



As calçadas a partir de um aporte psico-ambiental: usos, significados e apropriação do espaço público

Resumen en castellano

Ada Raquel Teixeira Mourão

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

ADA RAQUEL TEIXEIRA MOURÃO

**LAS ACERAS A PARTIR DE UN APORTE PSICO AMBIENTAL: USOS,
SIGNIFICADOS E APROPRIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.**

Tesis doctoral presentada como requisito para la obtención del grado de Doctor en *“Espacio Público y Regeneración Urbana: Art, Teoría y Conservación del Patrimonio”* por la Universidad de Barcelona.

Director de tesis: Sergi Valera Pertegas.

Barcelona, Septiembre de 2014

Resumen

La acera es una estructura urbana dedicada a la movilidad peatonal, siendo tratada por las leyes municipales en Brasil como un espacio público, con reglas específicas que guían su construcción por parte de los propietarios del suelo, pero con la supervisión de los gobiernos. La simple observación de ese espacio en las ciudades brasileñas, nos enseñan aceras invadidas y espacialmente ocupadas por los residentes o por el comercio y sobre todo una falta de estandarización y del cumplimiento de las normas en su construcción, generando múltiples modelos de acera, en diferentes alturas, con diferentes recubrimientos, lo que configura un espacio personalizado. En este contexto, el estudio trata de comprender la relación entre los residentes de Maracanaú – Brasil con el espacio de las aceras y cómo este espacio contribuye a la sensación de apropiación simbólica y de calidad de vida en la ciudad. Para ello se analizan la realidad física y social de las aceras, su sentido actual como espacio público en la sociedad actual marcada por el individualismo moderno y con los rasgos culturales específicos de la sociedad brasileña. En la investigación se utilizarán tres diferentes métodos: la observación sistemática, la encuesta y los mapas afectivos, con el objetivo de capturar a los usos, percepciones y significados de las aceras para los habitantes de la ciudad. Los resultados han detectado múltiples usos de las aceras por los residentes y por el comercio, siendo que las aceras son percibidas de manera dudosa, a la vez como espacio público y privado. El afecto más asociado a las aceras fue el sentimiento de destrucción, especialmente en lo toca el sistema de movilidad urbana, sin embargo se considera la acera agradable cuando está conectada a la propia casa o a los lugares de la vida cotidiana de las personas. Los hallazgos apuntan a la construcción de una relación confusa de los residentes con las aceras que de ellas se apropian geográficamente y simbólicamente como una continuación de la casa, perdiendo con ello, la noción de la acera como un amplio espacio público y de construcción de la ciudadanía.

Palabras-clave: Aceras. Espacio Público. Apropiación. Cuestión Público-privada. Maracanaú.

ÍNDICE

Introducción y Presentación del tema.....	05
1.1. Inicio de la caminata por las aceras: situando el investigador y su tema.....	06
1.2. Las aceras: presentación del tema y su contexto macro.....	10
1.3. Las aceras en Brasil y en Maracanaú.....	16
Conclusiones: consideraciones sobre la caminata.....	23
Referencias.....	29

PRIMERA PARTE | INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN DEL TEMA

1.1. Inicio de la caminata por las aceras: situando el investigador y su tema

Una investigación, por el trabajo que significa y para que exista motivación en su ejecución, tiene que ser generada dentro de cada investigador, siendo de alguna manera parte de su vida y de sus preocupaciones más profundas. Por lo tanto, el estudio, además de ser relevante para la ciencia porque se relaciona con temas de la actualidad, que son las preocupaciones de la comunidad científica, debe igualmente ser importante para el investigador que en él piensa desde hace tiempo, tratando de responder a sus propias preguntas.

La creencia de que uno no puede separar la investigación de su investigador, y que toda la investigación tiene enlaces a su historia personal, me hace poner en primera persona y, antes incluso de discutir la relevancia científica y social de la investigación, contextualizar mi interés actual en el espacio público y, en particular, por las aceras. El contexto que se describe a continuación es parte de mi vida, pero también de esa investigación, por lo tanto, no podría dejar de ser introducido en este trabajo.

Cuando yo era pequeña, en la década de 1970, ya estaba viviendo en una gran ciudad, aunque en comparación con su tamaño actual se puede decir que se trataba de un pequeño pueblo. Creo que la percepción que yo tenía de mi ciudad fue influenciada por el corto radio de acción a la que yo tenía acceso debido a mi corta edad.

Vivía en una casa de condominio que se encontraba justo delante de una de las avenidas más amplias de la ciudad, situada en un barrio de clase media-alta. Este condominio estaba abierto y sin barandillas o barreras que impidían el paso de extraños que deseaban cruzar la manzana por su interior. Por allí pasaban los vendedores de leche, galletas, dulces, algodón de azúcar, e incluso los pescadores que venían de Mucuripe, una colonia de pescadores cercana, ofrecer pescado fresco que acababan de sacar de la mar. Recuerdo que mi mamá compraba el pescado que era tratado en una tabla en la acera de nuestra casa y del espectáculo que era para mí la eliminación de las escamas

de los peces y del olor que nos obligaba a lavar la acera después de la operación.

Además de los vendedores ambulantes, habían también los mendigos que pasaban casi todos los días pidiendo algo de comer o dinero para un medicamento u otra necesidad. A veces, la preparación de un plato de comida, plátanos o lo que sea para no dejar sin respuesta una tal solicitud básica.

Nosotros, los niños que vivían allí, jugábamos en la acera, corríamos e inventábamos todo tipo de juegos. La acera era nuestra zona de juegos por excelencia donde vivenciábamos nuestra infancia. Al anochecer muchas parejas jóvenes, nuestros padres, ponían las sillas en la acera y hablaban entre vecinos.

Cerca de mi casa tenía una favela, que hoy fue urbanizada, nosotros íbamos a comprar dulces en la tienda de comestibles. La coexistencia era pacífica, para nosotros la pobreza no era peligrosa, pero restrictiva, impedía ir a buenas escuelas, tener juguetes nuevos o viajes. Recuerdo, sin embargo, que un día en la mañana cuando nos fuimos a la escuela, mis hermanos y yo, vimos gotas de sangre en la acera. El comentario era que se había producido un "forró"¹ en el barrio y después de mucha "cachaça"² hubo una pelea a cuchillo y alguien había herido a un hombre que vino en busca de ayuda cerca. No sé cómo terminó el caso, los niños no tenían mucho acceso a los detalles de barbaridades.

El hecho es que la acera de nuestro condominio, a pesar de que era "nuestra", era un espacio público, por donde pasaba todo tipo de gente, motivadas por una serie de propósitos, pero también servía a sus residentes como zona de juegos para niños y contacto entre vecinos. Había vida en ese espacio. Allí podríamos experimentar la ciudad, aunque en pequeño tamaño, pero en ese corto tramo de acera fue creciendo y percibiendo las posibilidades, dificultades e incluso los peligros que mi ciudad ofrecía.

A los doce años me mudé de ciudad y sólo un poco más tarde, a los 18 años, volví a "mi acera". Allí reencontré viejos amigos, mientras que jóvenes,

¹ Baile típico del noreste de Brasil, que también da nombre a la fiesta donde se baila.

² Bebida elaborada a partir de la caña de azúcar, también consumida por las clases más pobres debido a su costo modesto, así como la expresión que se utiliza comúnmente para describir alcohol en general.

pero todavía estábamos viviendo nuestro espacio, no más corriendo, pero juzgando al voleibol, haciendo fiestas en la calle, etc. Un nuevo cambio me ha hecho viajar y cuando volví a los 28 años nada era como antes.

Es cierto que las etapas de la vida nos ofrecen otras experiencias, pero mi ciudad no más ofrecería las oportunidades que había ofrecido a mis padres de vivir y estar en las aceras, cómo no ofrecería a mi hijo lo que yo había disfrutado. Me he dado cuenta del desmantelamiento brutal del espacio público, a partir del estado de mi condominio, que ahora estaba rodeado de barandillas, al que más tarde se añadió una cerca eléctrica estilo "cárcel de máxima seguridad". Caminar por la calle ni pensar, ahora sólo en los coches con las ventanas cerradas.

No sé si por el choque que sentí con estos cambios, pero también por no haber seguido su proceso de degradación, pero para mí, la pérdida del espacio público para una gran parte de la población de una ciudad entera, ha generado indignación e indagaciones interiores. ¿Cómo era posible que este proceso de degradación sea visto como algo "normal", resultado de un proceso de crecimiento urbano? ¿Cómo conformarse o renunciar a algo que me parecía tan vital y, para mí, fue el responsable de gran parte de los buenos recuerdos de mi vida? ¿Las ciudades tienen que ser peligrosas cuando crezcan? ¿Tienen que significar el uso prioritario del coche? ¿Las aceras tienen que ser abandonadas? ¿Por qué sólo los marginales tienen acceso prioritario a la felicidad de caminar en las aceras cuando quieren?

Estas y muchas otras preguntas me han llevado a adoptar una actitud crítica con respecto a la reducción del uso del espacio público, sobre todo después de una experiencia de cuatro años en Europa, donde en muchas localidades me di cuenta de la atención especial al espacio "de afuera" como si se tratara de su propia casa. El cuestionamiento volvió: ¿hay algo de cultural en la disponibilidad en tratar los bienes públicos con respeto? ¿Qué criterios utiliza la administración pública en la planificación y construcción de los espacios públicos?

El constante proceso de abandono de los espacios públicos es un hecho hoy en día, no sólo en mi ciudad al igual que en muchas otras de mi país. La

experiencia de la diversidad que se puede vivir en un solo trayecto en las aceras de cualquier ciudad nos enseña mucho acerca de la alteridad, nos da lecciones de ciudadanía y una sensación de libertad y calidad de vida que no se compara con estar en un "centro comercial", en el interior de los edificios o en las prisiones privadas que representan los condominios.

El sentimiento que motivó esta investigación se asocia a la indignación por la degradación del espacio público en las ciudades brasileñas, por la falta de políticas públicas adecuadas o por la negligencia de sus habitantes. El sentimiento se apoya en la creencia personal de la importancia del espacio público dinámico, diverso y experimentado, como propiciador de un entorno urbano seguro y de calidad, generador de apropiación positiva. Por lo tanto, lo que está en cuestión es el estudio del fenómeno urbano de abandono del espacio público que se ha ido ampliando en la actualidad, generando una falta de contacto entre los habitantes de la ciudad y de los habitantes con su propia ciudad. A partir de este contexto, muchas preguntas serán profundizadas y ampliadas a lo largo de este trabajo, entre ellas: ¿Qué hemos perdido con la destrucción del espacio público? ¿Somos conscientes de esta pérdida? ¿Asociamos la situación del espacio público a la pérdida de bienestar y calidad de vida en las ciudades?

Esta descripción refleja la "sensación" que guía esta investigación y lo que se vivió durante una historia de vida particular, la mía. Seguramente, como yo no vivo sola en este contexto, habrá personas que sienten lo mismo y están igualmente ansiosas por conocer algo de las experiencias, significados y usos que pueden surgir de la experiencia o de la ausencia de experiencia en las aceras, así como para expresar sus propios sentimientos y significados sobre este tema y del bienestar de esperan que la ciudad pueda les ofrecer. La investigación se deriva de una idea en particular y busca el apoyo de los residentes de las comunidades encuestadas. Si fuere fructífera la idea, va a florecer y dar fruto. Entonces lanzo la semilla ...

Así como hay un sentimiento que guía esta investigación, también hay una realidad que se presenta como un "entorno macro", que incorpora el tema. Este contexto actual determina cambios fundamentales en muchos aspectos de la vida humana, ya sea en la sociedad o individualmente. Es necesario

introducirlo para comprender la relación entre este nuevo paradigma y el estudio desarrollado aquí en el espacio público de la acera.

1.2. Las aceras: presentación del tema y su contexto macro

La relación entre las personas y su entorno físico y social es el objeto de estudio de la psicología ambiental, por lo tanto la psicología como una disciplina que estudia el comportamiento humano, no puede ignorar el contexto macro en el que el ser humano se inserta.

Además de estudiar al ser humano en relación con su entorno, los estudios en psicología ambiental han ampliado sus objetivos, buscando no sólo entender los comportamientos con respecto a las condiciones físicas y sociales, pero teniendo una preocupación más global de la satisfacción de las necesidades, del bienestar humano y de la calidad de vida como resultado de la relación persona-medio ambiente (Moser, 1998).

Este estudio describe, analiza e interpreta las experiencias, hábitos, percepciones y significados del espacio público de las aceras para la población de una ciudad - Maracanaú - que sufrió severos cambios resultantes de la aplicación del capitalismo industrial en la década de 1980. Estos cambios económicos determinarán transformaciones urbanas y sociales, que pueden haber formado nuevas percepciones, representaciones y comportamientos por parte de la población en relación con los diversos aspectos de la vida urbana. Se discutirán los detalles de esa ciudad más adelante, sin embargo, se cree que "el caso" de Maracanaú, es paradigmático de la realidad experimentada por muchas ciudades y gran parte de la población del mundo que ahora vive en contexto urbano.

Los cambios en las sociedades en general derivados de la intensificación de los intercambios capitalistas y del fenómeno de la economía mundial llevaron a un aumento considerable en los patrones de consumo, exacerbado crecimiento de las ciudades y de la pobreza urbana, vinculada a la falta de políticas públicas de calidad y de la valoración del "bien privado" a expensas del bien "público". Además de estos aspectos económicos, parecen producirse estilos más individualistas de la vida, la pérdida de los valores

humanos en la convivencia y el crecimiento de la naturaleza colectiva de los conflictos relacionados con grupos pequeños. El miedo del robo, junto con el aumento de los niveles de violencia en las calles, también interfiere en la vivencia del espacio de las aceras. Actualmente las aceras parecen ser abandonadas por el temor de estar en el espacio público, percibido como inseguro y peligroso. La calle puede ser típicamente vista como el espacio de lo desconocido, por lo tanto, un lugar donde siempre hay que estar atentos. Esta percepción del miedo se considera una experiencia emocional generadora de significado (Corraliza, 2002). El círculo vicioso generado por estas asociaciones causa más abandono del espacio público. Se entiende que el uso diario de las aceras por un gran número de ciudadanos sería un factor de incremento de la seguridad pública y de reducción de la violencia urbana.

Estos factores podrían constituir el contexto básico en el que se produce la disminución en el uso de las aceras y espacios públicos en general.

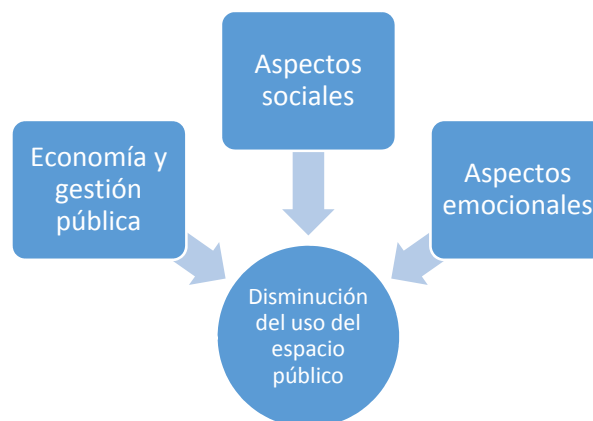


Figura 1

Diagrama explicativo de los aspectos relacionados con la disminución en el uso de las aceras.

Las aceras podrían ser un espacio restaurador del "intercambio humano". Para los países y ciudades en los que es financieramente inviable invertir en grandes transformaciones urbanas, la mejora de las aceras podría constituir un factor para mejorar el uso del espacio público y la consiguiente calidad de vida.

Pensar en la ciudad sin el espacio público de las aceras es como pensar en islas de individualidad y funcionalidad en un mar de vacío. Las islas

representan las construcciones en el espacio, por ejemplo, los edificios con sus diferentes funciones - comercial, residencial, de ocio, etc, rodeadas por el vacío no experimentado de las aceras. ¿Sería posible encontrar algún significado emocional en un espacio no experimentado que no sea la simple funcionalidad? ¿Las aceras sin su vida pública servirían únicamente como un espacio de flujo y comunicación entre puntos específicos de la ciudad? ¿Dónde encontraríamos la diversidad representada en la vida pública?

Cruzar una ciudad en coche es la experiencia de un espectador, cruzarla a pie es la construcción de una verdadera experiencia, una enseñanza acerca de sus posibilidades, de sus valores, de sus problemas. Como han declarado Borja (2005) y Borja y Muxi (2003), el espacio público es la ciudad, la destrucción de este espacio vital genera la inevitable destrucción de la ciudad. El espacio, la gente y sus experiencias crean ciudades, construyen su vida urbana.

Se entiende que de todo el sistema de espacios públicos de la ciudad, como plazas, parques, playas, calles y sus variaciones, el espacio de la acera es el más fundamental en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad. Es un espacio dedicado principalmente a la circulación de los peatones, pero que en las ciudades también puede servir como espacio de contacto social con la diversidad, un lugar de ocio y convivencia.

El espacio público de la acera se convierte en el primer espacio que está al salir de la casa, donde se puede sentir de inmediato la diferencia entre las dimensiones públicas y privadas de la existencia. En resumen, el estudio de las aceras es el estudio de la dualidad público-privada que involucra la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad.

La dimensión privada, autores como Da Matta (1997), está representada por la "casa", como el espacio de la familia, en lo que tenemos el control, donde construimos relaciones de intimidad, en contraste con la dimensión pública representado por la "calle", que viene a ser el territorio de lo desconocido, de la novedad, de la diferencia, que se rige por las leyes de comportamiento cuyas bases requieren el aprendizaje "ciudadano" para la interacción exitosa con la alteridad. En el caso específico de la sociedad

brasileña, Da Matta (1997a, p.91) afirma que la calle es vista como el espacio del "engaño, de la decepción (...) en cual todos tienden a estar en la lucha contra todos", aspecto importante a ser considerado más adelante.

Los estudios en psicología ambiental entienden la privacidad como el control selectivo de acceso de otros a ellos mismos o al grupo al que pertenecen (Pol, Valera y Vidal, 2003). La Privacidad se manifiesta en la construcción física o simbólica de los territorios donde se pueden regular el acceso de los demás. A pesar de la dicotomía público-privado, el control de la privacidad debe ser entendida como un proceso continuo en el que la gente puede utilizar mecanismos para obtener una mayor o menor privacidad, en función de su interés.

En el estudio del espacio público de la acera es importante tener en cuenta los conceptos señalados, sobre todo cuando uno se da cuenta, que en Brasil, en general, existe una mezcla entre las dimensiones públicas y privadas³. Empíricamente, se observa con respecto a los tipos de uso que las personas hacen de las aceras, la falta de límites entre estas dimensiones y sus consecuencias sobre la organización de los espacios urbanos, en su experiencia y en los conflictos relacionados.

Si el espacio individual o privado por excelencia está representado por la casa, el espacio de la diversidad y la de multiplicidad está representada por el espacio público. Diferentes ciudades tienen formas, paisajes, ruidos y olores característicos, lo que las hace físicamente individualizadas, pudiendo ser experimentadas a través de los sentidos, de la cognición y de la emoción. Las personas a las que ahí encontramos representan un universo de posibilidades que dan un "rostro" a esta experiencia. Sus tipos, colores, patrones de comportamiento, en última instancia, definen el "espíritu de cada lugar."

Por lo tanto, la fuerza de este espacio se radica en la diversidad que se presenta a los sentidos de los que le experimentan, las experiencias sociales

³ El brasileño parece vivir un conflicto permanente entre lo público y lo privado. Autores como Sérgio Buarque de Holanda (1995) y Roberto Da Matta (1984 y 1997) analizan aspectos de comportamiento diarios que apuntan a la existencia de una mezcla entre estas dimensiones, las cuales ya estarían arraigadas en la sociedad brasileña.

que pueden generar y aspectos simbólicos que cada persona construye diariamente.

Además de simbolizar nuestra entrada en el "mundo público", las aceras, representaran a la ciudad en cuanto su diversidad y alteridad, a su manera y a partir de sus lugares específicos, en fin, por los aspectos socio físicos allí encontrados. Así es un espacio generador de apropiación simbólica y una piedra angular de nuestra, identidad personal, social y de lugar.

Los diversos espacios urbanos tienen de por sí un significado que surge de la percepción, de la representación o interpretación que los individuos hacen de ellos. El significado de un espacio puede estar relacionado con su funcionalidad física y estructural, o generarse a partir de las interacciones experimentadas él. Como Corraliza dice, "la importancia del medio ambiente es el conjunto de contenidos que permiten a una persona entender lo que es un lugar para ello" (2002, p.59).

El proceso de significación, aunque ocurre en cada sujeto individual puede mantenerse solamente en el nivel individual, lo que generaría un significado personal del entorno; o puede ser adoptado por un grupo social más amplio, estableciendo un significado socialmente compartido (Valera, 1996).

El estudio del significado compartido de las aceras puede ayudarnos a entender la importancia actual de este espacio para los que le utilizan y vivencian, así como su relevancia en los procesos de apropiación simbólica (Moreno y Pol, 1999; Pol, 1996), de construcción de la identidad de lugar (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983) y de la identidad social urbana (Valera y Pol, 1994).

Hace unos años, la experiencia en la acera fue fundamental para la sociabilidad de los niños y adolescentes que se reunieron con amigos, jugaban a la pelota, montaban bicicletas, empezaban las primeras citas. La vecindad se encontraba, discutía sobre la ciudad y compartía su vida. De todos modos, la acera era el lugar de la experiencia colectiva, el ensayo diario de la ciudad (Delgado, 2007).

Sabemos que muchas ciudades crecen, y con ello las relaciones se vuelven más distantes, por lo tanto, no significa ser nostálgico y querer un imposible retorno al pasado reciente, que ya no existe, pero si, percibir en esos usos del espacio público, la experiencia física, social y simbólica de la ciudad, que proporcionaba la construcción de significados y significaciones que generando la apropiación de esos espacios de vida y sentimiento de pertenencia recíproca persona-espacio. Sentirse de algún lugar está asociado con la posibilidad de experimentarlo y probarlo, es un factor de calidad de vida, equilibrio y desarrollo humano.

Está en cuestión, por lo tanto, la comprensión la realidad actual, sin perder de vista su complejidad, de cómo es la experiencia del espacio público, lo que significa actualmente, como es percibido hoy en día el derecho fundamental a la vida urbana, de lo cual habló Lefebvre (1978). Para el autor la civilización actual ha abierto vías a los derechos fundamentales relacionados con la práctica social como el derecho al trabajo, la educación, la salud, la vivienda, el ocio, la vida.

Entre estos derechos en formación figura el derecho a la ciudad (no a la ciudad Antigua, sino a la vida urbana, a la centralidad renovada, a los lugares de encuentros y cambios, a los ritmos de vida y empleos del tiempo que permiten el uso pleno y entero de estos momentos y lugares, etc) (Lefebvre, 1978, p.167).

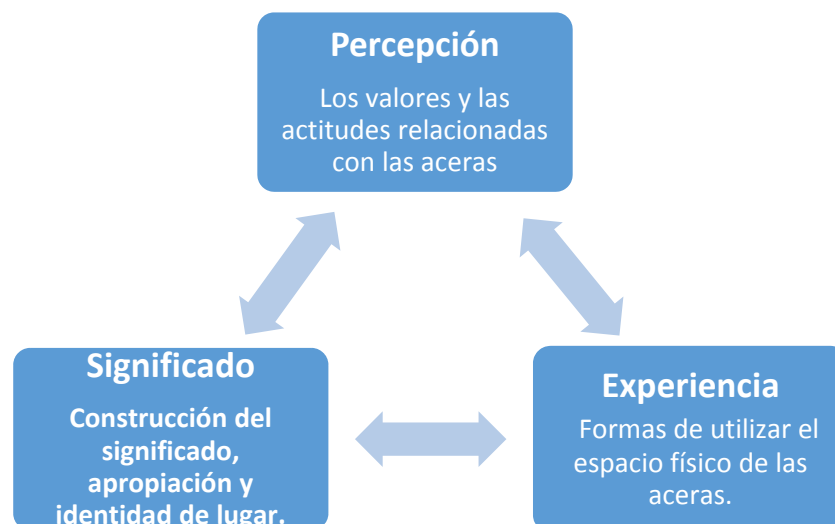


Figura 2

Diagrama explicativo de los aspectos importantes para el estudio de las aceras.

Dicho esto, este estudio trata de comprender la realidad física y social de las aceras, su sentido actual como espacio público, la posible y deseable experiencia de las aceras en una sociedad con rasgos culturales específicos, como la sociedad brasileña, teniendo como objeto de estudio una ciudad paradigmática de la implementación del capitalismo industrial.

1.3. Las aceras en Brasil y Maracanaú

El tema de las aceras en Brasil se ha vuelto más relevante en los últimos años, al menos asociado con la necesidad de la accesibilidad para los usuarios de sillas de ruedas, ancianos o cochecitos. La realidad se convirtió en caótica, con aceras construidas y utilizadas por los residentes de forma independiente y sin la supervisión o el control del poder público. En mayor o menor grado, la inaccesibilidad, el abandono, el uso individual o comercial de las aceras se extendió por todo el país. La ciudad en la que se llevó a cabo la investigación es sólo un modelo de lo que ocurre en torno a Brasil. Este trabajo apoya la idea de que el uso del espacio público es cultural y a pesar de sufrir la influencia de un contexto global macro, también tiene influencias de la cultura nacional y local en la construcción de cada realidad específica.

En Brasil, entre los aspectos decisivos de la situación actual de las aceras en la mayoría de nuestras ciudades, se puede encontrar:

a) en la negligencia de los gobiernos que no tienen o no llevan las políticas públicas adecuadas para este espacio en particular, que se ejemplifica por la valoración y la inversión en el sistema de circulación del coche, a expensas de un sistema de calidad para los peatones;

b) en la insuficiencia o la falta de leyes que protegen el espacio público, en especial las aceras en lo que se refiere a la salvaguardia de ese espacio para uso de la comunidad, de su no apropiación por los vendedores ambulantes (Dantas, 2005), el comercio local, publicidad abusiva, aparcamiento para coches y otros usos alérgicos o ilegales;

c) en la cultura colectiva que considera lo que es público como malo y lo privado como bueno. Esto crea una falta de respeto por el bien público como si no

fuera perteneciente a todo el mundo, pero si a nadie, por lo que puede ser objeto de vandalismo, pudiendo ser tomado y no apreciado;

d) en el pensamiento individualista dominante a expensas de la vida social, lo que crea dificultades en el contacto con la alteridad que se encuentra en el espacio público, que cada vez se ven vaciados;

e) en el temor de utilizar el espacio público debido a los altos índices de violencia urbana, la gran "dificultad" de las ciudades en la actualidad, sobre todo en Brasil, con sus numerosas causas relacionadas con la pobreza, la ruptura de la "vertebración social" y desesperanza de la mayoría de las poblaciones de los países que cuestan a implementar políticas públicas para equilibrar los niveles de ingreso y desarrollo humano.

Se entiende que los procesos de degradación de los espacios públicos en general y en particular, de las aceras, tocan no sólo la ciudad principal de un conglomerado urbano, sino que extiende sus "tentáculos" a los pueblos vecinos, que a menudo albergan instalaciones y servicios no deseados en la ciudad central, trabajando como un espacio para apoyar el crecimiento excesivo de la metrópoli, lo que provoca la descomposición y absorción de su propia vida urbana, donde las fronteras y las diferencias entre las agrupaciones se vuelven cada vez más borrosas, un fenómeno identificado como "metapolización" (Ascher, 2010).

La relevancia del estudio, por lo tanto, se centra en el análisis de las experiencias y los usos de las aceras por sus residentes, representados aquí por la población de la ciudad de Maracanaú, del significado del espacio público y en lo que contribuye a la sensación de apropiación y calidad de la vida en la ciudad.

La investigación se sitúa en la ciudad de Maracanaú, un paradigma de lo que representó la expansión urbana e industrial empezada en Brasil en la década de 1970. Maracanaú es uno de los municipios que componen la Región Metropolitana de Fortaleza - RMF (Ilustración 03) y ahora cuenta con aproximadamente 200 mil habitantes en un espacio de aproximadamente 90km².



Figura 3

Mapa Maracanaú inserta en R.M.F. Fuente: PDP, Departamento de Infraestructura de Maracanaú.

La emancipación política de Maracanaú se produjo en 1984 y su crecimiento se debió a la creación de distritos industriales y de la construcción de varios proyectos de vivienda. Las villas atrajeron principalmente a las personas de clase baja y media que no tenían los recursos financieros para adquirir residencia en la ciudad de Fortaleza. Los proyectos de vivienda se introdujeron en el territorio de Maracanaú como una forma de liberar espacios en la metrópoli Central, lo que llevaba a las afueras de la ciudad, las actividades insalubres de las industrias y la población pobre.

El modelo de las viviendas construidas reflejaba la intención de la provisión de viviendas para los pobres: casas estandarizadas con espacio interno mínimo para satisfacer las necesidades básicas, con poca infraestructura en el lugar, con pocas opciones de transporte, distancia del centro urbano y cerca de las industrias que podrían absorber mano de obra barata.

Hoy en día, como los 30 años de creación, Maracanaú ya cuenta con un dinamismo considerable de su vida urbana. Dado el gran número de personas que han desarrollado una sólida red de comercio y servicios, así como actividades de ocio y tiempo libre espontáneo o promovido por el gobierno local, que a menudo se producen en el espacio público.

Toda la dinámica de Maracanaú se refleja también en un proceso de apropiación simbólica de la ciudad por sus habitantes como expuesto en estudio previo del autor (Mourao y Cavalcante, 2006), sobre la construcción de la identidad de lugar (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983) e identidad social urbana (Valera y Pol, 1994), donde se encontró que la relación con la ciudad se ha desarrollado a lo largo de los años, principalmente a partir de la relación con la propia casa de los residentes. "La realización del sueño" de adquirir casa en Maracanaú permitió la vinculación positiva de los residentes a la ciudad y la posterior construcción de una identidad espacial asociada. A partir de este estudio inicial fue interesante ver hasta qué punto la relación de los residentes de la ciudad influye en la percepción, la experiencia, los usos y en el significado de sus aceras o viceversa.

Pensando en la mejora de los espacios públicos el ayuntamiento de la Ciudad Maracanaú promovió la reforma de las plazas y la urbanización de pasajes, callecitas de conexión entre las calles principales, con unos 50 metros de largo. Los pasajes tienen diferentes diseños, algunos permiten el tránsito de peatones y vehículos, otros están totalmente dedicados al uso peatonal. Estos pasajes son espacios públicos con aceras y bancos que buscan no sólo ofrecer un lugar de ocio para la población, sino también la promoción de espacios iluminados y seguros para la convivencia. Este proyecto comenzó en el año 2008 y se encuentra actualmente en expansión. El ayuntamiento informa en su página web⁴ que está en el proceso de licitación de 10 nuevos pasajes. Estos espacios públicos que incluyen zonas de recreo, la convivencia, el espacio peatonal y en algunos casos permiten el paso de coches, son aprobados por la gente que siempre solicita por este beneficio para los "callejones" (como se les llama por los lugareños), cerca de sus hogares. Estos espacios públicos no fueron analizados en este trabajo, teniendo en cuenta que el enfoque metodológico de este estudio son las aceras delante de las casas, en las que los residentes tienen interferencias y sobre las cuales puede darse una apropiación diaria.

Este estudio no tiene la intención de evaluar las políticas públicas, pero la relación entre el habitante de la ciudad y el espacio público representado por las aceras, incluyendo el grado en que este espacio en particular puede ser un enlace importante entre los residentes y la ciudad, a través de su uso y experiencia. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el "no uso" o "mal uso" de estos espacios de las aceras genera degradación que puede ocurrir tanto por la negligencia de sus

⁴ <http://www.maracanau.ce.gov.br/noticias-infraestrutura-controle-urbano/item/10265-mais-10-alamedas-trazem-lazer-e-seguran%C3%A7a-ao-maracanauense>. Recuperado en 15 de mayo de 2014.

residentes, sino que también por la ausencia de políticas para la mejora y el mantenimiento de las aceras, y por lo tanto, de la vida en el espacio público.



Figura 4

Diagrama explicativo del abandono de las aceras

Se cree que el fortalecimiento de la vida en el espacio público puede ser fundamental en el desarrollo de la "vertebración social", en relación de los residentes con su barrio y su ciudad, en la mejora de la seguridad y en el bienestar público, lo que lleva a la aparición o resurgimiento de ciudades más "humanas" (Gehl, 2004).

El siguiente informe está organizado en cinco partes. La primera parte, que termina, puso de relieve la relación del investigador con el tema, y además presenta el tema y el problema asociado con el contexto macro de las ciudades en la actualidad. La segunda parte desarrolla el marco teórico considerado fundamental para la comprensión de la relación entre los ciudadanos y las aceras. Ideas relativas a la constitución del espacio público y la dualidad público-privada, estructura física, cultural e histórica del espacio público, se tratan de los aspectos sociales de la modernidad, de la subjetividad y las emociones asociadas con el espacio público, en general, y en particular con las aceras. La tercera parte describe el método utilizado, los distintos métodos, sus técnicas y herramientas. La cuarta parte se presentan los resultados de la investigación de campo utilizando tres métodos: Mapas afectivos, la encuesta y la

observación sistemática y realiza la discusión de estos resultados desde el marco teórico adoptado. La quinta sección presenta las conclusiones del estudio.

CONCLUSIONES | CONSIDERACIONES SOBRE LA CAMINATA

La acera es un espacio físico, y como tal, puede ser analizada a partir de su estructura material. Sin embargo, también puede ser vista como un espacio social y simbólico que describe, demuestra y proporciona información detallada sobre una sociedad, en un lugar y momento histórico concreto, en definitiva, una cultura. Por consiguiente, la acera es un espacio público formado por la intersección de una dimensión tangible, material, representada por la infraestructura urbana y una dimensión subjetiva, intangible representada por la sociabilidad pública.

Del mismo modo que la disposición espacial y la decoración de una casa comunican sobre los gustos, valores y sensibilidades estéticas de sus residentes, la calidad del espacio público nos dice acerca de la comunidad que habita en una ciudad, de sus valores sociales, su organización y sobre el sentido de comunidad y de la ciudadanía que existe allí.

Las aceras, que se construirán, informan acerca de este grupo, pero también construyen las personas, sus valores sociales y las experiencias emocionales de los usos y vivencias en su espacio / tiempo. Las relaciones que tenemos con los espacios son, por lo tanto, transaccionales, con el tiempo y la experimentación, las influencias mutuas se construyen: marcamos el espacio con nuestra subjetividad, y él nos marca y nos transforma en un proceso continuo, desde la experiencia y los recuerdos.

Este principio básico de la psicología ambiental de largo se ha demostrado en numerosos estudios relacionados con diferentes tipos de ambientes, la acera es sólo uno más para confirmar esta máxima. Marcas recíprocas que se dan entre las personas y sus espacios de vida son parte de un proceso de apropiación y contribuyen a la construcción de nuestra identidad personal y social.

La acera, al ser un espacio lindero, el primer espacio encontrado al salir de la casa, puede proporcionar percepciones oscilantes y contradictorias acerca de su status público o privado y en la forma en como es apropiado.

En Maracanaú esta apropiación se manifiesta de una manera singular, a través de las marcas realizadas por los residentes en las aceras que, en lugar de ser construidas a partir de un estándar o incluso vinculados a la "sensatez"

de un pensamiento colectivo, su construcción se guía por el gusto y los valores individuales que contribuyen poco a su posterior experiencia como un espacio público. Esta realidad ha impresionado desde el principio: su construcción individualizada y la dificultad de su uso como un paseo, lo que debería ser su finalidad pública. Un uso “territorial”, la apropiación por “acción-transformación” de un espacio que debería ser una fuente de apropiación simbólica.

Desde la percepción descrita, esta investigación buscó comprender la influencia del contexto físico y social de las aceras de Maracanaú en la relación de pertenencia y en la sensación de bienestar de los residentes con relación la ciudad, en una cuestión, ¿cuál es la importancia de Las aceras para la calidad la vida de los residentes de la ciudad?

Para esto, era necesario comprender cómo es utilizada la acera y como se la experimenta, como es percibida por los residentes, si es concebida como un espacio público y que sentimientos despierta. En esta pesquisa se utilizó tres métodos diferentes: observación sistemática, encuesta y mapas afectivos.

Las observaciones describen una gran dinámica en las aceras de Maracanaú, lo que se confirma por los residentes en la encuesta, que la consideran concurrida tanto de día como de noche. La dinámica de las aceras están representadas por las diversas actividades observadas: la venta de bienes, actividades laborales, juegos, bromas, conversaciones, observación, etc. y por sus múltiples usos: exhibición de productos y placas, aparcamiento de vehículos, almacenamiento de materiales de construcción, escombros, etc. Los bancos y sillas, colocadas en la acera por los residentes, informan acerca de la permanencia de una tradición común a la mayoría de los pueblos tranquilos y con poco movimiento en tránsito: el mirar a la escena pública. A partir de esta tradición la familia y los amigos se reúnen, así como jóvenes y niños.

Por lo tanto, la dinámica de la acera es más que lo representado por el simple paso de peatones, lo que casi no se produce en ella, a causa de los numerosos obstáculos y estructura irregular. Así, lo que observamos en la estructura de las aceras en Maracanaú es la expresión de los gustos, los valores y la condición financiera de los residentes. Un espacio privatizado y

preferentemente utilizado por los residentes, lo que nos permite inferir sobre la existencia de una sociedad fragmentada, que tiene dificultades en la construcción de un espacio de diálogo, de reunión amplia y verdaderamente público.

Esta discontinuidad estructural y la falta de armonía de la acera se pueden explicar por la forma en que es percibida por los vecinos, con un estatus ambiguo, ni totalmente pública, ni completamente privada. En la encuesta, la mayoría de los residentes tanto afirma que la acera es pública como privada, dejando en claro la falta de certitud acerca de su situación jurídica como estructura urbana. Esa percepción dudosa, además de la falta de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la ley, lleva a la situación de ocupación privada del espacio público de la acera que se encuentra en Maracanaú, en la actualidad.

El espacio público es fundamental para la vida urbana, dónde se produce, de una manera más democrática, el diálogo entre la alteridad, dónde se construye el respeto a los derechos de los demás y las pautas comunes de interacción: la ciudadanía. El espacio público es el lugar simbólico de la identidad social de una comunidad. Es allí donde la gente puede reconocerse como iguales y los individuos pertenecientes a la misma sociedad, con valores colectivos e intereses similares. Es el lugar más allá de los muros, barandillas y puertas de las casas y demás espacios privados, simples o lujosos, donde los sujetos tienen el mismo valor social.

Es por eso que producir aceras públicas, no es solamente proporcionar una buena estructura para la movilidad de las ciudades, pero es educar a una sociedad para construir valores colectivos, es promover un fuerte "vertebración social", que incluye y reconoce a todos como participantes y como pertenecientes a la vida urbana, produciendo además de la sostenibilidad del medio ambiente, la necesaria sostenibilidad social.

La falta de una estructura adecuada para apoyar la sociabilidad cotidiana a través del espacio público de la acera puede contribuir a las dificultades de convivencia entre vecinos. Este aspecto revelado en la encuesta, es lo que produce más insatisfacción entre los residentes. Generalmente las personas

son satisfechas por vivir en la ciudad de Maracanaú y de vivir en su barrio de residencia actual, pero es interesante observar que existe una relación entre la satisfacción con el barrio y la percepción positiva (estructura y sentimientos) de las aceras. Los barrios donde la gente vive más satisfecha son los mismos en que los residentes mejor evalúan las aceras (Conjunto Industrial y Alto da Mangueira). Lo contrario también es cierto, los barrios donde las personas están más insatisfechos (Nuevo Oriente y Pajuçara), son los mismos en que las aceras fueron peor evaluadas. La satisfacción o bienestar en el barrio, sin duda no están solamente asociados a la calidad de las aceras, pero la análisis de los resultados nos permiten decir que la percepción de una buena estructura y dinámica, así como de sentimientos positivos asociados con las aceras pueden influir en la sensación de bienestar y calidad de vida en la ciudad, en la medida que las aceras son el enlace entre los residentes y la ciudad, que representan la conexión entre lo privado y lo público, proporcionando una síntesis de la interacción entre los ciudadanos.

La construcción de las aceras que puedan proporcionar un amplio apoyo a la sociabilidad, puede contribuir de manera significativa al fortalecimiento de los lazos entre los vecinos y para el sentimiento de apego al barrio, promoviendo la seguridad en el espacio público a través de su más intensa ocupación por los residentes todas las edades, sexo o mismo con movilidad reducida. De hecho, el sentimiento más negativo asociado con aceras fue la inseguridad. En ellas los residentes tienen miedo a accidentes o de la violencia que es vehiculada por los medios de comunicación.

A pesar del miedo, los habitantes revelan sentimientos positivos asociados a las aceras, en particular con "sus aceras", o sea, las aceras en frente de sus casas, de los caminos cotidianos y de las plazas. Estas aceras experimentadas y conocidos son sentidas como agradables y las demás como destruidas. Una vez más la individualidad ve aspectos positivos en lo que es propio, devaluando los demás y el sentido público del uso de la acera. Una actitud que puede tener raíces en el fuerte individualismo de la sociedad contemporánea, pero también puede ser influenciado por la formación cultural de la sociedad brasileña.

En este trabajo se analiza la acera, por considerarla el espacio público, en potencial, más democrático y cotidiano de las ciudades. El espacio público en una ciudad es el espacio esencial de construcción de la identidad social y de la ciudadanía. El pavimento también puede ser un espacio para la construcción de la identidad de lugar, el lugar seguro desde el cual el tema de la propiedad de su identidad personal, puede ser diferente de los demás, así como la diversidad y la identidad con capacidad social de la comunidad.

En este trabajo se analizó la acera, por considerarla el espacio público, en potencial, más democrático y cotidiano de las ciudades. El espacio público en una ciudad es el espacio esencial de la construcción de la identidad social y de la ciudadanía. La acera también puede ser un espacio para la construcción de la identidad de lugar, el lugar seguro desde el cual el sujeto en la titularidad de su identidad personal, puede diferenciarse de los demás, así como acoger a la diversidad y la identidad social de la comunidad.

Somos un lugar porque lo experimentamos y construimos parte de nuestro ser en el mundo. Si no se dispone de un espacio público de calidad o si ello está ocupado y privatizado, ¿por cuál espacio estaría apoyada la ciudadanía? ¿Dónde los ciudadanos podrían ser vistos como iguales? Los centros comerciales, los barrios cerrados reproducen la ciudad para unos pocos, para grupos específicos y limitados, lo que segrega y mascara todavía más el verdadero contacto público.

La construcción de la ciudad no es sólo la construcción de sus edificios y calles, pero ocurre diariamente, cuando se hace posible la apropiación simbólica de la ciudad en su conjunto, a través del derecho de la vivencia de sus espacios y de la amplia convivencia.

Nosotros los brasileños, todavía aprendiendo cómo ser ciudadanos, podríamos encontrar en la acera, un espacio seguro, cerca de la zona privada, pero que podría ayudar a levantar "grandes vuelos" en la experiencia y en la percepción de la importancia de los espacios públicos. Tal vez sea así, que volvamos a asociar, como lo hicieron los griegos en la antigüedad, el espacio público a la ciudadanía y la libertad.

REFERENCIAS | Fuentes bibliográficas pesquisadas

- Altman, I. (1975). **The environment and social behavior: Privacy, personal space, territoriality and crowding**. Monterey: Brooks/Cole.
- Amérigo, M (1995). **Satisfacción residencial: un análisis psicológico de la vivienda y su entorno**. Madrid: Alianza Editorial.
- Amérigo, M. (2002). Ambientes Residenciales. In: J. I. Aragonés & M. Amérigo (coords.). **Psicología ambiental** (pp.173-193) Madrid: Pirámide.
- Andery, M; Micheletto, N.; Sérgio, T., & *al.* (1988). **Para compreender a ciência: uma perspectiva histórica**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo.
- Aragonés, J. I., & Amérigo, M. (coords.). (2002). **Psicología ambiental**. Madrid: Pirámide.
- Arendt, Hannah. (2009). **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- Aristóteles. (2014). **Política**. (12a. reimp, P. C. Tolens Trad.). (Coleção obra-prima de cada autor). São Paulo: Martins Claret.
- Ascher, François (2010). **Os novos princípios do urbanismo** (Nádia Somekh trad.) São Paulo: Romano Guerra.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (2004). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. (2a.ed.) Rio de Janeiro.
- Barbie, E. (1999). Métodos de pesquisas de *Survey*. (Guilherme Cezarino Trad.). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Bauman, Z. (2006). **Modernidad líquida**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2008). **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- Benévolo, Leonardo. (2009). **História da cidade** (4a. ed.). São Paulo: Perspectiva.
- Bonfim, Z. A. C. (2003). **Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo**. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Bonfim, Z. A. C. (2008). Afetividade e Ambiente Urbano: uma proposta Metodológica pelos Mapas Afetivos in: J. Q. Pinheiro, & H. Günther (Orgs.). **Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente** (pp. 253-280) São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Borja, J. (2005). **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza editorial.

- Borja, J. & Muxí, Z. (2003). **El espacio público: ciudad y ciudadanía**. Barcelona: Electa.
- Brandão, Carlos Antônio Leite. (Org). (2006). **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Castells, Manuel (2003). **La era de la información: el poder de la identidad** (Vol.2). Madrid: Alianza Editorial.
- Chuenca, Fernando. (2010) **Breve história do urbanismo** (8a. ed., Emílio Campos de Lima Trad.). Barcarena: Editorial Presença.
- Corraliza, José A. (2002). Emoción y Ambiente. In: J. I. Aragonés, & M. Amérigo (Coords.). **Psicología ambiental** (pp.59-76). Madrid: Ediciones Pirámide.
- Correia, Telma de Barros. (2004) **A construção do habitat moderno no Brasil: 1870 – 1950**. São Carlos: Rima.
- Da Matta, Roberto (1984). A casa, a rua e o outro mundo: reflexões sobre o espaço e a sociedade. **Revista do patrimônio histórico e artístico nacional**, 19, 5-14.
- Da Matta, Roberto (1997). **A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco.
- Da Matta, Roberto (1997a). **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco.
- Dantas, Eustógio W. C. (2005). Apropriação do espaço público pelo comércio ambulante: Fortaleza-Ceará-Brasil em evidência: 1975 a 1995. **Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, IX (202). Barcelona: Universidad de Barcelona. Recuperado em 21.05.2014. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-202.htm>
- Delgado, M. (2007). **Sociedades movidezas**. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Demo, Pedro. (1995). **Metodologia científica em ciências sociais**. São Paulo: Editora Atlas.
- Di Masso, A., Vidal, T., & Pol, E. (2008). La Construcción desplazada de los vínculos persona-lugar: una revisión teórica. **Anuário de psicologia**, 39 (3), 371-385.
- Egli, E. (1951). **Climate and two districts: consequences and demands**. Zurique.
- Enzensberger, H. M. (1993). **Aussichten auf den Bürgerkrieg**. Frankfurt: Suhrkamp
- Faoro, Raymundo. (2001). **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. (3a. ed., rev.). Rio de Janeiro: Globo. Recuperado em

28.04.2014. Disponível em:
<http://groups.google.com.br/group/digitalsource>.

- Ferreira, Marcos (2006). Problemas Ambientais como desafio para a psicologia. In: H. Günther, J. Q. Pinheiro, & R. S. L. Guzzo, (Orgs). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente** (pp. 17-30) Campinas: Alínea Editora.
- Fernández, B. (2002). El médio urbano. In: J. I. Aragonés & M. Amérigo (coords.). **Psicología ambiental** (pp.259-280) Madrid: Pirámide.
- Fernández, B & Corraliza, J. A. (1996). Aspectos físicos y sociales en los lugares peligrosos. Miedo al delito en un espacio institucional. **Revista de Psicología Social**, 11, 219-234.
- Fernández, B. & Vidal, Tomeu (Eds). (2008). **Psicología de la ciudad: debate sobre el espacio urbano**. Barcelona: Editorial UOC.
- Flexor, Maria Helena O. (2004) A rede urbana brasileira setecentista. A afirmação da vila regular. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp.103-232). Lisboa: Livros Horizonte.
- Frehse, Fraya. (2005). **O tempo das ruas na São Paulo de fins do império**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Freyre, Gilberto. (1963). **Casa-grande & senzala**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília.
- Gehl, Jan (2004). **La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios**. (Estudios Universitarios de Arquitectura, nº 9). Barcelona: Editorial Reverté.
- Gehl, Jan (2013). **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva.
- Gomes, Paulo César da Costa. (2002). **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- González Rey, F. (1999). *La investigación cualitativa en psicología*. São Paulo: EDUC.
- Gray, Jackson & Farrall (2011) Feelings and functions in the fear of crime: applying a new approach to victimisation insecurity. **Brit. J. Criminol.** 51, 75-94.
- Grupo 2C (2009). **La Barcelona de Cerdà**. Barcelona: Flor del Viento Ediciones.
- Guasch, Óscar (2002). **Observación participante**. (Cuadernos Metodológicos, n. 20). Madrid: CIS.

- Günther, H. (2006). Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão? Série: **Textos de Psicologia Ambiental**, nº 07. Brasília-DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Günther, H., Pinheiro, José Q. & Guzzo, Raquel S. L. (Orgs). (2006). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. Campinas: Alínea Editora.
- Habermas, Jürgen. (2003). **Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Hammersley, Martín & Atkinson, Paul (1994). **Etnografía**. (Métodos de investigación). Barcelona: Paidós.
- Herce, Manuel. (2009). **Sobre la movilidad en la ciudad** (Estudios Universitarios de Arquitectura nº 18). Barcelona: Editorial Reverté.
- Hissa, Cássio E. V. (2006). Ambiente e vida na cidade. In: C. A. L. Bradão (Org). **As cidades da cidade** (pp.81-92). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Holanda, Sérgio Buarque de. (1995). **Raízes do Brasil**. (26a. ed.) São Paulo: Companhia das letras.
- Ibañez, T, & Iñiguez, L. (1996). Aspectos Metodológicos de la Psicología Social Aplicada. In: J. L. Álvaro, A. Garrido, & J.R. Torregrosa (Coords.). **Psicología social aplicada** (pp.57-82) Madrid: MacGraw-Hill.
- Iñiguez, L. (Ed.) (1995). Métodos cualitativos en Psicología Social. **Revista de Psicología Social Aplicada**, 5, (1/2), 5-26.
- Jacobs, Jane. (2009). **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes.
- Innerarity, Daniel (2006). **El nuevo espacio público**. Madrid: Editorial Espasa.
- Lamas, José M. Ressano Garcia. (2004). **Morfologia urbana e desenho da cidade**. (Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, 3a. ed.). Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lefebvre, Henri (1978). **El derecho a la ciudad**. (Historia/ciencia/ sociedad 44). Barcelona: Ediciones península.
- Lefebvre, Henri (2008). **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lei nº 7.853 de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.
- Lei nº 10.098 de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas

portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.

Lei nº 729 de 13 de Julho de 2000. Dispõe sobre o código de obras e posturas de Maracanaú e dá outras providências. Câmara Municipal de Maracanaú.

Lei nº 10.257 de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Presidência da República Federativa do Brasil.

Leite, Rogério P. (2004) **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea.** Campinas: Editora Unicamp.

Lynch, Kevin. (1999). **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes.

Magnani, J. G. Cantor. (1998). **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade.** São Paulo: Hucitec.

Maisonneuve, J. (1963). **Psycho-sociologie des affinités.** Paris: PUF.

Mc Andrew, F. T. (1993). *Environmental Psychology.* Pacific Grove (Ca.): Brooks/cole.

Milgram, S. (1977). **The individual in a social world. Essays and experiments.** New York: Addison-Wesley. Publishing Company.

Mohammed Abdullah, E. S. (1998). The integration of tradition and modernity: A search for an urban and architectural identity in Ar-riyadh, the Capital of Saudi Arabia. **Habitat International**, 22(4), 571-589

Moles A., & Robmer, E. (1998). **Psychologie de l'espace.** Paris: L'Harmattan.

Moreira, Rafael. (2004) A Criação da rede urbana do Norte do Brasil: séculos XVI-XVII. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 189 – 202). Lisboa: Livros Horizonte.

Moreno, E. & Pol, E. (1999). Apropiaçión, simbolismo del espacio e identidad social. In: Nociones psicosociales para la intervenci3n y la gesti3n ambiental. **Monografías socio/ambientals**, 14, 45-55.

Moser, Gabriel (1998). Psicologia Ambiental. **Estudos de psicologia (Natal)**, 3 (1), 121-130.

Mourão, Ada Raquel Teixeira, & Cavalcante, Sylvia. (2006). O processo de construção do lugar e da identidade dos moradores de uma cidade reinventada. **Estudos de psicologia (Natal)**, 11 (2), 143-151.

Mumford, Lewis. (2008). **A Cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas** (5a. ed.). São Paulo: Martins Fontes.

- Park, Robert Ezra. (1999) **La ciudad: y otros ensayos de ecología urbana**. Barcelona: Ediciones Del Serbal.
- Pinheiro, J. Q., Elali, G. A. & Fernandes, O. S. (2008). Observando a Interação Pessoa-Ambiente: Vestígios Ambientais e Mapeamento Comportamental. In: J. Q. Pinheiro & H. Günther (Orgs.). **Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente** (pp.75-104). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Pol, E. (1996). La Apropriación del espacio. In L. Iñiguez, & E. Pol (Orgs.). Cognición, representación y apropiación del espacio, **Monografías socio/ambientals**, 9, 45-21.
- Pol, E., Guardia, J., Valera, S. & outros. (2000). Cohesión e identificación en La construcción de la identidad social: la relación entre ciudad, identidad y sostenibilidad. **Revista Universidad de Guadalajara**, Identidad Urbana, nº 19. Recuperado em 3 de janeiro de 2010. Disponível em: <http://www.cge.udg.mx/revistaudg/rug19/articulo4.html>
- Pol, E.; Valera, S., & Vidal, T. (2003). Psicología ambiental y procesos psicosociales. In: J. F. Morales, & C. Huici, (Coords.). **Psicología social**. (pp.235-252). Madrid: Mc Graw Hill.
- Portal Mobilize. (2013) **Campanha Calçadas do Brasil** (relatório final da campanha e estudo realizado pelo Mobilize Brasil. 2a. ed.). Recuperado em 07.04.2014. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/sobre>
- Portas, Nuno. (2004) Algumas (hipó)teses sobre o urbanismo português nos brasis. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 17 – 21). Lisboa: Livros Horizonte.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: physical world socialization of the self. **Journal of Environmental Psychology**, 3, 57-83. Editorial UOC.
- Quintanar, F. & García, C. J. (2006). El estudio de las relaciones ambientales desde las aportaciones de la Gestalt al estudio de la subjetividad y el análisis cualitativo. In: Günther, Pinheiro & Guzzo (Orgs.). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. (pp. 31-52). Campinas: Alínea Editora.
- Rapoport, A. (1978). **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gil.
- Ribeiro, José. O. de Saboya. (1993). **Evolução urbana** (Vol. I.). Rio de Janeiro: Tavares e Tristão Gráfica e Editora de Livros.
- Rueda, Salvador P. (1995). **Ecología urbana: Barcelona i la seva regió metropolitana com a referents**. Barcelona: Beta Editorial.

- Salgado, Ivone. (2004). A modernização da cidade setecentista: o contributo das culturas urbanísticas francesa e inglesa. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 333 – 351). Lisboa: Livros Horizonte.
- Sant’Anna, Rogéria M. de. (2010). Políticas públicas para a mobilidade: desafios da psicologia. **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos**. (pp 57-63) Conselho Federal de Psicologia, Brasília. Recuperado em 03.04.2014. Disponível em: www.pol.org.br .
- Santos, Milton. (2005). A urbanização brasileira. (5a. ed.) São Paulo: Edusp.
- Segre, Roberto. (2005). Espaço Público e democracia: experiências nas cidades da América Hispânica. **Arquitextos**. São Paulo, ano 5, n. 060.04, Vitruvius, maio. Recuperado em: 07.04.2014. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.060/461>.
- Sennet, Richard. (1998). **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras.
- Sennet, Richard. (2001) **Vida urbana e identidade personal: los usos del orden**. Barcelona: Ediciones península.
- Shamsuddin, S., & Ujang, N. (2008). Making places: the role of attachment in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia. **Habitat International**, 32, 399 – 409.
- Simas Filho (Coord) (1979). **Evolução física de Salvador**. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Centro de estudos da arquitetura da Bahia.
- Simmel, Georg (1967). A metrópole e a vida mental. In: O. G. Velho (org.) **O fenômeno urbano** (pp.11-25). Rio de Janeiro: Zahar.
- Simmel, Georg (2007). **Les grandes villes et la vie de l’esprit**. Paris: Éditions de L’Herne.
- Soczka, Luis (Org). (2005). Viver n(a) Cidade. In: _____. **Contextos humanos e psicologia ambiental** (pp. 91-131). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Soja, Edward W. (2008). **Postmetrópolis: estúdios críticos sobre las ciudades y las regiones**. Madrid: Ed. Traficantes de sueños.
- Souza, Marcelo Lopes & Rodrigues, Glauco (2004). **Planejamento urbano e ativismos sociais**. (Série Sociedade, Espaço e Tempo). São Paulo: Editora UNESP.
- Souza, Marcelo Lopes (2008). **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

- Speller, Gerda (2005). A importância da vinculação ao lugar in: L. Soczka (Org). **Contextos humanos e psicologia ambiental** (pp. 133-167). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Tarragó, Salvador. (2009). Modelo urbano y territorial de Cerdà. In: Grupo 2C. **La Barcelona de Cerdà** (pp. 39-52). Barcelona: Flor del Viento Ediciones.
- Teixeira, Manuel C. (2004) Os modelos urbanos portugueses das cidades brasileiras. In: M. C. Teixeira (Coord.) **A construção da cidade brasileira** (pp. 23 – 46). Lisboa: Livros Horizonte.
- Toledo, Benedito Lima de. (2004). A ação dos engenheiros-militares na ordenação do espaço urbano no Brasil. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 129 – 149). Lisboa: Livros Horizonte.
- Touraine, Alain (1998). Can we live together, equal and different? In: **European Journal of Social Theory**. November, p.177.
- Touraine, Alain. (2005). **Un nuevo paradigma para comprender el mundo de hoy**. Barcelona: Paidós.
- Tuan, Yi-fu. (2005). **Paisagens do medo**. São Paulo: Editora UNESP.
- Valera, S. (1996). Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano. Perspectivas desde la psicología ambiental. **Revista de Psicología Universitas Tarraconensis**, 18 (1), 63-84.
- Valera, S. (1999). Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. **Tres al Cuarto**, 6, 22-24.
- Valera, S., & Pol, E. (1994). El Concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. **Revista Anuario de Psicología**, 62, 5-24.
- Valera, S., & Vidal, T. (2002). Privacidad y Territorialidad. In: J. I. Aragonés & M. Américo (coord.). **Psicología ambiental**. (pp.). Madrid: Pirámide.
- Valera, S.; & Carro, D. (2007). **La percepció d'inseguretats en el barri de la Zona Franca**. Ajuntament de Barcelona.
- Valla, Margarida. (2004). A formação teórica dos engenheiros-militares. In: M. C. Teixeira (Coord.). **A construção da cidade brasileira** (pp. 109 – 128). Lisboa: Livros Horizonte.
- Velasco, Honorio; Días de Rada, Ángel (2006). **La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de escuela**. Madrid: Editorial Trotta.

- Vidal, T., Valera, S., & Però, M. (2010). Apego al lugar, identidad de lugar y movilidad residencial en estudiantes de grado. **Psycology**, 1 (3), 291-307.
- Vitrúvio. (2007). **Tratado de arquitetura** (M. J. Maciel Trad.). São Paulo: Martins Fontes.
- Vivas, P., Mora, M., Vidal, T. & *al.* (2005). **Ventanas en la Ciudad: observaciones sobre las urbes contemporáneas**. Barcelona: Editorial UOC.
- Wheeler, S. (2004). **Planning for sustainability: Creating livable, equitable and ecological communities**. Routledge
- Yázigi, Eduardo (2000). **O mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos**. São Paulo: Humanitas, FFLCH/USP.

