja a costureira cena de um caminhão-forte de carga de valores estacionado na calçada, ou em trecho proibido da via, cercado de seguranças altamente armados, evidenciando o desrespeito dos estabelecimentos bancários até mesmo com seus “clientes”, como indica a FIGURA 02. Diante de custosas soluções para resolver a demanda criada por este serviço, o espaço comum que é sacrificado. Cabe ressaltar que a regulamentação em nível nacional que define este tipo de situação (BRASIL, 2008) tem sido alvo de interpretações duvidosas, pelas empresas e pelo Poder Público, dada a permanência desta irregularidade.

Outro pernicioso modo de invasão, em razão de sua constância ao longo do dia, torna-se uma das situações que mais suscita dificuldades para os pedestres e advém da falta de claras indicações do local de estacionamento de veículos; assim, além de aumentar a sensação do domínio do automóvel, expõe pedestres a situações de insegurança e risco de graves acidentes. Por fim, uma apropriação muito comum é a exposição de produtos na calçada avançando na área destinada à circulação de pedestres. Certamente, com maior

controle, esta cena teria muito a contribuir para maior riqueza da cena urbana, mas a regra instaurada não privilegia a maioria.

FIGURA 02: Pinhais. Caminhão forte estacionado em local não regulamentado..



Fonte: o autor, 2011

Ainda no universo do pedestre, observando-se os tipos e a situação dos pisos, a presença e a disposição do mobiliário urbano e as facilidades (ou não) para a acessibilidade universal, tem-se um quadro de desalento e quase descontrole. Em geral, tem-se a impressão que o mobiliário tem sido implantado a esmo, sem levar em conta os elementos já existentes ou mesmo as necessidades dos transeuntes, como observado na FIGURA 03. Em grande parte das situações observadas, constituem-se em obstáculos, sobretudo para o deslocamento de pessoas com algum tipo de dificuldade de locomoção, apesar de legislação e normatização em nível nacional. Neste sentido, o descuido com o mobiliário dificulta o estabelecimento das múltiplas funções que a rua pode agregar à cidade.



FIGURA 03: Almirante Tamandaré. Mobiliário implantando de forma descoordenada.



Fonte: o autor, 2012.

Com relação aos pavimentos, nos casos em que há a separação entre a via e as calçadas, registrou-se que as condições de uso para os veículos sempre estão em melhor estado que a dos pedestres, fato que indica as prioridades. Outra questão relativa à complacência ao veículo pode ser atestada durante o período noturno, pela iluminação insuficiente, inconstante e, portanto, perigosa das calçadas, sempre contrastando com os níveis suficientemente adequados para a via. A presença de depressões, deformações, descontinuidades e interrupções na pavimentação dos passeios prosseguem como os problemas persistentes. E a despeito da legislação e normatização nacional que padroniza a acessibilidade nos locais públicos desde 2004, raros são os exemplos que contribuem para um passeio seguro; até mesmo quando as normas são seguidas, encontram-se dificuldades na prática. No tocante à iluminação pública, a mesma primazia, já que poucos foram os arranjos voltados para o conforto dos pedestres: em geral, a iluminação das vias é mais forte e homogênea do que a das calçadas, que, muitas vezes, nem eram iluminadas; alguns trechos melhor iluminados se encontravam em frente a algumas edificações comerciais na maioria ocupadas por farmácias.

Nos municípios analisados, é comum que suas ruas principais reúnam as principais atividades comerciais e de serviços, sobretudo no pavimento térreo das

edificações. Este aspecto permite que as atividades dos pedestres sejam incentivadas nas calçadas, dada a relação “osmótica” entre as edificações e o espaço público (CARMONA, HEATH e TIESDELL, 2005). E, para melhor controlar os fluxos, é usual a presença de “seguranças” defronte aos estabelecimentos; e para divulgar as promoções, variadas estratégias: desde caixas de som sintonizadas às estações de rádio à presença do promotor de vendas, com sua distinta voz. No entanto, poucas edificações abrigam atividades noturnas, contribuindo para que, ao anoitecer, a dinâmica da rua se altere completamente. Na maioria dos casos estudados, as atividades que foram observadas abertas à noite pouco ajudam para agregar uso à rua, como, novamente, as farmácias.

Outro aspecto que também dinamiza o uso da rua é a presença de comércio ambulante nas calçadas, fato verificado em todas as cidades, em diversas intensidades. Mesmo que este aspecto seja motivo de muita controvérsia sobre sua legalidade, pois em geral estes trabalhadores e suas mercadorias não são regularizados, sua presença também pode ser um indicativo de vitalidade dos negócios – as entrevistas realizadas indicam que a sua localização é determinada por condicionantes do comércio legal; de forma fixa ou não, apresentam-se vendendo uma grande variedade de mercadorias - frutas, verduras, roupas e acessórios, bugigangas, etc. – e diversos tipos de serviços – comida de rua, amolador de faca, conserto de telefone, etc.

Dada a presença destacada da atividade comercial, foram realizados estudos da comunicação publicitária, por meio de análises quantitativa e qualitativa das propagandas nas fachadas dos estabelecimentos comerciais e nas calçadas, como mostra o mapa da FIGURA 4. Foi evidenciado que as propagandas, tanto nas fachadas como nas calçadas, ocupam grande quantidade de espaço, em geral, de maneira desorganizada como conjunto. Em todos os municípios de estudo (com exceção da Rua XV de Novembro em Curitiba, em razão do tombamento da paisagem urbana), perceberam-se muitos exemplos nos quais a área destinada à propaganda nas superfícies das edificações é maior que a área sem qualquer ocupação; em alguns casos, as construções até indicam que esta preocupação se consolida desde o projeto arquitetônico, como se fossem “galpões decorados” (VENTURI, BROWN e IZENOUR, 2003). Por meio de uma avaliação qualitativa, pode-se afirmar que a linguagem destas propagandas, na sua maioria, configura-se de modo confuso, pois se utiliza de várias técnicas de exposição e de diagramação.

FIGURA 4: Piraquara e Fazenda Rio Grande. Mapas da comunicação verbal – propagandas nas fachadas.



Fonte: o autor, 2011.

No caso das propagandas nas calçadas, foi observado que ocupam uma grande quantidade de espaço dedicado ao pedestre: as plaquetas, banners, bonecos e totens, inexistindo uma ordem geral, a não ser a proximidade com o estabelecimento comercial. Poder-se-ia afirmar que neste universo comunicativo, muitas propagandas estão implantadas de forma a captar a atenção dos motoristas, na medida em que devido a sua implantação e proporção, não oferecem facilidade de apreensão para o pedestre.

Também elemento marcante da paisagem, a arborização não merece maiores cuidados, pois uma das características mais marcantes quanto à vegetação é a sua ausência na maioria das ruas estudadas. Por exemplo, a Avenida Emílio Johnson, em Almirante Tamandaré, é um claro exemplo da precariedade da situação das árvores: a arborização é escassa, com poucas unidades plantadas e não existem canteiros de proteção, gerando buracos e elevações nas calçadas. A maioria das árvores existentes não é adequada para o passeio, além de serem conduzidas como arbustos e, portanto, não gerarem sombra; e

também puderam ser constatados que vários canteiros projetados para receber arborização foram fechados com calçamento, o que reflete o descaso relação a estes elementos.

## **Conclusão**

O estudo do espaço público pode ser revelador acerca dos percalços que o processo de urbanização da sociedade brasileira tem alcançado. Por décadas, tem-se configurado uma forma urbana resultante direta do padrão excludente das ações de desenvolvimento, planejamento, legislação e gestão do território, nos quais irregularidades, informalidades e ilegalidades não se configuram como exceções, mas sim como regra geral. Desse modo, raros são os exemplos em que as condições físicas se apresentam em conformidade com a importância de sua natureza pública. As ruas, por sua expressão quantitativa, espelham vividamente este contraditório: por um lado, materializam nossas dificuldades e certo desprezo pelo bem coletivo; de outro, refletem que a vida cotidiana se desenvolve com infinitas e criativas adaptações, demonstrando que a população está atenta para tais potencialidades. De fato, a riqueza das situações encontradas, apesar dos conflitos apontados, indica que este âmbito continua vital para o desenvolvimento da esfera pública nas cidades brasileiras, persistindo como um desafio para os profissionais que lidam com a questão urbana.

Este trabalho expõe, parcialmente, os caminhos metodológicos e os achados de uma pesquisa em andamento que procura compreender o espaço público com base em diversas óticas disciplinares. De fato, no decorrer desse processo de coleta e tratamento de dados, tem sido constatada a importância do estudo da configuração formal, funcional e simbólica deste privilegiado componente do sistema de espaços livres públicos da cidade brasileira; por sua vez, o esforço de conectar as questões do ambiente (físicas e sensoriais) com as reações comportamentais dos usuários tem possibilitado avançar para além do simples registro espacial, comumente empregado nos campos da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo. Promovem-se, assim, leituras complementares de um objeto complexo e de corte multidisciplinar, que é a paisagem urbana.

## **Referências**

- APPLEYARD, D. *Livable streets*. Berkeley, CA: University of California Press, 1981.
- ARTERIAL STREETS TOWARDS SUSTAINABILITY (ARTISTS). *Arterial Streets for People. Guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*, 2004.

BRASIL. CONTRAN. *Resolução 302 de 18 de dezembro de 2008*. Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos. Brasília, DF. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766.htm)>. Acesso em: nov. 2012.

CARMONA, M.; HEATH, T.; OC, T; TIESDELL, S. *Public Places - Urban Spaces: the dimensions of urban design*. Oxford: Architecture Press, 2003.

COMMISSION TO ARCHITECTURE AND BUILT ENVIRONMENT (CABE); Office of the Deputy Prime Minister (ODPM). *Paving the way: how we achieve clean, safe and attractive streets*. London: Thomas Telford, 2002.

COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA (COMEC). *Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba*. Curitiba: COMEC, 2006.

DEPARTMENT OF TRANSPORT (DfT). *Manual for Streets*. London: Thomas Telford, 2007

GEHL, J. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2003 (1987).

JACOBS, A. *Great Streets*. Cambridge: MIT Press, 1995.

\_\_\_\_\_, 2011. *The Good City: reflections and imaginations*. New York: Routledge.

\_\_\_\_\_; MACDONALD, E.; ROFÉ, Y. *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*. Cambridge: MIT Press, 2002.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades norte-americanas*. São Paulo, Martins Fontes, 2000 (1961).

JONES, P.; ROBERTS, M. & MORRIS, L. *Rediscovering mixed-used streets: the contribution of local high streets to sustainable communities*. London: The Joseph Rowntree Foundation Policy Press, 2007.

LAY, M. C. D. & REIS, A. T. L. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. In: *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 5, n. 2, abr./jun., 2005, p. 21-36.

LYNCH, K. & HACK, G. *Site Planning*. Cambridge: MIT Press, 1984.

MOUDON, A. V. (ed.). *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University, 1987.

OFFICE OF THE DEPUTY PRIME MINISTER (ODPM). *Places, Streets & Movement. A companion guide to design Bulletin 32 Residential Roads and footpaths*. London: ODPM, 1998

PRADO, B. I. W. Calçadas de São Luis. In: *Anais do 11º ENEPEA*, Campo Grande, 2012.

- RAPOPORT, A. *The meaning of the built environment: a nonverbal communication approach*. Tucson, AZ: The University of Arizona Press, 1990 (1982).
- ROSANELI, A. F.; CHIESA, P.; BARNABÉ, P. M. M., 2011. *O corpo legal urbanístico e ambiental do município de Curitiba e a consolidação dos espaços livres na paisagem urbana*. Congresso Regional das Américas. Paisajes Emergentes. Montevideo, Uruguai.
- \_\_\_\_\_. Formas e usos das calçadas nas ruas centrais de municípios da Região Metropolitana de Curitiba. In: *Anais do VI Colóquio QUAPÁ-SEL*, São Paulo, 2011.
- \_\_\_\_\_. A paisagem e a vida cotidiana nas ruas da Região Metropolitana de Curitiba: estudos para a compreensão da relação entre forma urbana e apropriação do espaço público. In: *Anais do VII Colóquio QUAPÁ-SEL*, Campo Grande, 2012.
- SANTOS, C. N. F. (Coord.). *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985.
- TRANSPORT FOR LONDON (TF). *Pedestrian Comfort Guidance for London. Guidance Document*. London, TF, 2010.
- VENTURI, R.; BROWN, D. S.; IZENOUR, S. *Aprendendo com Las Vegas. O simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica*. São Paulo: Cosac & Naif, 2003.
- WHYTE, W. H. *The social life of small urban spaces*. New York: Project for Public Spaces, 2009 (1988).
- \_\_\_\_\_. *Rediscovering the Center City*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1988.
- YÁZIGI, E. *O mundo das calçadas. Por uma política democrática de espaços públicos*. São Paulo: Humanitas/FFLCH-USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000.
- ZEISEL, J. *Inquiry by Design. Environmental/Behavior/Neuroscience in Architecture, Interiors, Landscape, and Planning*. New York: W. W. Norton & Company, Inc., 2006 (1981).