

Artículo Original / Article

Fatores do meio urbano e a satisfação com o bairro: diferenças entre capital e interior do Paraná

Urban Environment Factors and Neighborhood Satisfaction: Differences Between the Capital and the Interior of Paraná

Factores del entorno urbano y satisfacción con el barrio: diferencias entre la capital y el interior de Paraná

Aline Ramos-Esperidião , Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Brasil.

Beatrice Lorenz-Fontolan , Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Brasil.

Alfredo Iarozinski-Neto , Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Brasil.

Iolanda Geronimo Del-Roio , Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Brasil.

CONTACTO: aresperidiao@gmail.com

CÓMO CITAR: Ramos-Esperidião, A., Lorenz-Fontolan, B., Iarozinski-Neto, A. y Geronimo Del-Roio, I. G. (2024). Fatores do meio urbano e a satisfação com o bairro: diferenças entre capital e interior do Paraná. *Revista de Urbanismo*, (51), 1-23. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2024.74499>

Resumo: Os bairros e as cidades devem ser pensados com foco nos moradores, e é crescente a importância de entender suas necessidades para o planejamento urbano. A satisfação com o meio urbano tem sido estudada sem considerar o porte das cidades, quando se analisam certos fatores relacionados aos bairros. Assim, este estudo investiga as diferenças entre indivíduos que vivem na capital do Paraná - Curitiba, e aqueles que vivem no interior do Estado, em relação aos aspectos do meio urbano. Foi coletada uma amostra com 282 respondentes por meio de um questionário, e os dados foram analisados por meio de estatísticas descritivas e multivariadas. Entre outros aspectos, a satisfação dos moradores de Curitiba com o bairro é influenciada por bom comércio e áreas verdes. Para os moradores do interior, a satisfação está mais relacionada com a boa aparência. Ainda, o estudo destaca a importância de priorizar meios de transportes alternativos, como caminhadas.

Palavras-chave: meio urbano, planejamento urbano, satisfação residencial

Abstract: Neighborhoods and cities must be designed with a focus on residents, and the importance of understanding their needs for urban planning is growing. Satisfaction with the urban environment has been studied without considering cities' size, when certain neighborhood-related factors are analyzed. Therefore, this study investigates the differences between individuals who live in the capital of Paraná (Curitiba), and those who live in the interior of the State, in relation to the urban environment aspects. A sample of 282 respondents was collected through a questionnaire, and the data were analyzed using descriptive and multivariate statistics. Among other aspects, the satisfaction of Curitiba residents with the neighborhood is influenced by good commerce and green areas. For interior residents, satisfaction is more related to appearance. Still, the study highlights the importance of prioritizing alternative means of transport, such as walking.

Keywords: residential satisfaction, urban environment, urban planning

Resumen: Los barrios y las ciudades deben diseñarse centrándose en los residentes, y la importancia de comprender sus necesidades para la planificación urbana es cada vez mayor. La satisfacción con el entorno urbano se ha estudiado sin considerar el tamaño de las ciudades, al analizar ciertos factores relacionados con los barrios. Así, este estudio investiga las diferencias entre los individuos que viven en la capital de Paraná (Curitiba) y los que viven en el interior del estado, con relación a aspectos del ambiente urbano. Se recopiló una muestra de 282 encuestados mediante un cuestionario y los datos se analizaron mediante estadística descriptiva y multivariada. Entre otros aspectos, la satisfacción de los curitibanos con el barrio está influenciada por el buen comercio y las áreas verdes. Para los residentes del interior, la satisfacción está más relacionada con la buena apariencia. Además, el estudio destaca la importancia de priorizar medios de transporte alternativos, como caminar.

Palabras clave: entorno urbano, planificación urbana, satisfacción residencial

Introdução

Estima-se que mais da metade da população vive em áreas urbanas, e até 2030 pelo menos 60,4 % da população mundial deverá morar nas cidades (United Nations Human Settlements Programme [UN-Habitat], 2020), as quais serão responsáveis por absorver tal expansão. Lovejoy, Handy e Mokhtarian (2010) observaram que muitas regiões metropolitanas estão lutando para acomodar a crescente população enquanto ignoram os problemas sociais e ambientais envolvidos. Neste sentido, o desafio dos planejadores urbanos é criar condições para acomodar esse crescimento sem descuidar do bem-estar e da qualidade de vida dos cidadãos.

A consolidação urbana, gerada pelo crescimento da urbanização, pode ser capaz de promover o uso mais eficiente de infraestruturas, como água e energia, maior acessibilidade a serviços para diferentes grupos de pessoas, reduzir tráfego e poluição, incentivando meios de transportes não motorizados, e assim mitigar riscos de saúde associados com obesidade e vida sedentária. Por outro lado, traz problemas como perda de espaços públicos abertos, poluição sonora, gentrificação, aumento da desigualdade social e enfraquecimento da coesão social (Ambrey & Fleming, 2014).

Depersin e Barthelemy (2018) observaram que as cidades grandes não são apenas versões escaladas de cidades menores, devendo ser levado em consideração a população e a história do local, ou seja, as individualidades locais influenciam nas previsões sobre o futuro das cidades. As cidades possuem estruturas diferentes, tanto pelo número de habitantes quanto pela concentração de serviços. Geralmente, grandes centros urbanos abrigam maior diversidade de serviços, de empresas e podem ofertar melhores possibilidades de lazer, trabalho e educação. Milić e Zhou (2017) destacaram que, apesar dos diferentes níveis de desenvolvimento e história dos países, é aparente a migração de jovens para cidades maiores ao redor do mundo, buscando por melhores oportunidades de estudo e emprego.

As cidades existem devido a um balanço entre pontos positivos e negativos, e os benefícios tendem a superar os custos do crescimento de uma cidade: quanto maior, mais eficiente é a infraestrutura, maiores são as rendas e os serviços disponíveis (Batty, 2013). Entre os pontos negativos, destaca-se o aumento de crimes, poluição, problemas de circulação e congestionamento (Bettencourt et al., 2007).

Para Garau (2015), cidades que promovem a qualidade de vida urbana dos cidadãos são mais prósperas e mais avançadas em relação à sustentabilidade, como espaços adequados para as ruas, áreas verdes, parques, áreas de recreação e outros espaços públicos. Ainda, a pandemia do COVID-19 (doença respiratória causada pelo vírus SARS-CoV-2, obrigou a população a permanecer em suas habitações para não transmitir o vírus) estimulou a inovação das cidades, de modo que as pessoas buscaram mais atividades ao ar livre, portanto, a saúde deve tornar-se um novo orientador no planejamento urbano (UN-Habitat, 2020).

Sim (2019) destaca a importância da dimensão humana, adaptada para as necessidades e relações pessoais, e a necessidade da mudança de realidade em cidades com usos únicos e separados. Para Garau (2015), a chave para o desenvolvimento urbano sustentável está pautada na promoção de atividades na rua, de caminhabilidade e acessibilidade para atividades econômicas, serviços e habitação. Ao trazer as pessoas para o espaço público, reduzindo a presença do transporte privado, é possível encorajar as pessoas caminhar pelo bairro, de forma que possam encontrar o que precisam nas proximidades,

evitando perda de tempo e reduzindo gastos com transporte. As cidades devem ser pensadas para um ambiente urbano sustentável, assim, entre os princípios para bairros sustentáveis estão: ruas com espaço adequado e conexões eficientes, alta densidade populacional, uso misto do solo (edificações residenciais e comerciais), mix social e limitação de uso do solo específico (UN-Habitat, 2014).

Desta forma, devem ser entendidas quais as melhorias são necessárias para uma cidade, e esse conhecimento deve embasar o planejamento urbano. Tendo como princípio planejar uma cidade para as pessoas, Gehl (2013) apresenta com boas práticas de caminhabilidade, ciclomobilidade, ruas como lugares de lazer e convívio, de forma a promover qualidade de vida aos cidadãos. A satisfação com o bairro tem sido foco de estudo em diversos campos, de forma a investigar a qualidade de vida urbana para os moradores, envolvendo questões como segurança, serviços, circulação e áreas verdes (Aiello et al., 2010; Lovejoy et al., 2010; Hadavi & Kaplan, 2016; Lee et al., 2017). Assim, a satisfação com o bairro é influenciada pelas características sociodemográficas, e aspectos objetivos e subjetivos dos bairros (Abidin et al., 2019; Biswas et al., 2021; Lee et al., 2017). Lee et al. (2017) argumentam sobre entender se as características do bairro auxiliam na criação de meios urbanos mais saudáveis e sustentáveis, e se são considerados satisfatórios e habitáveis pelos moradores. Para Tabosa (2018), bairros consistentes são aqueles com alto nível de satisfação, proporcionando resultados mais positivos para a cidade com a participação ativa da sociedade.

Para Aiello et al. (2010), a experiência da comunidade deve ser a premissa para a criação de ambientes sustentáveis, e como consequência, a melhoria dos bairros deve ser baseada na análise de como os moradores utilizam e experienciam o meio urbano, e o que os faz satisfeitos. Para Lee et al. (2017), entender os fatores que aumentam a satisfação com o bairro pode embasar o planejamento urbano, e indica que medidas para diminuir o tráfego de veículos e para tornar os bairros esteticamente mais atrativos são capazes de tornar os bairros mais satisfatórios.

Apesar da importância de tais temas para o futuro das cidades, observa-se que poucos estudos explicitamente examinaram se os determinantes da satisfação com o bairro são diferentes em variados contextos urbanos. E, ainda, as cidades estão sendo planejadas de acordo com o que os moradores querem e necessitam? Neste sentido, surgiu o questionamento: a satisfação com o bairro é significativamente distinta entre capitais e cidades do interior do estado? Com o objetivo de responder a esta pergunta, a pesquisa analisa as percepções dos indivíduos em relação ao bairro, que é definida como a capacidade de gerar informação sobre a cidade por meio da leitura e interpretação do espaço urbano (Ferrara, 1999).

Segundo Cavalcante e Elali (2017), o ambiente percebido é consequência dos pressupostos das relações entre indivíduo e ambiente, ou seja, depende do enfoque nas propriedades objetivas ou subjetivas do ambiente. Embora seja mais complexo avaliar os sentimentos, percepções e atitudes, que compõem os aspectos subjetivos, eles são essenciais para desenvolver indicadores de qualidade, a fim de definir o nível de satisfação dos indivíduos (Aragonés et al., 2017).

Para atingir o objetivo desta pesquisa, foram analisadas 53 variáveis relacionadas ao meio urbano, aplicando estatísticas descritivas, análises discriminantes e de correlações. O procedimento adotado foi o Survey, utilizando um questionário como instrumento de pesquisa. O objeto de estudo foram indivíduos do Estado do Paraná, por meio de uma amostra não probabilística com 282 respondentes. O artigo é estruturado em seis seções: introdução, marco teórico, metodologia, resultados, discussões e conclusões.

Marco teórico

De acordo com Rovati (2013), o planejamento urbano integra conhecimentos disciplinares diversos, como economia, geografia, sociologia, urbanismo, e contempla a elaboração e gestão de planos, projetos e programas relacionados ao meio urbano. Para Garau (2015), o planejamento urbano é uma estrutura que transforma a visão da realidade usando o espaço como a chave para o desenvolvimento e engajando os cidadãos.

Deák (2001) afirma que o espaço urbano é um produto histórico, formado por transformações de usos do solo (moradia, comércio, serviços, lazer, finanças, natureza, entre outros), confinados em zonas e distritos próprios, apoiados em edificações, regulamentos e serviços específicos. Os espaços públicos devem ser organizados pelo planejamento urbano, incluindo ruas e áreas para interação social, cultural e econômica, considerando a infraestrutura e segurança para criar ambientes de qualidade (Garau, 2015).

Estudos que abordam as relações entre indivíduo e o ambiente residencial são formados por indicadores objetivos e subjetivos (Abidin et al., 2019; Biswas et al., 2021), e, embora seja mais complexo avaliar as percepções dos indivíduos, estes são essenciais para definir seu nível de satisfação (Aragonés et al., 2017). Assim, a percepção e a leitura do ambiente urbano, como instrumentos de sua interpretação, criam condições para a investigação do ambiente, fornecendo parâmetros para ser adequada ao usuário (Ferrara, 1999).

Aiello et al. (2010) analisaram as relações entre os indivíduos e o ambiente residencial em dois bairros da capital da Itália, a cidade de Roma, buscando identificar quais melhorias nos bairros são capazes de aumentar a satisfação. De modo geral, a satisfação com o bairro pode ser explicada por três componentes principais: funcionalidade do bairro, como disponibilidade de serviços, e falta de monotonia; afetividade com o local, em relação ao valor estético do bairro; e aspecto comportamental, quando as pessoas encontram o que precisam no bairro, como comércio e atividades de lazer. Ainda, o estudo observou que a densidade das edificações tem um efeito inverso nas atividades sociais.

Lee et al. (2017) estudaram as relações entre satisfação com o bairro e as variáveis percebidas e objetivas do bairro. Foram estudados bairros de duas regiões dos EUA, selecionadas pela variação de caminhabilidade e de renda. Os resultados indicaram que os participantes estavam mais satisfeitos quando percebiam em seu bairro segurança no tráfego e para pedestres, segurança contra crimes, estética atraente, acessibilidade aos destinos e diversidade, acesso a parques e baixa densidade residencial. Porém, o estudo não apresentou significativa influência das facilidades em caminhar e em utilizar bicicleta, e a conectividade das ruas como determinantes da satisfação com o bairro.

Lovejoy et al. (2010) propuseram sete medidas para entender quais características são importantes para a satisfação com o bairro, sendo elas: atratividade, silêncio, vivacidade, jardins nas habitações, segurança, uso misto do bairro e boa infraestrutura. O objetivo do estudo foi comparar bairros suburbanos e tradicionais, em relação às percepções dos moradores, em cidades da Califórnia, EUA. Uma amostra com 1682 respondentes foi coletada, e foram consideradas as características sociodemográficas. Os resultados indicaram que a aparência e a segurança são fatores necessários para um bairro satisfatório, e que entre bairros tradicionais e suburbanos, as percepções dos indivíduos são semelhantes.

Hadavi e Kaplan (2016) exploraram a multidimensionalidade dos espaços públicos abertos e suas associações com a satisfação com o bairro, em Chicago, nos EUA. O estudo buscou entender as relações

indivíduo-ambiente, devido sua relevância para a satisfação e bem-estar das pessoas. Uma amostra com 434 respondentes foi formada com a aplicação de um questionário de 5 pontos. As questões abordadas estavam relacionadas com a satisfação com o bairro, frequência de caminhadas pelo bairro com diferentes propósitos, frequência de uso de áreas verdes públicas e áreas de lazer, além de potenciais barreiras que dificultariam o uso desses espaços. Os resultados indicaram a necessidade de investigar os espaços públicos pela forma de uso, e não como entidade única, para melhor entender a satisfação com o bairro assim como as barreiras enfrentadas para sua utilização.

As diferenças na percepção do ambiente construído foram estudadas também na cidade de São Paulo, por Samios et al. (2019). Os autores observaram os efeitos do ambiente construído no bem-estar de três grupos de indivíduos, em relação ao modo de transporte: ativo, coletivo e individual. Foi aplicado um questionário incluindo questões como acesso a serviços, características do bairro, criminalidade no bairro, segurança no trânsito, satisfação com o bairro, qualidade de vida, modos de transporte utilizados, entre outras. A amostra resultou em 2045 respondentes, as quais foram analisadas pelo método de modelos de equações estruturais. Os resultados do modelo proposto confirmaram a teoria estabelecida e os autores observaram que a satisfação com o bairro possui um efeito direto no bem-estar para os três grupos estudados. A segurança pública, medidas que melhoram a segurança viária dos pedestres, uso misto do solo e atratividade impactaram positivamente os três grupos de usuários.

Ambrey e Fleming (2014) analisaram a satisfação dos indivíduos em oito capitais da Austrália. O estudo abordou a influência de áreas verdes públicas na qualidade de vida, abordando características sociodemográficas, comportamentais, densidade populacional, proximidades com rios, lagos, aeroportos, rodovias e ferrovias, satisfação com a vida, entre outros. Os resultados indicaram que altos níveis de bem-estar dos residentes estão relacionados com a existência de áreas verdes públicas, e os efeitos são maiores em regiões mais adensadas.

Segundo Carvalho e Elali (2017), o ambiente percebido é consequência dos pressupostos das relações entre indivíduo e ambiente, ou seja, depende do enfoque nas propriedades objetivas ou subjetivas do ambiente. Embora seja mais complexo avaliar os sentimentos, percepções e atitudes, que compõem os aspectos subjetivos, eles são essenciais para desenvolver indicadores de qualidade, a fim de definir o nível de satisfação dos indivíduos (Aragonés et al., 2017).

Estudos anteriores (Aragonés et al., 2017; Bonaiuto & Fornara, 2017; Abidin et al., 2019; Biswas et al., 2021) demonstraram alguns componentes principais que formam a satisfação residencial, como: o bairro e a habitação, como aspectos físicos, e os vizinhos, de natureza social, estabelecendo preditores objetivos e subjetivos. Os estudos mostram a importância dos fatores de satisfação com o bairro e com a vizinhança para formar a satisfação residencial.

Todos esses precedentes de pesquisa demonstram que entender o que os indivíduos necessitam nas cidades, e como as estão usando, é importante para o planejamento urbano. A partir desta breve revisão de literatura, observa-se que o crescimento das cidades torna necessária a criação de espaços que articulem as principais funções das cidades: morar, trabalhar, circular e relações sociais. A percepção dos indivíduos cria condições para a investigação do ambiente, de modo que a satisfação com o bairro é influenciada pelos diferentes contextos urbanos.

Metodologia

O Estado do Paraná possui uma população de 10.444.526 de habitantes, sendo 49,1 % do gênero masculino e 50,9 % do gênero feminino, e 85,3% da população vive na zona urbana (8.912.692 habitantes). A capital do Estado é Curitiba, com uma área territorial de 434,871 km² e população de 1.751.907 habitantes (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social [Ipardes], 2020). A coleta de dados foi realizada entre maio e setembro de 2020, e uma amostra com 282 respondentes foi obtida, formada por indivíduos do Estado do Paraná.

O projeto foi submetido e aprovado junto ao Comitê de Ética em Pesquisas envolvendo Seres Humanos (CEP). Foi adotado um protocolo de aplicação, constituído pela apresentação da pesquisa ao participante e preenchimento do questionário. O primeiro passo foi a aceitação (ou não) do indivíduo em participar da pesquisa, e o segundo passo consistiu no preenchimento do questionário.

Os participantes receberam um link, enviado por e-mail ou pelas redes sociais a partir dos contatos disponibilizados pelo grupo de pesquisa da universidade, o qual continha a apresentação da pesquisa e informava que a participação seria de forma livre e voluntária. Foi considerado que uma variedade de respostas de diferentes perfis seria fundamental para a pesquisa, portanto, adotou-se a ferramenta Google Forms para a coleta de dados.

Foi adotado como método de procedimento a pesquisa Survey. Os dados utilizados são provenientes de um questionário desenvolvido a partir de uma extensa revisão de literatura, que englobou pesquisas sobre satisfação residencial, meio urbano e satisfação com o bairro (Esperidião et al., 2024). O questionário foi formado por 53 questões quantitativas e qualitativas, sendo que estas últimas foram mensuradas por uma escala Likert de 5 pontos. Para a definição das variáveis, o critério utilizado foi a relevância dos aspectos nos principais estudos sobre o assunto (Esperidião et al., 2024).

Os dados coletados foram analisados com o software SPSS (Statistical Package for the Social Sciences). Foram realizadas as análises descritivas da amostra, a fim de entender o comportamento e caracterizá-la. Na sequência, foram desenvolvidas as análises discriminantes para identificar as características que se diferem entre os dois grupos, considerando se o indivíduo mora na capital do Estado do Paraná, ou nas cidades do interior. Para confirmar os resultados das análises discriminantes, foram realizados testes não-paramétricos Mann-Whitney. A hipótese nula é que as duas amostras tenham a mesma distribuição. Desta forma, quando a hipótese nula é rejeitada, ou seja, a significância é menor que 0,05, isso indica que a variável selecionada é distinta entre os dois grupos.

Para auxiliar no entendimento dos resultados, foram analisadas as correlações das variáveis mais discriminantes entre os dois grupos da amostra. As correlações utilizaram o coeficiente de Spearman, medindo a intensidade de relação entre as variáveis ordinais. Ele varia entre -1,000 e 1,000, e quanto mais próximo estiver desses extremos, maior será a correlação entre as variáveis. As análises foram desenvolvidas com base num intervalo de cores e valores, no qual as cores quentes indicam as correlações positivas e as cores frias, as correlações inversas. Quanto mais escuras são as cores, maiores são as correlações. Ainda, o sinal negativo indica as correlações inversas. Para confirmar a confiabilidade dos resultados, as análises de correlação com significância de 5 % e 1 % são representadas por um ou dois asteriscos, respectivamente.

Resultados

Primeiramente, foram desenvolvidas as análises descritivas (N=282), de modo a entender o perfil do respondente e o comportamento geral da amostra, todos habitantes do Estado do Paraná (Tabela 1). A partir da análise descritiva, foi possível obter uma visão global da amostra, observando como os respondentes se caracterizam, a partir das respostas do questionário proposto.

Tabela 1

Caracterização da amostra

Perfil do entrevistado				
Gênero	Feminino – 54,61 %	Idade	Entre 18 e 20 anos – 0,71 %	
	Masculino – 45,39 %		Entre 21 e 30 anos – 48,94 %	
Nível de escolaridade	Ensino fundamental – 0,35 %		Entre 31 e 40 anos – 23,76 %	
	Ensino médio – 9,57 %		Entre 41 e 50 anos – 9,93 %	
	Ensino superior – 36,52 %		Entre 51 e 60 anos – 13,48 %	
	Especialização/ Mestrado – 47,52 %		Acima de 61 anos – 3,18 %	
	Doutorado/ Pós-Doutorado – 6,04 %	Número de filhos	Sem filhos – 63,83 %	
Renda Média Bruta	Até R\$ 1.045,00 – 2,84 %		Com 1 filho – 15,25 %	
	Entre R\$ 1.045,00 e R\$ 2.090,00 – 13,12 %		Com 2 filhos – 16,31 %	
	Entre R\$ 2.090,00 e R\$ 4.180,00 – 23,40 %		Com 3 filhos ou mais – 4,61 %	
	Entre R\$ 4.180,00 e R\$ 10.450,00 – 35,11 %		Estado civil	Solteiro – 48,23 %
	De R\$ 10.450,00 a R\$ 20.900,00 – 20,57 %			Casado ou união estável – 44,68 %
	Acima de R\$ 20.900,00 – 4,96 %	Separado ou viúvo – 7,09 %		

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

Com base nos dados tabelados, pode-se afirmar que a maioria da amostra é do gênero 'Feminino' (54,61 %), com nível de escolaridade em 'Especialização/Mestrado' (47,52 %), 'Renda Média Bruta' entre R\$ 4.180,00 e R\$ 10.450,00 (35,11 %), 'Idade entre 21 e 30 anos' (48,94 %), 'Sem filhos' (63,83 %) e 'Solteiro' (48,23 %). A Tabela 2 apresentada abaixo complementa a Tabela 1 em relação ao maior esclarecimento quanto ao recorte urbano de cada participante que contribuiu para compor a amostra da presente pesquisa.

Tabela 2

Número de respondentes por cidade do Paraná

Cidade	N.º de Respondentes	Porcentagem
Almirante Tamandaré	3	1 %
Apucarana	2	1 %
Araucária	2	1 %
Campina Grande do Sul	1	0 %
Campo Largo	2	1 %
Cascavel	8	3 %
Castro	1	0 %
Colombo	3	1 %
Contenda	1	0 %
Curitiba	161	57 %
Foz do Iguaçu	1	0 %
Francisco Beltrão	1	0 %
Guarapuava	1	0 %
Irati	3	1 %
Jaguariaíva	1	0 %
Lapa	2	1 %
Londrina	2	1 %
Mandirituba	1	0 %
Marechal Cândido Rondon	1	0 %
Maringá	2	1 %
Palmas	1	0 %
Pinhais	6	2 %
Piraquara	2	1 %
Ponta Grossa	62	22 %
Quitandinha	1	0 %
São José dos Pinhais	5	2 %
Toledo	6	2 %
Total	282	100 %

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

A estatística descritiva da amostra é apresentada na Tabela 3, podendo ser observados os valores de mínimo e de máximo, média e desvio padrão de cada variável utilizada. As variáveis compõem três grupos distintos, sendo eles Características e Recursos do Meio Urbano (CRMU), Serviços Públicos e Manutenção (SPM) e Desenvolvimento do Entorno (DE) relacionados na pesquisa às variáveis do grupo Satisfação com a Habitação (SH). O valor mínimo igual a 1 representa 'Discordo Totalmente', e o valor máximo igual a 5 representa 'Concordo Totalmente', conforme escala Likert empregada (5 pontos).

Tabela 3

Análises estatísticas descritivas da amostra

Código/Variável	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
SH1 - Satisfação morar bairro	1,0	5,0	4,106	0,9961
SH2 - Satisfação aparência bairro	1,0	5,0	3,670	1,0644
SH3 - Satisfação localização bairro	1,0	5,0	3,996	1,0787
SH4 - Recomendação bairro	1,0	5,0	4,085	1,0017
CRMU1 - Escolas boas	1,0	5,0	3,440	1,1024
CRMU2 - Posto de saúde adequado	1,0	5,0	3,333	1,0310
CRMU3 - Quadras esportivas	1,0	5,0	3,089	1,1456
CRMU4 - Bom comércio	1,0	5,0	3,745	1,1218
CRMU5 - Atividades culturais	1,0	5,0	2,652	1,1990
CRMU6 - Habitações próximas	1,0	5,0	3,025	1,1110
CRMU7 - Edificações volumosas	1,0	5,0	2,787	1,0922
CRMU8 - Edificações variadas	1,0	5,0	3,858	0,9625
CRMU9 - Edificações de diversos usos	1,0	5,0	3,415	1,0844
CRMU10 - Áreas verdes	1,0	5,0	3,730	1,0255
CRMU11 - Parques em outras partes da cidade	1,0	5,0	3,113	1,3075
CRMU12 - Poucas árvores	1,0	5,0	2,461	1,2021
CRMU13 - Ar muito poluído	1,0	5,0	2,142	1,0130
CRMU14 - Riscos de desastres naturais	1,0	5,0	1,996	1,0211
SPM1 - Manutenção espaços públicos	1,0	5,0	3,230	1,0159
SPM2 - Lixo nas ruas	1,0	5,0	2,468	1,0775
SPM3 - Terrenos baldios	1,0	5,0	2,780	1,0543
SPM4 - Coleta recicláveis	1,0	5,0	4,053	1,0057
SPM5 - Vandalismo	1,0	5,0	2,582	0,9922
SPM6 - Ciclovias	1,0	5,0	2,589	1,2826
SPM7 - Sinalização das ruas	1,0	5,0	3,337	1,1614
SPM8 - Buracos nas ruas	1,0	5,0	3,018	1,1704
SPM9 - Pavimentação	1,0	5,0	4,216	0,9353
SPM10 - Drenagem	1,0	5,0	3,862	1,0394

Tabela 3 (Continuación)

Análises estatísticas descritivas da amostra

Código/Variável	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
SPM11 – Limpeza das ruas e calçadas	1,0	5,0	3,688	0,9739
SPM12 – Calçadas acessíveis	1,0	5,0	2,961	1,1668
SPM13 – Água e esgoto	1,0	5,0	4,241	0,8214
SPM14 – Internet e telefone	1,0	5,0	4,273	0,8091
SPM15 – Iluminação	1,0	5,0	3,397	1,0563
SPM16 – Conexão transporte público	1,0	5,0	3,848	1,0443
SPM17 – Frequência transporte público	1,0	5,0	3,656	1,0831
SPM18 – Pontos de ônibus	1,0	5,0	3,752	0,9958
DE1 – Bairro silencioso	1,0	5,0	3,025	1,1733
DE2 – Bairro habitável	1,0	5,0	4,110	0,7296
DE3 – Bairro adequado PNE	1,0	5,0	2,947	1,1227
DE4 – Bairro seguro	1,0	5,0	3,355	0,9518
DE5 – Preocupação com sustentabilidade	1,0	5,0	2,645	1,0410
DE6 – Bairro isolado	1,0	5,0	2,043	1,1152
DE7 – Fácil chegar a outros pontos	1,0	5,0	3,979	1,0433
DE8 – Fácil circular	1,0	5,0	4,018	0,9143
DE9 – Vagas estacionamento	1,0	5,0	3,706	1,1170
DE10 – Tráfego calmo	1,0	5,0	3,245	1,2227
DE11 – Boa sinalização	1,0	5,0	3,489	1,0097
DE12 – Privacidade	1,0	5,0	3,472	0,9661
DE13 – Aparência	1,0	5,0	3,606	0,9073
DE14 – Coleta de lixo e reciclável	1,0	5,0	4,074	0,8592
DE15 – Transporte público	1,0	5,0	3,720	0,9818
DE16 – Distância local de trabalho	1,0	5,0	2,514	1,0942
DE17 – Distância escola	1,0	5,0	2,713	1,1220
DE18 – Distância serviços de saúde	1,0	5,0	2,216	0,7728
DE19 – Distância comércio	1,0	5,0	1,879	0,8307
DE20 – Distância locais de lazer	1,0	5,0	2,422	0,9522
DE21 – Distância transporte público	1,0	5,0	1,770	0,8521

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

Para as análises multivariadas, a amostra total foi dividida em dois grupos distintos: 161 respondentes que moram em Curitiba, e 121 respondentes que vivem em outras cidades do Estado do Paraná, totalizando 282 indivíduos.

Os coeficientes da função discriminante são apresentados a seguir: acima de 0,30, em valores absolutos, indicam as variáveis que possuem poder discriminatório entre os dois grupos; valores abaixo de 0,10 indicam variáveis que não foram capazes de discriminar os dois grupos. Entre esses dois valores, não é possível afirmar que as variáveis são iguais nem se diferem entre os dois grupos, para a amostra selecionada.

Nas tabelas a seguir também são encontrados os resultados dos testes não-paramétricos de Mann-Whitney. Observa-se que as variáveis com coeficiente acima de 0,30 apresentaram significância inferior a 0,05, indicando que a hipótese nula deve ser rejeitada, confirmando as diferenças entre os dois grupos. Na Tabela 4 podem ser encontrados os resultados do grupo de variáveis relacionadas às características e recursos do meio urbano.

Tabela 4

Resultados da análise discriminante e testes não-paramétricos do construto CRMU

Código/Variáveis	Coeficientes da função discriminante	Significância teste Mann-Whitney
CRMU4 - Bom comércio	0,541	0,000
CRMU12 - Poucas árvores	-0,527	0,000
CRMU2 - Posto de saúde adequado	0,415	0,000
CRMU7 - Edificações volumosas	0,364	0,001
CRMU5 - Atividades culturais	0,361	0,001
CRMU10 - Áreas verdes	0,298	0,012
CRMU6 - Habitações próximas	0,258	0,019
CRMU11 - Parques em outras partes da cidade	-0,241	0,025
CRMU3 - Quadras esportivas	0,235	0,086
CRMU9 - Edificações de diversos usos	0,145	0,275
CRMU8 - Edificações variadas	0,105	0,371
CRMU1 - Escolas boas	0,096	0,476
CRMU13 - Ar muito poluído	0,066	0,327
CRMU14 - Riscos de desastres naturais	0,007	0,937

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

Neste primeiro grupo de variáveis, foi possível identificar características distintas entre os dois grupos: a existência de um bom comércio e posto de saúde adequado, poucas árvores, edificações volumosas e atividades culturais. Por outro lado, existência de escolas boas, ar muito poluído e risco de desastres naturais são semelhantes para ambos os grupos.

Na Tabela 5 são apresentadas as análises para o grupo de variáveis relacionadas aos serviços públicos e manutenção.

Tabela 5*Resultados da análise discriminante e testes não-paramétricos do construto SPM*

Código/Variáveis	Coefficientes da função discriminante	Significância teste Mann-Whitney
SPM4 - Coleta recicláveis	0,554	0,000
SPM3 - Terrenos baldios	-0,501	0,000
SPM7 - Sinalização das ruas	0,405	0,001
SPM17 - Frequência transporte público	0,380	0,000
SPM18 - Pontos de ônibus	0,368	0,001
SPM8 - Buracos nas ruas	-0,368	0,000
SPM11 - Limpeza das ruas e calçadas	0,339	0,002
SPM6 - Ciclovias	0,307	0,002
SPM9 - Pavimentação	0,266	0,032
SPM10 - Drenagem	0,253	0,029
SPM1 - Manutenção espaços públicos	0,241	0,016
SPM16 - Conexão transporte público	0,230	0,021
SPM12 - Calçadas acessíveis	0,169	0,107
SPM13 - Água e esgoto	0,128	0,580
SPM14 - Internet e telefone	0,128	0,452
SPM2 - Lixo nas ruas	-0,124	0,270
SPM5 - Vandalismo	0,031	0,784
SPM15 - Iluminação	-0,011	0,967

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

Os resultados deste grupo de variáveis indicaram como discriminantes: coleta de recicláveis, existência de terrenos baldios, sinalização e buracos nas ruas, frequência do transporte público e pontos de ônibus, limpeza das ruas e calçadas e ciclovias. Já vandalismo e iluminação podem ser considerados características semelhantes para ambos.

Por fim, foram desenvolvidas as análises para o grupo de variáveis relacionadas ao desempenho do entorno (Tabela 6).

Tabela 6

Resultados da análise discriminante e testes não-paramétricos do construto DE

Código/Variáveis	Coefficientes da função discriminante	Significância teste Mann-Whitney
DE15 – Transporte público	0,507	0,000
DE14 – Coleta de lixo e reciclável	0,412	0,001
DE20 – Distância locais de lazer	-0,369	0,001
DE11 – Boa sinalização	0,365	0,004
DE2 – Bairro habitável	-0,233	0,054
DE10 – Tráfego calmo	-0,223	0,042
DE21 – Distância transporte público	-0,202	0,046
DE5 – Preocupação com sustentabilidade	0,194	0,041
DE9 – Vagas estacionamento	0,148	0,387
DE1 – Bairro silencioso	-0,148	0,181
DE19 – Distância comercio	-0,138	0,081
DE12 – Privacidade	-0,137	0,210
DE18 – Distância serviços de saúde	-0,135	0,385
DE4 – Bairro seguro	-0,113	0,530
DE13 – Aparência	0,108	0,166
DE7 – Fácil chegar a outros pontos	0,095	0,649
DE17 – Distância escola	-0,080	0,526
DE16 – Distância local de trabalho	0,039	0,572
DE8 – Fácil circular	0,031	0,828
DE6 – Bairro isolado	0,026	0,645
DE3 – Bairro adequado PCD	-0,017	0,842

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

Foi possível identificar como variáveis distintas entre os dois grupos: transporte público, coleta de lixo e reciclável, distância aos locais de lazer e boa sinalização. Por outro lado, distância até escola e local de trabalho, facilidade em circular, bairro isolado e adequado para pessoas com deficiência tiveram destaque por serem iguais em ambos os grupos.

De forma a compreender melhor os resultados obtidos na análise discriminante, foram analisadas as correlações das variáveis discriminantes, para os dois grupos da amostra, em relação à satisfação com o bairro. Os resultados são apresentados na Tabela 7, e a confiabilidade dos resultados é representada pela significância de 5 % e 1%, indicadas por um ou dois asteriscos, respectivamente. A coluna SB1 – Satisfação com o bairro representa a média dos coeficientes das quatro variáveis sobre a satisfação, de forma a simplificar as análises.

Tabela 7

Correlação entre SB1 e variáveis discriminantes

Código/Variáveis	Coefficientes da função discriminante	Significância teste Mann-Whitney
CRMU2 - Posto de saúde adequado	0,180	0,294**
CRMU4 - Bom comercio	0,451**	0,347**
CRMU5 - Atividades culturais	0,340**	0,256**
CRMU7 - Edificações volumosas	0,237**	0,292**
CRMU12 - Poucas árvores	-0,170*	0,004
SPM3 - Terrenos baldios	-0,099	-0,124
SPM4 - Coleta recicláveis	0,300**	0,287**
SPM6 - Ciclovias	0,309**	0,036
SPM7 - Sinalização das ruas	0,322**	0,234*
SPM8 - Buracos nas ruas	-0,276**	-0,122
SPM11 - Limpeza das ruas e calçadas	0,399**	0,268*
SPM17 - Frequência transporte público	0,294**	0,290*
SPM18 - Pontos de ônibus	0,244**	0,265**
DE11 - Boa sinalização	0,270**	0,410**
DE14 - Coleta de lixo e reciclável	0,307**	0,378**
DE15 - Transporte público	0,351**	0,231*
DE20 - Distância locais de lazer	-0,396**	-0,336**

Nota. Tabela elaborada pelos autores.

A Tabela 7 mostra as fortes correlações entre as variáveis, sendo que a maioria possui valor superior a 0,300, diretamente ou inversamente. Observa-se que os resultados demonstraram que algumas características estão mais relacionadas com a satisfação dos indivíduos que vivem na capital, sendo elas: existência de bom comércio e atividades culturais, poucas árvores, existência de ciclovias, sinalização e buraco nas ruas, limpeza das ruas e transporte público. Com relação aos indivíduos que vivem em cidades do interior do Estado, a satisfação com o bairro é mais influenciada pela existência de posto de saúde adequado, terrenos baldios e boa sinalização.

A maior correlação para os moradores de Curitiba foi entre a existência de um bom comércio e a satisfação com o bairro: 0,451 com 99 % de confiabilidade. Para os moradores das demais cidades do Paraná, a maior correlação ficou entre a existência de uma boa sinalização e a satisfação com o bairro: 0,410 com 99 % de confiabilidade.

As outras variáveis não apresentaram grandes diferenças de correlações, na comparação entre os dois grupos, mas todos os resultados são significativamente relevantes, pois existe apenas uma probabilidade de 5 % ou de 1 % de que eles não refletem toda a população, indicadas pela significância. Isso mostra que os resultados provavelmente são verdadeiros para a amostra caracterizada, ou seja, não são resultantes de uma situação aleatória.

Discussão

A partir das análises multivariadas, foram encontradas 17 variáveis discriminantes, das 53 propostas inicialmente (Tabela 1). A partir destas, foram identificadas quais variáveis estão mais relacionadas com moradores de Curitiba, e com moradores de outras cidades do Paraná, por meio da análise das correlações.

Tabela 8

Resumo das variáveis discriminatórias entre os grupos

Variáveis discriminatórias		
Grupo	Código	Descrição
Características e Recursos do Meio Urbano (CRMU)	CRMU4	Bom comércio
	CRMU12	Poucas árvores
	CRMU2	Posto de saúde adequado
	CRMU7	Edificações volumosas
	CRMU5	Atividades culturais
Serviços Públicos e Manutenção (SPM)	SPM4	Coleta recicláveis
	SPM3	Terrenos baldios
	SPM7	Sinalização das ruas
	SPM17	Frequência transporte público
	SPM18	Pontos de ônibus
	SPM8	Buracos nas ruas
	SPM11	Limpeza das ruas e calçadas
	SPM6	Ciclovias
Desempenho com o Entorno (DE)	DE15	Transporte público
	DE14	Coleta de lixo e reciclável
	DE20	Distância locais de lazer
	DE11	Boa sinalização

Nota. Quadro elaborado pelos autores.

Ainda, os resultados apresentaram 11 variáveis que não tem poder discriminatório entre os dois grupos, ou seja, podem ser consideradas iguais para ambos (Tabela 9).

Tabela 9

Resumo das variáveis não discriminatórias entre os grupos

Variáveis discriminatórias		
Grupo	Código	Descrição
Características e Recursos do Meio Urbano (CRMU)	CRMU1	Escolas boas
	CRMU13	Ar muito poluído
	CRMU14	Riscos de desastres naturais
Serviços Públicos e Manutenção (SPM)	SPM5	Vandalismo
	SPM15	Iluminação
Desempenho com o Entorno (DE)	DE7	Fácil chegar a outros pontos
	DE17	Distância escola
	DE16	Distância local de trabalho
	DE8	Fácil circular
	DE6	Bairro isolado
	DE3	Bairro adequado PCD

Nota. Quadro elaborado pelos autores.

Os resultados sugerem que a satisfação dos moradores de Curitiba está mais relacionada com a existência de bom comércio e atividades culturais. Geralmente encontram-se mais opções de lazer e comércio nas capitais, e os resultados refletem a importância dessa variedade para aumentar a satisfação dos moradores. Os resultados indicam a necessidade de encontrar tais serviços no próprio bairro, assim como observado por Yin et al. (2019). Em seu estudo em Ningbo, uma das principais cidades portuárias da China, observou-se a importância de promover o uso misto do solo (comercial e residencial) para o desenvolvimento da cidade. Da mesma forma, Aiello et al. (2010) constataram que, na cidade de Roma, capital da Itália, a satisfação dos moradores era influenciada pela existência de comércio e atividades de lazer no próprio bairro.

Observou-se que os moradores da capital estão mais insatisfeitos quando há poucas árvores no bairro. Curitiba possui uma grande variedade de parques e áreas verdes, e os resultados sugerem a importância dos aspectos ambientais para elevar a satisfação dos moradores em seus bairros. Os resultados confirmam os estudos de Ambrey e Fleming (2014) e Samios et al. (2019), principalmente em ambientes urbanos com alta densidade, como é o caso das capitais. Implantar parques e áreas verdes em bairros que não possuem pode ser uma medida útil para aumentar a satisfação dos moradores, de modo que os indivíduos se sintam mais motivados a utilizá-las para atividades de lazer, conforme demonstrado por Hadavi e Kaplan (2016).

Algumas questões de manutenção também estão mais relacionadas com a satisfação dos moradores de Curitiba, incluindo sinalização e limpeza das ruas, limpeza das calçadas e existência de buracos nas ruas. Esses resultados corroboraram os achados de Berkoz et al. (2009) e Silva et al. (2019), indicando a importância da manutenção para aumentar a satisfação dos moradores com seu bairro. Problemas típicos dos grandes centros urbanos, observa-se que muitas vezes é precária a manutenção das vias, existindo

buracos nas ruas, falta de sinalização e limpeza inadequada, causando uma má aparência do bairro. Hadavi e Kaplan (2016) observaram que isso dificulta o uso dos espaços públicos ao ar livre, portanto, ao poder público cabe a manutenção dos espaços, de modo a atrair cada vez mais frequentadores.

Em relação à circulação, observou-se que o transporte público está mais relacionado com a satisfação dos moradores da capital, como também observado por Samios et al. (2019) e Esperidião et al. (2024) no Brasil. Isso indica que, em cidades grandes, percebe-se a necessidade do uso do transporte público coletivo, pois muitas vezes é mais rápido e prático que utilizar veículo próprio individual. Neste sentido, cabe ao poder público fornecer transporte público adequado aos moradores, prezar pela manutenção dos veículos e dos pontos de ônibus, e fornecer serviços de qualidade, com opções de rotas e horários que atendam às necessidades dos moradores. Páramo et al. (2018) também observaram que a mobilidade é um fator importante para a qualidade de vida urbana, estando diretamente relacionada com a satisfação dos moradores da cidade de Talca, no Chile.

Os resultados demonstraram que os moradores da capital estão mais satisfeitos quando há ciclovias. Isso pode indicar que os indivíduos estão buscando meios de transporte alternativos ao carro. Geralmente, a prioridade é o transporte individual por carro, com a criação de avenidas e vias rápidas. Neste sentido, o estudo de Oliveira e Assis Junior (2019) identificou que a população da cidade de Porto Nacional – TO demonstrou satisfação com a implantação de uma malha cicloviária no município. Os sistemas cicloviários foram examinados também em Recife, capital de Pernambuco, que identificou os fatores que influenciam na percepção de qualidade das ciclovias (Ribeiro Neto & Maia, 2021).

Reforçando este entendimento, observou-se também que a limpeza das calçadas está entre os fatores que influenciam a satisfação dos moradores de Curitiba. Neste sentido, sua manutenção também é importante inclusive para incentivar a locomoção a pé. Os resultados convergem com os achados de Larrañaga e Cybis (2014), que observaram as relações entre o ambiente construído e a escolha pela caminhada em outra capital, a cidade de Porto Alegre. O estudo demonstrou que as pessoas estão mais propensas a caminhar ao trabalho e à escola, e, além disso, bairros com usos mistos e a proximidade com comércio e serviços encorajam as pessoas à caminhada como meio de locomoção.

Os resultados indicaram a necessidade de os formuladores de políticas públicas darem maior enfoque nas políticas de mobilidade urbana sustentável, que demanda conter a expansão urbana, reduzir os tempos e os custos dos deslocamentos, impulsionar os modos não motorizados e o transporte coletivo (Machado & Piccinini, 2018). Apesar dos resultados estarem mais associados à capital, isso não implica que outras cidades não devam se planejar para o futuro, e, da mesma forma, devem priorizar no seu planejamento urbano a adoção de meios de transportes coletivos e ativos, como bicicleta e a pé.

Para os moradores do interior do Paraná, os resultados indicaram que a satisfação está associada à existência de postos de saúde adequados, da mesma forma que os achados de Berkoz et al. (2009) e Mohit et al. (2010). Tais estudos analisaram a satisfação em habitações em massa na Turquia e na Malásia, respectivamente.

Ainda, os resultados indicaram que os moradores estão mais insatisfeitos quando existem terrenos baldios nos bairros, o que podem causar diversos incômodos aos vizinhos: criação de insetos, acúmulo de lixo, possibilidade de invasão, entre outros, estando associado à falta de manutenção e má aparência

do bairro. Em relação aos serviços públicos, observou-se que uma boa sinalização está mais relacionada com a satisfação dos indivíduos que vivem no interior do Estado. Tais achados são similares aos resultados de Silva et al. (2019), que destacaram que percepções de funcionalidade e estética no trânsito estão relacionadas com manutenção das vias e calçadas, dispositivos de controle de trânsito e buracos nas ruas, influenciando na caminhabilidade pelo bairro.

Esses resultados podem indicar que a aparência do bairro é mais importante para os moradores das cidades do interior. Conforme já demonstrado por Lovejoy et al. (2010), Hadavi e Kaplan (2016), a aparência tem influência significativa na satisfação com o bairro, portanto, uma boa aparência é fundamental para aumentar a satisfação dos moradores.

Com relação aos aspectos relevantes em todas as cidades, independente se capital ou interior, observou a existência de boas escolas é um fator influente na satisfação com o bairro, confirmando os resultados encontrados por Mohit et al. (2010) na Malásia, Barreira et al. (2019) em cidades de tamanhos diversos em Portugal e Esperidião et al. (2024) em três regiões brasileiras.

Observou-se também a preocupação ambiental, pois a insatisfação aumenta quando há ar muito poluído, também observado por Aiello et al. (2010) e Chen et al. (2019), e quando existem riscos de desastres naturais. Conforme observado por Parizzi (2014), os riscos de desastres naturais estão diretamente relacionados com o crescimento das cidades, que descaracterizam as paisagens naturais, e com a vulnerabilidade social, pois geralmente afeta os indivíduos que vivem em regiões periféricas.

Questões de segurança puderam ser percebidas como influentes na satisfação com o bairro, indicadas pelo vandalismo e iluminação, semelhantes ao estudo de Silva et al. (2019), que observaram a falta de atratividade e insegurança percebidas como influentes na percepção de ambiente e caminhabilidade pelo bairro. Da mesma forma, Samios et al. (2019) também identificaram a segurança como fator determinante na satisfação com o entorno e com a caminhabilidade.

Quanto à circulação, independente do porte da cidade, a distância até atividades cotidianas, como trabalho e escola, influencia na satisfação com o bairro, assim como a facilidade em circular pelo bairro e em chegar a outros pontos da cidade. Ainda, observou-se a preocupação com o bairro ser adequado para pessoas com deficiência como determinante da satisfação, mas se ele for isolado pode gerar insatisfação. Tais resultados podem estar relacionado com os deslocamentos a pé pelo bairro, confirmando os achados de Samios et al. (2019). Os autores observaram a importância de um ambiente construído que facilite e dê segurança aos deslocamentos, tendo potencial de impactar o bem-estar dos indivíduos, principalmente em relação aos deslocamentos a pé.

Assim, a caminhabilidade pelo bairro relaciona-se com a segurança contra crimes, e a segurança para pedestres, conforme demonstrado por Lee et al. (2017). Os resultados confirmam a importância da circulação a pé pelo bairro como forma de aumentar a satisfação.

Conclusões

Este estudo investigou as diferenças de percepção do meio urbano entre indivíduos que vivem na capital e em cidades do interior do Paraná. Além disso, o trabalho mensurou o nível de satisfação dos moradores com relação aos atributos do bairro. Os resultados foram significativos, indicando diferenças e semelhanças entre as percepções capital vs. interior, propondo uma discussão com base em outros estudos. Foram adotados aspectos objetivos e subjetivos para o desenvolvimento e fundamentação da pesquisa, com base no estudo bibliográfico realizado sobre o assunto.

A pesquisa revelou que a existência de 'Bom comércio' (CRMU4) e 'Áreas verdes' (CRMU10) são influentes na satisfação dos moradores da capital, enquanto a boa 'Aparência do bairro' (DE13) está mais relacionada com indivíduos das cidades do interior. Ao analisar mais a fundo a percepção da Satisfação com a Habitação (SH), a variável de 'Distância aos locais de lazer' (DE20) é tão relevante para os habitantes de Curitiba, quanto aos moradores das cidades do interior do Paraná. Outra variável do grupo Desempenho do Entorno (DE) pertinente para a amostra é a 'Coleta de Lixo e Reciclável' (DE14).

Embora diversas características pessoais, da habitação e do bairro possam influenciar na satisfação do indivíduo, o impacto desses fatores varia de acordo com as características regionais, culturais, sociais, indicando que são necessárias novas pesquisas para determinar a satisfação em situações específicas, de forma que possa orientar as políticas públicas. O levantamento da distinta percepção da Satisfação com a Habitação (SH) relacionada às Características e Recursos do Meio Urbano (CRMU), aos Serviços Públicos e Manutenção (SPM) e ao Desenvolvimento do Entorno (DE) dos moradores da capital e do interior do Paraná favorece na orientação das políticas públicas de planejamento urbano no contexto brasileiro.

A urbanização, ao mesmo tempo que traz avanços para a sociedade, traz consigo diversos problemas sociais e ambientais. As políticas públicas devem criar condições para que os avanços das cidades superem os problemas, tendo como foco o bem-estar e a qualidade de vida dos cidadãos. Os resultados destacaram a necessidade da criação de bairros e de políticas que estimulem o uso misto do solo, ou seja, os indivíduos estão mais satisfeitos quando existem opções de serviços, comércio, espaços públicos e de lazer no próprio bairro que vivem. Além disso, destaca-se a importância da manutenção e da infraestrutura do bairro para fomentar o uso dos espaços públicos.

Para avaliar a importância de atributos amplamente diferentes, como insegurança percebida no bairro ou falta de lojas locais, é necessário entender como eles afetam os indivíduos no bairro como um todo. Desta forma, a qualidade de vida com o bairro é um conceito unificador, que contempla diversos aspectos do meio urbano a partir da percepção do indivíduo, se relacionando à sua satisfação geral e, portanto, tendo influência no bem-estar.

Em relação à mobilidade urbana sustentável, observa-se que deve haver um engajamento dos gestores urbanos na formulação de medidas efetivas para sua implantação, enfrentando as barreiras, bem como a necessidade de mudança e do apoio dos cidadãos. Os resultados indicaram que os moradores estão propensos a utilizarem meios não motorizados de transporte, como bicicleta e caminhada, inclusive nas atividades cotidianas, se tiverem condições satisfatórias para isso. Neste sentido, manutenção das vias, existência de ciclovias, segurança e boa aparência do bairro são fundamentais.

Esta pesquisa contribui para demonstrar a importância da promoção de atividades focadas no desenvolvimento urbano sustentável, envolvendo o cidadão no planejamento das cidades, de modo a aumentar sua satisfação e conseqüentemente sua qualidade de vida. Para isso, devem ser entendidas quais melhorias são necessárias para uma cidade promover suas principais funções: morar, trabalhar, circular e relações sociais. Desta forma, orientar as políticas públicas para que o indivíduo se sinta parte do bairro, independente do porte das cidades, envolve a análise de como os moradores utilizam e experienciam o meio urbano.

No que diz respeito à comparação da capital e cidades do interior do Paraná, observa-se que medidas tomadas na capital tem um impacto regional, e não se restringem apenas a ela. Políticas públicas podem servir de exemplo para outras cidades de diferentes portes. Curitiba, como capital do Estado, deve compartilhar suas experiências urbanas com outros municípios no desenvolvimento urbano sustentável.

Uma das limitações encontradas na comparação com outros estudos, é que em outros países não se encontra a classificação 'interior do Estado' como é no Brasil. As cidades são classificadas de acordo com o tamanho ou importância regional. Além disso, no caso do Paraná, o interior abrangeu cidades de diferentes tamanhos. Os resultados indicaram que não existe uma regra padronizada que possa ser aplicada a todas as cidades quando se considera a satisfação com o bairro, indicando a necessidade de um aprofundamento dos estudos sobre o tema. Por isso, para estudos futuros, pode ser interessante analisar e examinar diferenças entre as cidades com base no seu tamanho ou importância regional, ou investigando bairros específicos.

Conflicto de interés

Los autores no tienen conflicto de interés que declarar.

Declaración de autoría

Aline Ramos Esperidião: Conceptualización, Investigación, Metodología, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Beatrice Lorenz Fontolan: Investigación, Visualización, Redacción – revisión y edición.

Iolanda Geronimo Del Roio: Investigación, Visualización, Redacción – revisión y edición.

Alfredo Iarozinski Neto: Conceptualización, Investigación, Visualización, Administración del proyecto, Supervisión.

Referências bibliográficas

Abidin, N. Z., Abdullah, M. I., Basrah, N., & Alias, M. N. (2019). Residential satisfaction: Literature review and a conceptual framework. In *IOP conference series: Earth and environmental science*, 385(1), 012040. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/385/1/012040>

Aiello, A., Ardone, R. G., & Scopelliti, M. (2010). Neighbourhood planning improvement: Physical attributes, cognitive and affective evaluation and activities in two neighbourhoods in Rome. *Evaluation and Program Planning*, 33(3), 264–275. <https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2009.10.004>

Ambrey, C., & Fleming, C. (2014). Public greenspace and life satisfaction in urban Australia. *Urban Studies*, 51(6), 1290-1321. <https://doi.org/10.1177/0042098013494417>

- Aragonés, J. I., Amérigo, M., & Pérez-López, R. (2017). Residential satisfaction and quality of life. En G. Fleury-Bahi, E. Pol, & O. Navarro (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research* (pp. 311-328). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7_17
- Barreira, A. P., Nunes, L. C., Guimarães, M. H., & Panagopoulos, T. (2019). Satisfied but thinking about leaving: The reasons behind residential satisfaction and residential attractiveness in shrinking Portuguese cities. *International Journal of Urban Sciences*, 23(1), 67-87. <https://doi.org/10.1080/12265934.2018.1447390>
- Batty, M. (2013). A theory of city size. *Science*, 340(6139), 1418-1419. <https://doi.org/10.1126/science.1239870>
- Berkoz, L., Turk, S. S., & Kellekci, Ö. L. (2009). Environmental quality and user satisfaction in mass housing areas: The case of Istanbul. *European Planning Studies*, 17(1), 161-174. <https://doi.org/10.1080/09654310802514086>
- Bettencourt, L. M., Lobo, J., Helbing, D., Kühnert, C., & West, G. B. (2007). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 104(17), 7301-7306. <https://doi.org/10.1073/pnas.0610172104>
- Biswas, B., Sultana, Z., Priovashini, C., Ahsan, M. N., & Mallick, B. (2021). The emergence of residential satisfaction studies in social research: A bibliometric analysis. *Habitat International*, 109, 102336. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2021.102336>
- Bonaiuto, M., & Fornara, F. (2017). Residential Satisfaction and Perceived Urban Quality. In *Encyclopedia of Applied Psychology*. <https://doi.org/10.1016/b0-12-657410-3/00698-x>
- Cavalcante, S., & Elali, G. A. (2017). *Temas básicos em psicologia ambiental*. Editora Vozes Limitada.
- Chen, N. (Chris), Hall, C. M., Yu, K., & Qian, C. (2019). Environmental satisfaction, residential satisfaction, and place attachment: The cases of long-term residents in rural and urban areas in China. *Sustainability (Switzerland)*, 11(22). <https://doi.org/10.3390/su11226439>
- Deák, C. (2001). *À busca das categorias da produção do espaço*. FAUUSP.
- Depersin, J., & Barthelemy, M. (2018). From global scaling to the dynamics of individual cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 115(10), 2317-2322.
- Esperidião, A. R., Neto, A. I., Fortunato, R. A., & Lima, C. de A. (2024). O Meio Urbano na Satisfação Residencial: Diferenças entre o Centro da Cidade e os Bairros. *RPER*, (67), 7-23. <https://doi.org/10.59072/rper.vi67.522>
- Ferrara, L. D. A. (1999). *Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental*. EDUSP.
- Garau, P. (2015). *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice* (Report prepared for UN-Habitat). UN-Habitat.
- Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas* (Vol. 2). Perspectiva.
- Hadavi, S., & Kaplan, R. (2016). Neighborhood satisfaction and use patterns in urban public outdoor spaces: Multidimensionality and two-way relationships. *Urban Forestry and Urban Greening*, 19, 110-122. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2016.05.012>

- Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. (2020) *Anuário Estatístico do Estado do Paraná* [Conjunto de dados](2020). http://www.ipardes.gov.br/anuario_2020/index.html
- Larrañaga, A. M., & Cybis, H. B. B. (2014). The relationship between built environment and walking for different trip purposes in Porto Alegre, Brazil. *International journal of sustainable development and planning*, 9(4), 568-580. <https://doi.org/10.2495/SDP-V9-N4-568-580>
- Lee, S. M., Conway, T. L., Frank, L. D., Saelens, B. E., Cain, K. L., & Sallis, J. F. (2017). The Relation of Perceived and Objective Environment Attributes to Neighborhood Satisfaction. *Environment and Behavior*, 49(2), 136-160. <https://doi.org/10.1177/0013916515623823>
- Lovejoy, K., Handy, S., & Mokhtarian, P. (2010). Neighborhood satisfaction in suburban versus traditional environments: An evaluation of contributing characteristics in eight California neighborhoods. *Landscape and Urban Planning*, 97(1), 37-48. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2010.04.010>
- Machado, L., & Piccinini, L. S. (2018). Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 10, 72-94. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.010.001.a006>
- Milić, J., & Zhou, J. (2018). Residential satisfaction among young people in post-socialist countries: the case of Serbia. *Journal of Housing and the Built Environment*, 33(4), 715-730. <https://doi.org/10.1007/s10901-017-9579-9>
- Mohit, M. A., Ibrahim, M., & Rashid, Y. R. (2010). Assessment of residential satisfaction in newly designed public low-cost housing in Kuala Lumpur, Malaysia. *Habitat International*, 34(1), 18-27. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2009.04.002>
- Oliveira, A. A. A., & de Assis Junior, J. D. C. (2019). Mobilidade versus ciclismo: análise da viabilidade do modal cicloviário no contexto urbano da cidade de Porto Nacional. *Engineering Sciences*, 7(2), 86-93.
- Páramo, P., Burbano, A., Palomo-Vélez, G., y Moyano, E. (2018). La evaluación del espacio público de ciudades intermedias de Chile desde la perspectiva de sus habitantes: implicaciones para la intervención urbana. *Territorios*, (39), 135-156. <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6203>
- Parizzi, M. G. (2014). Desastres naturais e induzidos e o risco urbano. *Geonomos*.
- Ribeiro Neto, L. G., & Maia, M. L. A. (2021). Avaliação da qualidade do serviço em sistemas cicloviários: identificação das principais lacunas que afetam a percepção dos seus usuários. *Revista Transporte y Territorio*, (25), 281-302. <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.8555>
- Rovati, J. F. (2013). Urbanismo versus planejamento urbano? *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*, 25(1), 33-58. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2013v15n1p33>
- Samios, A. A. B., Larranaga, A. M., y Cybis, H. B. (2019). Ambiente construído e bem-estar subjetivo: análise das diferenças entre os usuários dos diferentes modos de transporte. *Transportes*, 27(3), 54-66. <https://doi.org/10.14295/transportes.v27i3.2021>
- Silva, K. G., Leão, A. L. F., Urbano, M. R., & Kanashiro, M. (2019). Percepções do ambiente construído e sua associação com a caminhabilidade objetiva. *Revista de Morfologia Urbana*, 7(2), e00084-e00084. <https://doi.org/10.47235/rmu.v7i2.84>

- Sim, D. (2019). *Soft city: building density for everyday life*. Island Press.
- Tabosa, R. (2018). *A Study of Neighbourhood Satisfaction in Pre-War and Post War neighbourhoods in Rotterdam, The Netherlands* [Dissertação de Mestrado. Programme in Urban Management and Development. Erasmus University Rotterdam].
- United Nations Human Settlements Programme. (2014). *A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles-Urban Planning Discussion*. Note 3. Author.
- United Nations Human Settlements Programme. (2020). *The Value of Sustainable Urbanization. World Cities Report 2020*. Author.
- Yin, Y., He, Y., Zhang, L., & Zhao, D. (2019). Impact of building environment on residential satisfaction: a case study of Ningbo. *Sustainability*, 11(4), 1197. <https://doi.org/10.3390/su11041197>