



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

Discursos urbanos: (des)caracterização do lugar e (trans)formações de sentido

Autores:

Bianca Paola Comin - UTFPR - biancacomin@hotmail.com

Resumo:

É inegável que os vínculos que se estabelecem entre o ser humano e seu entorno são resultado das múltiplas interações e vivências ocorridas entre ele e o lugar em que atua. Assim, parte das mudanças sofridas pelos espaços é também refletida nos seres humanos que neles vivem, uma vez que estes passam a ser uma extensão daqueles. Contudo, as transformações externas (ambientais) são mais céleres que as internas (humanas), gerando um hiato de aceitação entre o que é sensorialmente percebido e o que é interiormente assimilado. Dessa forma, a impermanência das imagens/paisagens urbanas contemporâneas traz consequências em termos de relação pessoa-ambiente. Sabendo disso, procurou-se estudar as respostas fornecidas a entrevistas realizadas com moradores da Rua Ministro Gabriel Passos, localizada nos bairros Jardim das Américas e Uberaba na cidade de Curitiba - PR, após as alterações sofridas por esse logradouro quando da instalação de um viaduto em seus arredores. As análises mostraram que as mudanças na via descaracterizaram a situação anterior, criando uma aversão à nova situação.

DISCURSOS URBANOS

(Des)caracterização do lugar e (trans)formações de sentido

INTRODUÇÃO

O estudo da relação entre o homem e o espaço onde vive é uma discussão que remonta às bases da ciência geográfica. Dardel (2011), por exemplo, ao compreender a geografia sob o viés da fenomenologia, concebe esta ciência não apenas sob um aspecto mecanicista e cartesiano, mas afirma que o seu mote deve se concentrar na atenção às relações estabelecidas entre o homem e a terra por meio das experiências existenciais concretas que ocorrem entre ambos. Na vanguarda dos estudos da geografia cultural e humanista, Dardel (2011) ainda afirma que as vivências do homem no seu espaço oferecem à sensibilidade humana as condições para a compreensão do mundo e do ser-no-mundo, no sentido que Holzer (1997) dá a essa expressão.

Dessa forma, estudar a relação pessoa-ambiente é também compreender a essencialidade deste que é um vínculo bastante remoto e que, ao mesmo tempo em que trata de uma experiência comum a todo indivíduo, resguarda sua intransferível singularidade. Isso ocorre porque ao considerar as experiências compartilhadas entre a pessoa e o seu entorno, o caráter individual das vivências humanas se sobressai, tornando a análise essencialmente qualitativa e particular. Assim sendo, tratar do estudo da relação pessoa-ambiente exige mais que a consideração de questões imediatas em termos espaciais e temporais; deve, não obstante, constituir-se como um estudo de compreensão das percepções de cada indivíduo, pressupondo o repertório individual e coletivo que embasa as suas concepções.

Sabe-se que a ligação entre o homem e o lugar é particular e muito está relacionada às trocas de experiência que se produzem entre eles. Quando se trata do lugar de residência do indivíduo, na maior parte das vezes estas experiências são fortemente enraizadas – mais ainda quando o lugar de residência corresponde ao de natividade – e, também por isso, acabam por construir uma relação de pertencimento entre pessoa e ambiente. Ademais, quanto maior a gama de sensações, sentimentos e emoções ativados no decurso dessas experiências, maior e mais intenso se torna o vínculo, permitindo, inclusive, a transformação do lugar naquilo que Tuan (1979) denomina “pequeno mundo”. Assim sendo, desenvolve-se entre eles a topofilia (TUAN, 2007), ou seja, constrói-se um elo de afeição entre o indivíduo e o lugar em que vive.

Uma vez que a definição de lugar se estende também aos lugares urbanos, a aplicação desse conceito no espaço construído se faz evidente. A essa ideia pode-se somar o próprio fato de as paisagens urbanas refletirem a cultura das civilizações e, assim, seus valores, suas aspirações e mesmo as suas necessidades; em outras palavras, os lugares urbanos estão ainda mais impregnados de significações, sejam elas pessoais ou coletivas. Vê-se então que a forma do espaço construído e os próprios elementos da urbe não se limitam ao seu aspecto material, mas concentram em si mesmos valores sociais particulares e coletivos, representados pelas estratégias formais-simbólicas que adotam. Nesse sentido, a topofilia aproxima-se, de maneira mais particular, a uma urbefilia.

Sendo assim, mudanças nos aspectos formais das paisagens urbanas – como a retirada ou inserção de elementos – podem acarretar em perturbações na relação pessoa-ambiente quando considerados os habitantes do entorno (embora não apenas) onde tais alterações ocorreram. Vale ressaltar que ao focar tal análise no ambiente urbano, essas transformações nas paisagens ocorrem de maneira mais célere devido ao próprio dinamismo citadino e às necessidades socioambientais que se apresentam. Além disso, as imagens urbanas também são produtos. A ideia de cidade-mercadoria intensifica uma competitividade global que se baseia na valorização de imagens e discursos, tornando a própria cidade um campo de ação do grande capital.

Tendo em vista todos esses aspectos, o presente artigo pretende analisar as consequências da inserção do viaduto estaiado Francisco Heráclito dos Santos na paisagem dos bairros Jardim das Américas e Uberaba na cidade de Curitiba. Tem-se como ponto central de análise a perspectiva dos moradores da Rua Ministro Gabriel Passos, localizada nas proximidades do viaduto, e que sofreu diversas modificações em suas características em termos físicos. O que se pretende, então, é verificar como a inserção desse monumento pode ter afetado a relação pessoa-lugar que ali se estabelecia. Analisam-se também as consequências de ações pautadas por uma prática urbanística incisiva e de grande interesse mercadológico sob o viés da população residente.

Para este fim, o artigo divide-se em seis partes: a primeira compreende esta introdução, apresentando a problematização da questão; a segunda aborda aspectos teóricos relativos a relação pessoa-ambiente e aos principais conceitos utilizados nesta pesquisa; a terceira versa sobre a inserção do viaduto Francisco H. dos Santos na paisagem da cidade de Curitiba; a quarta traz os aspectos metodológicos utilizados na pesquisa; a quinta apresenta a discussão dos resultados obtidos e, por fim, a sexta seção ocupa-se das considerações finais. Este artigo tem origem em uma dissertação de mestrado e aborda de maneira mais detalhada um aspecto específico que se mostrou relevante no decorrer do desenvolvimento da pesquisa.

URBE ET ORBI

As experiências vivenciadas cotidianamente pelos indivíduos constituem o arcabouço vivencial que lhes permite interpretar, analisar e julgar determinadas situações, compondo

aquilo que se conceitua como repertório individual (FERRARA, 1993). Assim, cada ser humano deve ser compreendido como um ser único, vivendo em um mundo que lhe é próprio, cujo qual é percebido qualitativamente, efetivamente e valorativamente (CHAUÍ, 2000, p. 155). Essa compreensão do mundo em que cada indivíduo se insere encontra aporte na geografia de vertente cultural e humanista que, segundo Berque (1984, p. 33, nossa tradução), compreende “o estudo do sentido (global e unitário) que uma sociedade dá à sua relação com o espaço e a natureza”.

Assim, discursar sobre a relação pessoa-ambiente e seus vieses perpassa necessariamente pela consideração de conceitos essenciais da ciência geográfica cultural-humanista. Sendo a noção de lugar uma delas, no presente contexto é possível compreendê-lo como um espaço que, de alguma forma, relaciona-se com o indivíduo devido às significações que possui para ele. Para Relph (1976), no lugar experimentam-se os eventos mais significativos de nossa existência, por isso, para que seja considerado efetivamente como tal, é necessário que haja nele um significativo período de permanência e para com ele um profundo envolvimento emocional (HOLZER, 1999). Analogamente, pode-se afirmar que a criação de vínculos entre pessoa e ambiente depende também das características dos processos perceptivos que se dão entre o indivíduo e os elementos que ele percebe e vivencia sensorial, emocional e psicologicamente.

Um lugar não possui uma extensão definida, embora Tuan (2013) defenda que sua escala deva ser tal que permita a um ser humano conhecê-lo e experienciá-lo em plenitude. Outra característica inerente ao lugar diz respeito à sua singularidade: a noção de lugar é variável para cada ser humano, dado que a construção dessa vinculação depende necessariamente das experiências partilhadas entre ambos. Assim sendo, trata-se de um entendimento bastante pessoal, pois as significações que resultarão dessas vivências baseiam-se na capacidade de apreensão e de resposta inerentes a cada indivíduo.

Quando aplicado ao espaço urbano, o conceito de lugar relaciona-se ao de paisagem. Compreende-se por paisagem o conjunto de formas que resulta das sucessivas adaptações do ambiente natural às necessidades de uma sociedade, sendo a paisagem um representante da própria cultura de uma civilização¹ e, portanto, seu patrimônio. Contudo, a paisagem pode ser alterada – inclusive quando se muda a perspectiva do olhar –, enquanto que o lugar é sempre estável e sua existência depende das experiências nele vivenciadas, individual ou coletivamente. Por outro lado, são as paisagens que conferem forma ao lugar na medida em que são as experiências que lhe conferem sentido e subsistência.

Os lugares também possuem uma identidade para os indivíduos que o concebem como tal. Essa identidade faz alusão ao sentido ou à porção subjetiva da compreensão do lugar e é resultado da familiaridade advinda das próprias experiências que se verificam entre ambos. Tuan (1983) classifica a relação com o lugar como insubstituível devido, justamente, à construção de significados que as experiências intersubjetivas trazem como consequência (RELPH, 1976). Por sua vez, esta aproximação entre homem e lugar é a base para a

¹ As formas e estilos arquitetônicos utilizados na construção de edifícios, por exemplo, são representantes do repertório cultural de uma sociedade.

compreensão da topofilia (TUAN, 2007), ou seja, a afeição que os indivíduos possuem para com determinados lugares.

Pode-se considerar o entendimento da topofilia enquanto o sentimento de pertença a um lugar. Ao se utilizar de uma analogia para com o conceito de território, seria possível afirmar que este diz respeito a um sentimento de possuir enquanto que, de maneira oposta, a topofilia versa sobre o pertencer. Em certo nível, a sensação de pertença exacerba-se ao ponto de o lugar ser considerado como uma própria extensão do indivíduo (TUAN, 2013) que, nesse patamar, transfere-lhe o zelo e a afeição como o faz ao próprio corpo e ao daqueles que aprecia. Gradativamente, à medida que as trocas se tornam mais intensas, alterações nas características do lugar são capazes de gerar sentimentos – de repulsa ou de apreciação – no próprio indivíduo.

Ao contextualizar a definição de cidade de Lefèbvre (2008) como um grupo de grupos, poder-se-ia afirmar que a cidade é um lugar de lugares. Para cada habitante, há lugares específicos da cidade que lhes são mais quistos e significativos, pois guardam experiências em suas formas; é o que denominamos aqui de urbefilia. Assim sendo, o estudo da urbefilia deve ir além da análise dos elementos visíveis das paisagens urbanas e suas modificações, senão, deve considerar os aspectos imateriais que ali se fazem presentes.

Nessa lógica, os elementos da urbe relacionam-se com as pequenas orbi individuais. Os lugares transformam-se em pequenos mundos (TUAN, 1979) dado o afeto e os vínculos que se estabelecem. Ressalta-se, portanto, a profunda relação que as formas materiais guardam para com seu aspecto imaterial e para aqueles que as percebem, como as próprias formas fosse impregnadas de uma alma visível a um determinado perceptor. Nesse sentido, alterações na urbe repercutem na orbi de cada indivíduo, pois podem ser assimiladas como intervenções no seu próprio mundo.

Quando se considera todo esse contexto, deve-se enfatizar o caráter democrático do espaço citadino, assegurado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001). A participação popular nas decisões referentes à construção e à modificação do ambiente urbano é fundamental para que os lugares urbanos correspondam, o máximo possível, às aspirações daqueles que nele habitam e que por ele zelam. Do contrário, ações de caráter impositivo por parte da gestão urbana tendem a reproduzir um modelo de urbanismo autoritário e impopular que, por vezes, privilegia os interesses mercadológicos em detrimento da opinião popular. Nesse último caso, a orbi considerada não diz respeito às pequenas orbi aqui tratadas, mas a uma orbi global, de caráter homogeneizador, cujas decisões conflitam desproporcionalmente com os interesses locais.

Nesse sentido, enfatiza-se que a noção de cidade-mercadoria atualmente difundida vai de encontro àquilo que se pretende destacar nessa pesquisa. Aqui, destaca-se a particularidade do local e as características que lhe tornam único, inclusive os aspectos imateriais que conferem a identificação entre homem e lugar. Já a cidade mercadológica transforma os espaços em produtos que, por assim o serem, são comercializados em um grande mercado global. Esses produtos, reproduzidos em série segundo parâmetros (an)estéticos específicos, acabam criando um padrão grandemente propagado que vulgariza

a imagem da cidade, justamente por obliterar sua especificidade que, sob a nossa perspectiva, é seu maior patrimônio.

ENTRE UM MONUMENTO E MUITAS CONTROVÉRSIAS

Sob as premissas de eliminar a lentidão do tráfego provocada pela presença de semáforos e desafogar o trânsito existente no cruzamento entre as avenidas Comendador Franco (Avenida das Torres) e Coronel Francisco Heráclito dos Santos (Figura 1) que fazem a ligação, respectivamente, entre o aeroporto internacional Afonso Pena (em São José dos Pinhais) e o centro da cidade de Curitiba, e os bairros Jardim das Américas, Guabirota e Uberaba, a Prefeitura de Curitiba, em parceria com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) no ano de 2011, aprovou a construção de um viaduto no local (GAZETA DO POVO, 2011): uma obra de arte especial de engenharia que, por se tratar de uma modalidade de cruzamento em desnível, cumpriria com os objetivos a que se propunha.



Figura 1 – Localização do viaduto Francisco H. dos Santos, em Curitiba - PR

O projeto do viaduto, de autoria do IPPUC, aprovava um viaduto do tipo estaiado, com extensão de 129 metros, sustentado por 21 cabos de aço, engastados em um pilar diagonal de 74 metros de altura (Figura 2) (BRANDENBURG e CHIMENEZ, 2015). Executado por um consórcio entre as construtoras J. Malucelli e C. R. Almeida, o viaduto custou altas cifras para o Poder Público – cerca de R\$ 84,5 milhões (GAZETA DO POVO, 2012) –, envolvendo financiamentos federais advindos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Copa e investimentos municipais.



Figura 2 - Viaduto Francisco H. dos Santos sobre a Av. Comendador Franco, em Curitiba – PR

O viaduto teve sua inauguração na data de 12 de abril de 2014 (CURITIBA, 2014), sendo uma das obras viabilizadas pelo rol de melhorias para a Copa do Mundo FIFA de 2014. Além do viaduto propriamente dito, contendo quatro pistas de rolamento somadas à ciclovia compartilhada para o trânsito de ciclistas e pedestres, o projeto previa a construção de duas alças de acesso e a melhoria das ruas do entorno. Contudo, as extensas cifras despendidas pelos cofres públicos provenientes da escolha deste modelo de solução geraram questionamentos: uma parte da população curitibana, alguns especialistas e, principalmente, os moradores do entorno da obra ainda hoje se indagam a respeito do real custo-benefício de sua construção e das intenções do Poder Público em viabilizá-la.

Essas constatações baseiam-se tanto na falta de transparência do processo licitatório quanto na rapidez de aprovação da sua execução, o que sugere dúvidas a respeito do favorecimento de determinadas empreiteiras no vencimento de licitações. Ademais, na própria planilha de custos da matriz de responsabilidades para a Copa do Mundo FIFA de 2014, a obra do viaduto não é citada explicitamente, mas como parte das obras do corredor aeroporto-rodoviária (PORTAL DA COPA, 2016; FIRKOWSKI, 2015). Isso reitera a obscuridade das informações, já que uma obra de cifras tão significativas deveria constar como um item a parte. Além disso, quando se visita o Portal da Copa², a única planilha de medição disponível para consulta é a primeira.

A despeito de todas essas questões de cunho orçamentário e burocrático, há que se mencionar também a falta de democratização no processo de inclusão do viaduto no espaço urbano. Segundo relatos dos próprios moradores entrevistados³, não houve nenhuma consulta à população local anteriormente à instalação da obra. Inclusive, algumas residências do entorno precisaram ser desapropriadas às pressas para viabilizar a execução do projeto em tempo hábil (BRANDENBURG e CHIMENEZ, 2015). Ademais, a decisão pela solução de projeto se deu, unicamente, pelo órgão gestor urbano.

² <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa>

³ Relatos concedidos em entrevista à autora entre os dias 14 e 17 de dezembro de 2015, entre as 10:00 e 17:00.

Essa série de ações impositivas que permearam a instalação do viaduto estaiado levanta dúvidas a respeito da solução arquitetônica e de engenharia adotada; adiciona-se também os constantes incrementos no custo da obra: “a obra do viaduto estaiado superou cerca de 60% o seu custo no projeto original, sem qualquer discussão com os habitantes locais” (BRANDENBURG e CHIMENEZ, 2015, p. 118). Diante disso, algumas outras questões de caráter político e mercadológico passam a ser consideradas. Como exemplo, cita-se a escolha da solução estaiada que, embora defendida pelo IPPUC como uma solução que permitiria manter o tráfego da avenida sob o viaduto (Av. Comendador Franco), chega a custar oito vezes mais que a construção de uma trincheira (GAZETA DO POVO, 2012); solução esta aplicada, inclusive, no mesmo corredor aeroporto-rodoviária, sob a mesma avenida Comendador Franco, a poucos quilômetros da obra do viaduto.

Paralelamente, pode-se dizer que os esteios do viaduto sustentam não apenas a plataforma de rolamento como também a carga simbólica que advém da opção por tal solução. Pontes e viadutos estaiados têm sido uma solução reproduzida em grandes cidades da América do Sul, como São Paulo (Figura 3) e Chirajara, na Colômbia, e carregam consigo um discurso de inovação e paridade com um alto nível tecnológico. Por outro lado, a simples reprodução de modelos empregados mundialmente acaba por bestializar a solução justamente por reproduzir um modelo enfadonho e ultrapassado que, por vezes, não considera questões importantes a nível local.



Figura 3 – Viaduto estaiado localizado no centro da cidade de São Paulo

Intervenções urbanas que ocorrem sob estes moldes suscitam-nos a dúvida a respeito da aplicabilidade dos slogans “capital ecológica” e “capital social” que orbitam o arquétipo de Curitiba desde a década de 1970. A falta de respostas criativas aos problemas que a cidade enfrenta atualmente levam alguns especialistas a concluir que esta cidade perdeu a sua capacidade de inovar (FÉLIX, 2014), deixando de ser modelo para ser cópia. Paralelamente, a reprodução de modelos prontos autoritariamente executados por vezes abomina a própria função social da cidade.

Do ponto de vista da paisagem, as grandes dimensões do viaduto acabam por torná-lo um monumento, no sentido que Lynch (1980) confere a esse termo. Assim sendo, monumentos operam como pontos de referência para localização no espaço e marcam o

imaginário de um certo local de maneira mais efetiva quando carregarem consigo um discurso. No caso do viaduto Francisco H. dos Santos, a ideia de “legado da Copa” soma-se ao seu posicionamento estratégico, sendo possível entendê-lo como um portal de entrada – um monumento-vitrine para aqueles que chegam a Curitiba via aeroporto.

Nesse aspecto, vale ressaltar a importância da valorização da imagem diante dos olhos do capital estrangeiro. A busca pela atratividade da cidade em um cenário mundial reitera o discurso de afirmação de um ambiente moderno, atualizado e seguro para investir. Analisando-se as características das obras realizadas no corredor aeroporto-rodoviária, pode-se afirmar que a totalidade delas teve esse intento como mote: preparar os espaços para o capital externo. Aplica-se um grande esforço em trabalhar sobre a forma sem a respectiva atenção ao conteúdo. Trata-se da compreensão do espaço citadino enquanto um produto comercializável, que embasa o conceito de cidade-mercadoria. As melhorias no espaço urbano são realizadas com vistas à atratividade ao capital externo e não necessariamente levam em consideração as questões e as opiniões levantadas pelos moradores do entorno.

Diante dessas considerações entendidas como contrafaces ao discurso predominante das obras da Copa do Mundo FIFA 2014, o qual se populariza pelo apoio de grande parcela do meio midiático, faz-se necessário “[...] destacar a urgência de um novo modelo de política urbana reconhecendo, sobretudo, outros modos de produção da cidade [...]” (BRANDENBURG e CHIMENEZ, 2015, p. 122), especialmente aquele que se refere à produção social do espaço urbano. Mostra-se como necessidade iminente rever as prioridades consideradas pelos órgãos de planejamento urbano e pelo próprio Poder Público, de maneira que existam espaços que aliem as obras urbanas às reais necessidades da população que neles vivem e que correspondem às demandas de uma cidade democrática, e não de um urbanismo corporativo e de princípios mercadológicos.

CAMINHOS PERCORRIDOS

Coleta de dados

Sob a premissa de analisar a percepção da população a respeito da inserção do viaduto estaiado Francisco H. dos Santos nos arredores de seus locais de permanência e, paralelamente, compreender como a execução dessa obra pode ter afetado a relação pessoa-ambiente ali existente, lançou-se mão de entrevistas com a população que habita e trabalha no entorno do viaduto, num raio de até 350 metros partindo da interseção entre as avenidas Francisco H. dos Santos e Comendador Franco. Ao total, foram realizadas 12 entrevistas com moradores e 12 entrevistas com comerciantes, conforme ilustra a Figura 4.

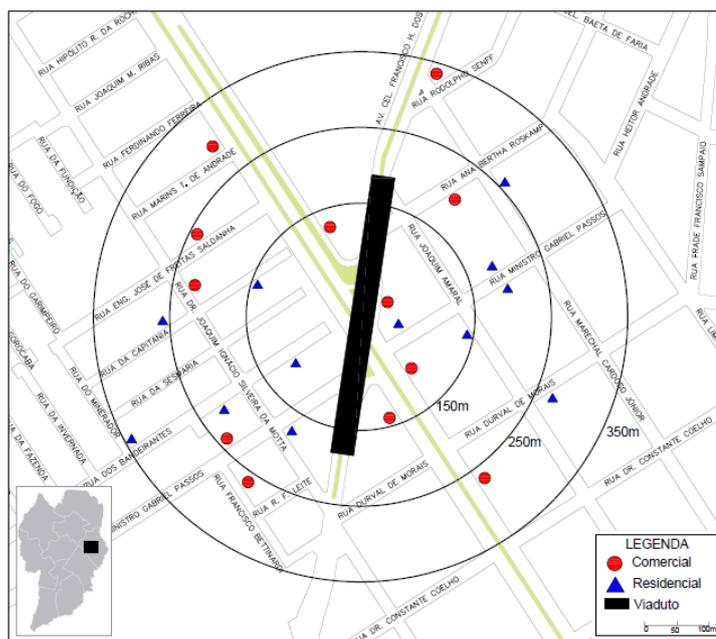


Figura 4 – Pontos de coleta de entrevistas de moradores e comerciantes do entorno do viaduto Francisco H. dos Santos

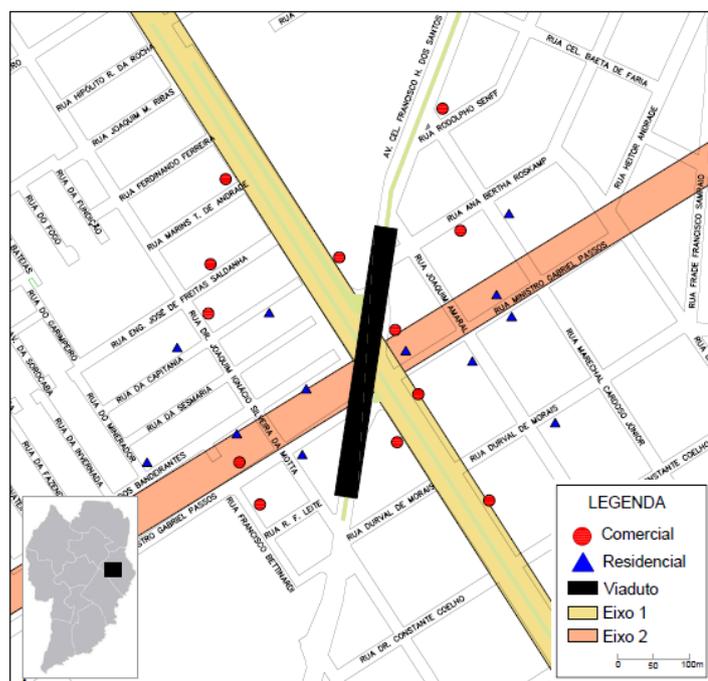


Figura 5 – Localização dos eixos de análise

Contudo, as análises presentes neste artigo irão considerar apenas as entrevistas com a população residente e, mais especialmente, aquela residente na Rua Ministro Gabriel Passos. Essa decisão pauta-se nos próprios resultados da pesquisa de mestrado que embasou este artigo, onde foi possível verificar que a população que mais foi afetada com

essa intervenção é a residente e que se fixa especialmente no eixo que compreende a rua citada, identificado por “Eixo 2” na Figura 5. Tem-se, portanto, um universo de três residentes entrevistados.

As entrevistas foram realizadas no período de 14 a 17 de dezembro de 2015, no intervalo das 10:00 às 17:00. O questionário compreendia um total de quatro perguntas, embora o foco da presente análise considere apenas as respostas fornecidas à primeira pergunta, qual seja: “o que o viaduto estaiado significa para o seu bairro?”. A partir desse questionamento, solicitava-se que o entrevistado respondesse fazendo uso de um desenho, o qual seria posteriormente analisado enquanto mapa mental. Em seguida, solicitava-se ao morador que comentasse o significado das representações que fez, a fim de confrontar as respostas gráficas com as verbais.

A elaboração da questão aplicada leva em consideração a premissa de que existe uma relação homem-lugar enraizada antes da construção do viaduto no local. Isso porque, ao perguntar sobre as significações da obra para o bairro e ao compreender o bairro sob o conceito de lugar, levanta-se a hipótese de que os arredores da residência do indivíduo seriam considerados uma própria extensão do indivíduo ele mesmo. Assim, modificações nas proximidades da residência poderiam vir a impactar os próprios vínculos que o morador nutre para com o lugar e, em outro nível, as suas próprias opiniões e convicções a respeito dele.

Método de análise

O objetivo da metodologia empregada nesse trabalho é o de entender o conjunto sujeito-objeto sem desintegrá-lo. Por esse motivo, ao fazer uso das entrevistas e dos mapas mentais, ela busca sobrepor os aspectos qualitativos aos quantitativos, na intenção de ouvir as experiências da população que habita o entorno do viaduto. Há que se ressaltar ainda que o ambiente de estudo é a cidade: local onde, ao mesmo tempo, habitam a pluralidade de análises e a singularidade destas. Quando se trata de análise perceptiva, especificamente, pode-se dizer que a leitura da cidade é sempre ímpar e envolve um processo de reconhecimento, pois a leitura que se faz não é direta – é antes uma leitura do ilegível (FERRARA, 1996). Assim, todas essas questões nos levam a rejeitar uma possível padronização metodológica no estudo da percepção urbana, conduzindo à exigência de que o pesquisador utilize métodos criativos na busca pelo objetivo de sua pesquisa, conforme cita Ferrara (1996).

Conforme explicitado, a construção de conexões entre o homem e o lugar ocorre a partir das experiências e dos vínculos que se estabelecem entre eles. Assim, é nesse sentido que os mapas mentais, definidos como “uma forma de linguagem que retrata o espaço vivido e que traz consigo valores sociais que refletem a experiência social de seus executores” (SANTOS, 2011, p. 238), podem constituir um elemento válido para a leitura espacial do cotidiano e, por sua vez, auxiliar na compreensão dos vínculos existentes entre os seres humanos e seus espaços de vivência.

Os trabalhos desenvolvidos por Lima (2008) e Risso (2012) demonstram a validade do uso de mapas mentais enquanto instrumentos autênticos para o estudo do lugar. Lima

(2008) utiliza essa metodologia para análise das percepções e experiências do lugar obtidas por caminhantes no bairro Santa Felicidade, em Curitiba – PR; acaba por concluir que os mapas mentais constituem uma expressão do sensível e dos símbolos internalizados por aqueles que os representam. Já Risso (2012) os utiliza para estudar a percepção dos indivíduos da etnia Apurinã em relação ao seu território; finaliza revelando que a metodologia dos mapas mentais mostrou-se um elemento ímpar para análise das reflexões subjetivas e culturais desses indivíduos.

Quando se consideram os mapas mentais como imagens carregadas de significações, é possível analisá-los a partir da teoria semiótica. Tal análise é, portanto, baseada nas categorias de Peirce (1974) e de Joly (2010), as quais são aplicáveis a qualquer imagem produzida. Além disso, são considerados também os signos verbais produzidos durante e após a confecção do mapa.

A categorização de Joly (2010) foca na análise de imagens a partir do estudo dos elementos que elas apresentam, considerando-os, primeiramente, de maneira isolada e elencando as possíveis conotações que a presença desses signos pode trazer à imagem como um todo. A autora classifica os elementos da imagem – entendidos por ela como signos, por sua presença conotar uma significação – enquanto entes linguísticos, icônicos ou plásticos. Para Joly (2010), esses diferentes tipos de signos, quando tomados em conjunto, auxiliam na elaboração de uma significação global até então implícita na imagem: “é a sua relação, a sua interação, que produz o sentido que aprendemos mais ou menos conscientemente a decifrar e que uma observação mais sistemática nos ajudará a compreender melhor” (JOLY, 2010, p. 42).

Assim, as imagens a serem decifradas requerem uma análise sistemática de seus signos, para só então perceber quais são as significações que convergem e se complementam. Para esse fim, são entendidos como signos linguísticos todos aqueles que advêm de uma linguagem verbal, seja ela falada ou escrita; signos icônicos são aqueles passíveis de reconhecimento pela semelhança com o objeto que representam; por fim, são signos plásticos os componentes gráficos e compositivos da imagem, como a disposição dos elementos. Dessa forma, a análise dos mapas mentais requer a sistematização e identificação desses signos e as conotações que podem apresentar.

Portanto, uma vez que esta pesquisa objetiva analisar a percepção do espaço urbano por aqueles que nele habitam, tentando identificar a presença e o significado valorativo do viaduto Francisco H. dos Santos e as modificações ambientais que acarretou, justifica-se a escolha do estudo dessa relação por meio de mapas mentais. Conforme afirmam Gould e Whyte (1974, p. 13), as informações que constituem a imagem de uma determinada área da cidade podem refletir muito mais que o simples conhecimento de seus elementos físicos, o que ressalta a importância da percepção do interpretante a respeito da imagem urbana observada. Desta feita, este estudo viabiliza um entendimento que não se restringe apenas à análise dos aspectos materiais da relação pessoa-ambiente, mas à compreensão das significações e das subjetividades que ali se fazem presentes, considerando a cidade e o espaço urbano “não como algo em si mesmo, mas como objeto da percepção de seus habitantes” (LYNCH, 1980, p. 11).

O LUGAR EM QUE CHEGAMOS

Os três mapas mentais analisados neste artigo serão apresentados nesta seção juntamente com a respectiva categorização de seus elementos conforme enunciado por Joly (2010), organizadas em tabelas. Após a identificação dos signos de cada mapa seguir-se-á uma possível interpretação de seus significados, a qual levará em consideração tanto as representações gráficas quanto os comentários que acompanharam sua elaboração.

A Figura 6 traz o mapa elaborado pelo entrevistado A, do sexo masculino, residente na área delimitada pelo raio de 150 metros. Na Tabela 1 consta a análise dos elementos da imagem a partir do proposto por Joly (2010).



Figura 6 – Mapa mental A

Tabela 1 – Identificação dos signos segundo Joly (2010) e suas possíveis conotações para análise do mapa mental A

Signos	Identificação	Possíveis conotações
Plásticos	Semicírculo de curvatura côncava; quadrado	Perfeição, unidade, celeste, ciclos, magia, divindade; terra, universo criado, estabilidade (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990)
Icônicos	Casas, árvores secas, montanhas, nuvens, sol	Tranquilidade, perfeição, sossego, identificação
Linguísticos	“Desperdício de dinheiro público, poderia ser melhor aplicado, ficou bonito nem feio”	Indiferença, neutralidade, descaso por parte do Poder Público, exagero

FONTE: A autora (2016)

Nesse mapa mental, a representação de tranquilidade e sossego galgada pela paisagem, que contém diversos elementos naturais no interior da forma quadrada, contrasta com o semicírculo localizado acima dessa forma, numa composição em que este último quase abarca e encobre a forma angulosa. Ao considerar as possíveis conotações desses elementos, vê-se que a forma semicircular, quando confronta com a forma quadrada, representa seu extremo oposto: enquanto o quadrado traduz a estabilidade e a racionalidade, o círculo (ou semicírculo côncavo) contém um sentido celeste, de divindade (CHEVALIER e GHEERBRANT, 1990). Ao considerar essas evidências, pode-se inferir que o viaduto estaiado corresponde à forma semicircular, localizado acima das casas do bairro; além disso, ao utilizar duas formas opostas para representar o viaduto e o bairro, pode-se entender que a tranquilidade do bairro foi afetada pela construção do viaduto.

Porém, os signos linguísticos presentes não amparam essa representação e trazem um assunto que, até então, não havia sido pontuado no desenho. As palavras escritas complementam as faladas: “Desperdício. Desperdício de dinheiro. Se fosse pra resolver o problema de verdade e não pra roubar nosso dinheiro poderiam ter construído um viaduto simples, que é mais barato. Esse aí nem fizeram direito (informação verbal – A)”. Ao levar em consideração a relação do entrevistado para com o lugar, é possível assentir que ele considera o viaduto como algo neutro para o bairro, mas evidencia os gastos públicos necessários à sua construção. De certa forma, considera que os objetivos da construção da obra foram desvirtuados, não sendo a solução dos problemas do bairro a preocupação principal de sua construção. Assim, pode-se inferir que, na opinião do entrevistado, o viaduto estaiado não reforça a relação dos habitantes para com o bairro. Nesse sentido, o discurso de progresso e desenvolvimento que envolveu a construção da obra não se consolidou na percepção deste morador; ao contrário, ele adquiriu um significado aparentemente inverso. Isso pode estar relacionado à localização de sua residência em relação ao monumento e às mudanças que sua construção acarretou ao cotidiano deste morador, modificando o sentido das ruas e dificultando o acesso às localizações do entorno.

A Figura 7 traz o mapa mental B, elaborado por uma entrevistada do sexo feminino, que reside no raio considerado de 250 metros.

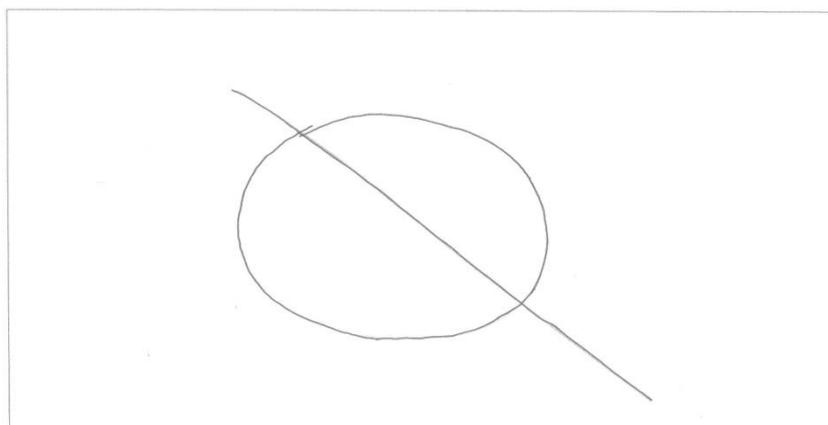


Figura 7 – Mapa mental B

Tabela 2 – Identificação dos signos segundo Joly (2010) e suas possíveis conotações para análise do mapa mental B

Signos	Identificação	Possíveis conotações
Plásticos	Enquadramento centralizado; linhas simples; bom aproveitamento do espaço; círculo e reta	Clareza de pensamento; opinião bem definida
Icônicos	Vazio	Inexistência de sentido; ausência; insignificância
Linguísticos	-	-

FONTE: A autora (2016)

O símbolo do círculo com uma reta inclinada a interceptá-lo é amplamente difundido, especialmente no meio matemático, como representante de algo vazio. Nesse contexto, pode-se inferir que, para a entrevistada B, o uso dessa simbologia veio a contribuir para a interpretação de que o viaduto estaiado representa para o bairro, na sua visão, algo vazio de significação. Desse modo, as experiências entre a entrevistada B e a obra podem não ser significativas para ela, a ponto de a construção do viaduto ser algo “nulo” para o lugar sob o seu ponto de vista, não vindo a colaborar nem para o estreitamento e nem para o afastamento dos dois polos da relação homem-lugar.

A Figura 8 traz o mapa mental C, elaborado por uma entrevistada do sexo feminino, também residente na área delimitada pela circunferência de 250 metros.

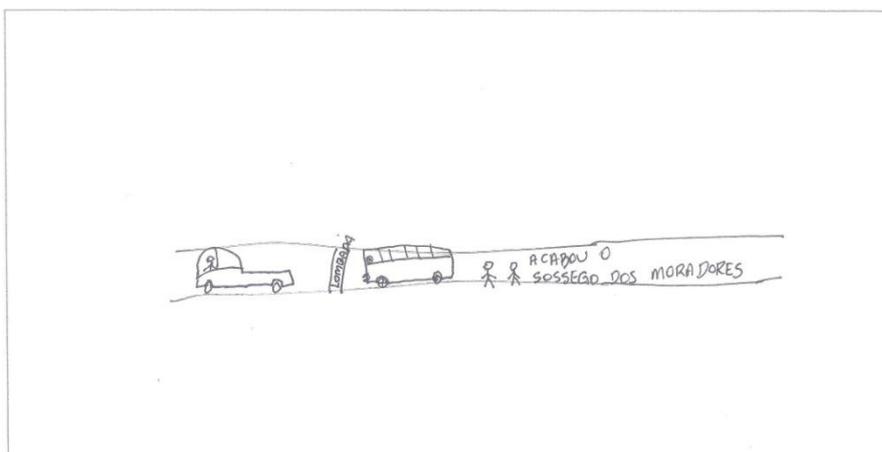


Figura 7 – Mapa mental C

Tabela 3 – Identificação dos signos segundo Joly (2010) e suas possíveis conotações para análise do mapa mental C

Signos	Identificação	Possíveis conotações
Plásticos	Composição predominantemente horizontal e central; peso das formas levemente tendido para a esquerda pelo acúmulo de formas nesta região (reforço da direção de leitura da esquerda para a direita); predominância de linhas horizontais paralelas	Tranquilidade, harmonia e equilíbrio; estabilidade e descanso (JOLY, 2010)
Icônicos	Rua, pessoas, lombada, caminhões e ônibus	Peso, barulho e grande fluxo de veículos em alta velocidade – rua movimentada
Linguísticos	“Lombada”; “Acabou o sossego dos moradores”	Necessidade de redução da velocidade e do fluxo; descaracterização do lugar

FONTE: A autora (2016)

O uso predominante de formas horizontais que aludem à tranquilidade e ao equilíbrio contrastam com os signos icônicos presentes na imagem, representantes do barulho e do desassossego. Essa dessemelhança pode sugerir um confronto de situações temporalmente opostas: antes do viaduto se tinha calma e tranquilidade; depois, com o aumento do fluxo e do movimento de ônibus e caminhões, essa situação não mais se apresenta. A presença do signo icônico da lombada – reforçada pela indicação verbal que torna indubitável sua interpretação como uma lombada – indica uma solução para essa situação, na tentativa de retornar à situação anterior de placidez e bem-estar.

Esse quadro inferencial é reforçado pelas expressões verbais da entrevistada C enquanto produzia o mapa: “Ah, acabou o sossego aqui, tá muito movimento nessa rua, caminhão principalmente... Isso aqui é um bairro residencial, não pode! Desenha uma rua cheia de caminhão e ônibus e o pessoal com a mão na cabeça, né” (informação verbal - C). A partir dessa alocação, atenta-se para os signos icônicos representantes dos moradores do bairro, posicionados no limite da rua, observando as modificações do espaço em possível estado de resignação. A representação do “pessoal com a mão na cabeça” exprimiria o descontentamento e a angústia dos moradores locais para com as alterações no bairro causadas depois da construção do viaduto estaiado.

Desse modo, uma das depreensões possíveis para relação homem-lugar na situação representada na imagem e complementada verbalmente seria a perda das características do lugar. Ao citar o gênero residencial do bairro, o morador censura a nova situação e esforça-se para apresentar soluções ao lugar, a fim de que ele recupere as suas características originais.

SOBRE POSSÍVEIS INFERÊNCIAS E SUBJETIVIDADES

Ainda que a quantidade de mapas mentais analisados no contexto desse artigo seja pequena, é possível se ter uma noção de como a inserção do viaduto impactou a relação anteriormente estabelecida entre os moradores e o local. A descaracterização do bairro e as mudanças no entorno foram, para estes moradores em específico, bastante mal recebidas neste primeiro momento. Essa aversão à solução adotada muito está relacionada à prática de um urbanismo de mercado por parte dos órgãos gestores urbanos, despreocupado com os impactos que tais alterações no espaço e na paisagem poderiam causar aos moradores da região e ao próprio sentimento de pertença que lhes vincula ao lugar. De maneira geral, as reações à construção do viaduto para esta parcela de entrevistados não são otimistas e, comumente, os entrevistados falam saudosamente da situação anterior à construção do monumento. Essa afirmação pauta-se no fato de que as contestações dizem respeito às dificuldades de acesso aos locais do entorno devido às mudanças das vias e também ao aumento do volume de tráfego; tais alterações vieram a descaracterizar a situação anterior à conclusão da obra.

Por outro lado, há que se considerar que as mudanças ocorridas se deram em um curto espaço de tempo, e que embora se tenha passado pouco mais de ano e meio da sua inauguração, a população ainda não conseguiu se adaptar a elas, e por isso costuma rememorar a situação anterior, cuja qual se apresentava mais intimamente agradável. É possível que, com o passar do tempo, a população passe a se adaptar melhor a essa nova realidade e, inclusive, possa alterar a sua percepção sobre a inclusão do viaduto estaiado em seu bairro. Esse efeito é ressaltado por Andreotti (2012) quando discursa sobre as reações primárias de aversão às alterações que ocorrem no meio que nos é quisto; com o passar dos anos, a melhor adaptação às mudanças ocorridas pode, inclusive, gerar o efeito contrário por parte da população, pois afirma que ao mesmo tempo em que as paisagens revelam o homem, elas também “o fazem”.

A despeito das análises pontuais aqui presentes, há que se reiterar que esta pesquisa só foi possível a partir da premissa de que pessoas e lugares estão profundamente conectados e que ações de caráter impositivo por parte da gestão urbana tendem a desconsiderar a função social da cidade. Coloca-se aqui a metodologia dos mapas mentais como um instrumento viável a ser utilizado por esses órgãos, no intuito de conhecer e compreender as pequenas orbi antes mesmo de agir sobre a urbe.

REFERÊNCIAS

ANDREOTTI, G. O senso ético e estético da paisagem. *RAEGA – O espaço geográfico em análise*. Curitiba: UFPR, n. 24, pp. 5-17.

BERQUE, A. Paysage-empreinte, paysage-matrice: éléments de problématique pour une géographie culturelle. *L'espace géographique*. Paris: Belin, tome 13, n. 1, 1984, pp. 33-34.

BRANDENBURG, E. J.; CHIMENEZ, A. C. O. Reflexões sobre os casos do Viaduto Estaiado e do Parque Centenário da Imigração Japonesa no contexto da Copa do Mundo FIFA 2014 em Curitiba. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; BALISKI, P. (orgs.) *Curitiba: os impactos da Copa do Mundo 2014*. Curitiba: Kairós Edições, 2015. pp.

CHAUÍ, M. *Convite à Filosofia*. São Paulo: Ática, 2000.

CHEVALIER, J.; GHEERBRANDT, A. *Dictionnaire des symboles: mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombre*. Paris: Éditions Robert Laffont AS et Éditions Jupiter, 1990.

CURITIBA, Prefeitura de. *Viaduto estaiado é liberado para o tráfego*. Publicado em 12 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/viaduto-estaiado-e-liberado-para-otrafego/32593>>. Acesso em 12 fev. 2016.

DARDEL, É. *O Homem e a Terra: natureza da realidade geográfica*. São Paulo: Perspectiva, 2011.

FÉLIX, R. Será que Curitiba não é mais aquela?. *Gazeta do Povo*. Publicado em 20 de abril de 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidae-cidadania/sera-que-curitiba-nao-e-mais-aquela-9dmrigv03iv6ab6f3wy4biqtq>>. Acesso em 21 de fevereiro de 2016.

FERRARA, L. D. As Cidades Ilegíveis: percepção ambiental e cidadania. In: DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de (orgs.). *Percepção ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

_____. *Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental*. São Paulo: Edusp, 1993.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. A Copa do Mundo de 2014 e as transformações em Curitiba: intenções e ações. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; BALISKI, P. (orgs.). *Curitiba: os impactos da Copa do Mundo de 2014*. Curitiba: Kairós Edições, 2015.

GAZETA DO POVO. *Curitiba vai ganhar viaduto estaiado sobre a Avenida das Torres*. 02 dez. 2011. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitiba-vai-ganhar-viadutoestaiado-sobre-a-avenida-das-torres-844p3xo5mtdqt4taojwq39cni>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016.

_____. *O alto preço do viaduto estaiado*. Artigo de Raphael Marchiori em 25 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-ecidadania/o-alto-preco-do-viaduto-estaiado-21luss1srh0n89bs1pj2yywjy>>. Acesso em 12 de janeiro de 2016.

GOULD, P.; WHYTE, R. *Mental maps*. Harmondsworth: Penguin Books, 1974.

HOLZER, W. O lugar na geografia humanista. *Revista Território*. Rio de Janeiro: UFRJ, ano IV, n. 7, jul/dez 1999, pp. 67-78.

_____. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. *Revista Território*. Rio de Janeiro: UFRJ, ano II, n. 3, jul/dez 1997, pp. 77-85.

JOLY, M. *Introdução à análise da imagem*. Campinas: Papirus, 2010.

LEFÈBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2008.

LIMA, A. M. L. *Santa Felicidade entre calçadas, ruas e avenidas: trilhas urbanas para pés caminantes*. Dissertação (mestrado em Geografia) – UFPR. Curitiba, 2008.

PEIRCE, C. S. *Charles S. Peirce*. São Paulo: Abril Cultural, 1974.

_____. *Semiótica*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

PORTAL DA COPA. *Matriz de responsabilidades*. Disponível em: <<<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/brasilecopa/sobreacopa/matrizresponsabilidades>>. Acesso em 12 de fevereiro de 2016.

RELPH, E. *Place and placelessness*. London: Pion, 1976.

RISSO, L. C. Percepção ambiental e representações do território Apurinã. *Caminhos da Geografia*. Uberlândia: UFU, v. 13, n. 42, mar 2012, pp. 252-262.

SANTOS, M. T. P. *Mapas mentais na percepção dos moradores do Baixio, Iranduma/AM*. Dissertação (mestrado em Geografia) – USP. São Paulo, 2011.

TUAN, Y. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. Londrina: Eduel, 2013.

_____. *Topofilia: um estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. España: Melusina, 2007.

_____. Space and place: humanistic perspective. In: GALE, S. OLSSON, G. (orgs.). *Philosophy in Geography*. Dordrecht: Reidel, 1979, pp. 211-252.