

LUGAR E MAPA MENTAL: UMA ANÁLISE POSSÍVEL

Angélica Macedo Lozano Lima¹
Salete Kozel²

RESUMO

A experiência de percepção e vivência em Santa Felicidade é base para a confecção e análise de mapas mentais. As discussões se apóiam na Geografia Humanista-Cultural com aporte fenomenológico inspirado em HUSSERL (1975). Pesquisas de campo subsidiaram os desenhos de mapas mentais feitos por moradores. Tais mapas são uma das principais ferramentas metodológicas. A análise dessas representações mentais é apoiada na metodologia KOZEL (2007), que observou os símbolos utilizados pelos desenhistas e favoreceu a interpretação da percepção de aspectos relacionados ao lugar, como as calçadas e as pessoas. À metodologia citada, aplicou-se o conceito Geograficidade (DARDEL 1990). LYNCH (1980) e TUAN (1980-1983) embasam a compreensão das relações da vida cotidiana e de vários aspectos subjetivos como a importância das distâncias e dos limites afetivos na formação da identidade pessoal e da imagem mental do lugar. As análises que permitiram revelar o bairro mostram desde características físicas até aspectos humanos e suas relações complexas com o meio ambiente, abarcando a proposta da Geografia Humanista-Cultural.

Palavras-chave: Geografia Humanista-Cultural; Mapas mentais; Geograficidade.

MENTAL MAPS AND PLACE: A POSSIBLE ANALYSIS

ABSTRACT

The work is one experience in Santa Felicidade. With theoretical and methodology Humanist-Cultural-Geography and Phenomenology, (HUSSERL, 1975; DARDEL, 1990; YI FU TUAN, 1980/83) support the quarrels. Research: mental maps. Intention to show that analyzed of the subjective relations of the peoples. It presents the relations of the peoples with the movement, distances, affective limits of the place and physical characteristics. The analysis of the cultural cartography or mental maps is made through KOZEL, 2007; LYNCH, 1980; DARDEL, 1990, TUAN, 1980/83).

Keywords: Humanist-Cultural-Geography and Phenomenology, perception, mental maps.

INTRODUÇÃO

¹ Mestre em Geografia, Professora da rede Pública Estadual do Paraná. E-mail: gelihozano@yahoo.com.br

² Doutora em Geografia, Professora Titular do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná, Membro do Núcleo de Estudos Espaço e Representações. E-mail: skozel@ufpr.br

A pesquisa apresenta um estudo geográfico com um foco nas representações expressas em mapas mentais. Nesse estudo, particularmente, observam-se com certo destaque as calçadas de um bairro e as relações que os caminhantes têm com o lugar. Aspectos como afetividades, noções de limites, distâncias, entre outros, também são analisados. Os mapas mentais permitiram proceder às análises do lugar, interpretados através de KOZEL, (2007) e do diálogo com o conceito geograficidade de DARDEL, (1990), das experiências de LYNCH (1980) e dos estudos de TUAN (1980/1983) sobre percepção, atitude, ambiente e lugar.

Sob o enfoque Humanista-Cultural, o conceito de lugar é analisado a partir da percepção dos moradores de Santa Felicidade numa perspectiva qualitativa. As observações proporcionaram captar o significado do lugar e fez essa abordagem de grande significado para as análises referentes aos estudos urbanos em geral. O aporte fenomenológico nesse estudo respalda investigações com experiências vividas. O conhecimento pela vivência insere na Geografia das experiências, a geograficidade que expressa a relação natural do homem com a sua Terra que se dá pelo reconhecimento da dimensão humana.

A GEOGRAFIA HUMANISTA-CULTURAL

Atualmente, as manifestações culturais dos grupos humanos tendo em vista a organização do espaço, têm sido o centro de interesse da Geografia, denominada Humanista-Cultural. Anteriormente a geografia humana se limitava a estudar o homem e seu meio observando os aspectos materiais da cultura, (Gênero de Vida). O humanismo é incorporado a esses estudos a partir de 1970 e propicia um novo debate epistemológico. Em 1990, essa geografia reaparece fortalecida, sobretudo pelo desencanto do homem com a sociedade, com a crise ambiental. Ele procura respostas no modo de pensar e fazer ciência, como aponta UNGER (2001): “Os vínculos sociais são rompidos em todas as classes sociais; as relações humanas se dissolvem na economia [...]”, os espaços da sociedade e da convivência humana tornam-se vazios. Pode-se dizer que é um período, no qual “a vida está sendo negada e que tem seu eixo na racionalização e controle de todas as coisas”. É o “desequilíbrio cujas raízes se situam no coração do homem [...] o espelho de uma condição interior do ser humano?” (p.46-47). Unger, (2001), nesse desabafo, aponta a crise e, para sair dela, o homem precisa compreender seus sentidos – autocompreensão. A Geografia assim incorpora o entendimento do mundo a partir da vivência, substituindo a análise quantitativa quando possível pela análise qualitativa.

Com a utilização dos sentidos que captam sensações, o homem constrói um mapa mental do seu mundo. Isso o coloca em contato com a realidade: algo aparece para a consciência, uma forma (aparência) que combinada com a intencionalidade, o faz perceber - o fenômeno. As representações do sagrado, do valor, das crenças, das ações, dos símbolos, do místico são fenômenos que o homem expressa. Os aspectos subjetivos passam a aparecer em trabalhos acadêmicos, o debate epistemológico adota a fenomenologia como opção teórico-metodológica. Teoria preconizada por Husserl (1975) e adotada por muitos pode ser demonstrada assim, por Peixoto: “o pensar [...] cometia o erro de tomar como ponto de partida as concepções preestabelecidas, os conceitos já formados e não os fenômenos como eles são de fato. [...] construído concepções [...] desvinculadas com a realidade [...]”. Esse autor aponta que a exatidão “do tipo matemático [...] possibilita chegar sem equívoco ao resultado pretendido. É um resultado calculado, comprovado, exato” e o rigor é para os fatos subjetivos: “O rigor é próprio das ciências descritivas [...], a fenomenologia [...] se ocupa da descrição das vivências, [...] por natureza inexata; sua preocupação é com o rigor, com a fidelidade ao real”. Desse modo, propõe superar os pré-conceitos, as aparências e o imediatismo. “Essa inexatidão é proveniente da própria natureza do [...] mundo humano -, que é complexo plural e inconcluso”. (PEIXOTO, 2003, p. 21).

O aporte fenomenológico proposto é baseado em Husserl, (AMORIM FILHO, 1999, p. 73), por isso, Entrikin 1980, na tentativa de diferenciar as abordagens em suas particularidades, destaca um traço que a distingue das demais: a *epoché* ou redução eidética e fenomenológica são processos mentais ocorridos durante o momento do conhecimento. A redução eidética faz da fenomenologia a ciência das essências: as formas, as idéias, não são conceitos, são “visadas” e depois tomam forma na consciência. A redução fenomenológica faz com que o senso comum seja deixado de lado, juntamente com outras conceituações científicas e torna a experiência do momento, o ato que precede o conhecer verdadeiro. Dessa forma, escreve: “[...] fenomenologia é um método [...] os fenomenólogos procuram conhecimento através da descrição da experiência. [...] a fenomenologia, melhor que o empirismo é a ciência da experiência”, (ENTRIKIN, 1980, p. 9)

Aliados a isso se adotam as obras de Eric Dardel: *L’homme et la a terre – nature de la réalité géographique* (1990), que apresenta a Geografia poética e sensível, juntamente com duas obras de TUAN: Espaço e lugar (1983); Topofilia (1980) e “A imagem da cidade” de LYNCH (1980). Os dois últimos se detêm nos conceitos de tempo e distância, do espaço tratado como vivido, da intencionalidade, dos limites, entre outros e vão abarcar o conceito

geograficidade de Dardel, que proporcionam a compreensão da abordagem fenomenológica, com razão, intuição e rigor para entender o lugar.

LUGAR, PERCEPÇÃO E GEOGRAFICIDADE

Lugar é uma das principais categorias espaciais da Geografia Humanista-Cultural. Tratado como um receptáculo que abarca o espaço que contém as experiências dos sujeitos, é impregnado de histórias, de signos e símbolos, (DARDEL, 1990). No lugar, o homem medeia às relações, constrói o lugar com as topofilias ou topofobias e forma elos afetivos com os membros do grupo cultural. Ao citar a palavra lugar, as primeiras impressões que nos aparecem são imagens, essas, levam as pessoas sempre a uma imagem guardada na memória:

[...] o lugar é uma unidade entre outras unidades ligadas pela rede de circulação; o lugar, no entanto tem mais substancia do que nos sugere a palavra localização; ele é uma entidade única, um conjunto “especial” que tem história e significados. O lugar encarna as experiências e as aspirações das pessoas. O lugar não é só um fato a ser explicado na ampla estrutura do espaço, ele é a realidade concreta a ser esclarecida e compreendida sob a perspectiva das pessoas que lhes dão significados. (TUAN, apud HOLZER, 1999, p. 70).

O lugar é vivido a partir das experiências individuais e coletivas com os que partilham os mesmos signos e símbolos, é estruturado a partir dos contatos entre o eu e o outro, onde nossa história ocorre, onde encontramos as coisas, os outros e nós mesmos.

Com isso a corporeidade representa um papel importante por constituir a existência do eu no - tempo e espaço e formar a noção de distância (longe, perto, centro), fatores essenciais para criar elos afetivos, intenções, ações que formam a geograficidade. A distância é um elemento essencial na estruturação do mundo, experimentada como qualidade. O perto o longe, o lá e o aqui, expressam qualidades subjetivas: “há muito verde, ruas de chão cascalhado, árvores antigas e pássaros coloridos no meio de raios de sol. [...] há outros tons que desconheço e lembro-me da minha cinzenta São Paulo” (LIMA, 2008, p. 36). Tuan, (1983), ensina: o espaço é amplo, menos conhecido; lugar é restrito, vivido, é onde acontece a vida. Fatos do lugar agora esclarecidos, não ficam às margens das explicações, porque há compreensão das relações humanas com o meio físico, há autocompreensão, como mostra LIMA (2008), ao perceber a paisagem e o prazer de formar elos afetivos no lugar com a mudança de valores e atitudes, da visão de mundo, o elo entre lugar e homem, topofilia, relação homem-Terra, geograficidade.

IMAGENS E REPRESENTAÇÕES

A imagem como representação do espaço é utilizada desde a pré-história, com o aparecimento da linguagem simbólica, quando o homem gravou na pedra as cenas do seu cotidiano, da sua história, das direções percorridas. As representações do espaço, embora normatizadas e referendadas pela técnica e acurácia em algumas sociedades e culturas, ainda permanecem como construções simbólicas, denominados mapas mentais ou cognitivos. Como os espaços são construídos? Que relações os seres humanos estabelecem com os espaços? A Geografia Humanista-Cultural utiliza a “cartografia cultural” ou mapas mentais como ferramenta auxiliar para obter tais respostas.

Os mapas mentais são desenhos concebidos a partir das observações sensíveis, da experiência humana no lugar e não se baseiam em informações precisas e rigorosamente estabelecidas, porque, “a razão objetiva, [...] se refere à existência humana mesmo que esta não possa ser expressa em categorias de quantidade”, (HOLZER, 2006, p. 202). A existência é intermediada por símbolos. Segundo Tuan, o homem possui uma capacidade altamente desenvolvida para o comportamento simbólico, e a Geografia vai se apropriar dessa capacidade construtiva para dar lugar às expressões dos sujeitos. Os símbolos internalizados são expressos em diversas formas, como os mitos, os rituais e os desenhos: “uma linguagem abstrata de sinais e símbolos é privativa da espécie humana. Com ela, os seres humanos construíram mundos mentais para se relacionarem entre si e com a realidade externa”. (TUAN, 1980, p.15). Ele mostra que o símbolo “é uma parte, que tem o poder de sugerir um todo”. (idem, p. 26). Dessa forma, a fenomenologia permite estabelecermos uma conexão com os mapas mentais: ciência da experiência que analisa o fato sob a luz da percepção; mapas mentais que são produtos da imagem percebida, do registro perceptual do sujeito; os dois se complementam e se juntam para essa análise.

Para a análise, utilizou-se como base a metodologia Kozel (2007), adaptada, que visa decodificar a mensagem impressa nos desenhos elaborados por aqueles que vivenciam experiências num determinado espaço. O grupo inicial compôs-se de um universo de 26 pessoas.

Muitas perguntas foram feitas na rua de acordo com LYNCH (2008), - abordar uma pessoa na rua e lançar a pergunta-, cujas respostas adicionaram detalhes sobre sentimentos, desejos, angústias, auxiliando a decodificação das mensagens. Desta forma, aconteceram as articulações entre o pesquisador e os atores sociais envolvidos no trabalho. Para esse artigo, foram escolhidos apenas alguns mapas mentais que fazem parte da

coletânea, de LIMA, (2008), analisados da seguinte forma segundo as orientações de KOZEL, 2007:

1- Os mapas foram agrupados em categorias, sexo, idade inicialmente, depois quanto à forma de apresentação dos desenhos.

2- O conteúdo dos mapas foi analisado sob os seguintes quesitos:

a) interpretação quanto à forma de representação dos elementos na imagem; b) interpretação quanto à distribuição dos elementos na imagem; c) interpretação quanto à especificidade dos ícones: (elementos da paisagem natural; elementos da paisagem construída; elementos móveis e imóveis; elementos humanos); e por fim, analisá-se outros aspectos ou particularidades.

3- Para complementar as análises observam-se ainda os seguintes aspectos: a) como as formas aparecem nas imagens? (letras, em forma de mapa, linhas, figuras geométricas); b) a distribuição dos elementos: (horizontalmente, isolados, forma dispersa, em perspectiva, circular). Identificam-se assim, as formas, as expressões em forma de letras ou palavras que complementam o desenho com uma explicação na linguagem formal.

Incluiu-se na metodologia baseada em KOZEL (2007), as noções de tempo-espaço-distância provenientes do conceito proposto por Dardel. O diálogo entre KOZEL (2007) e os autores DARDEL (1990) LYNCH (1980) E TUAN (1980-1983) favorece o entendimento da geograficidade – a dimensão da relação homem-Terra com outros itens aplicados na análise:

- noção da distância (longe, perto, dentro, fora);
- questão da afetividade, dos laços afetivos;
- as ações e as intenções humanas;
- questões dos limites afetivos;

Esses termos são resgatados de DARDEL (1990), TUAN (1980/83) e LYNCH (1980). Obtém-se desse modo uma análise aprofundada, uma ponte entre as representações e a Geografia Humanista-Cultural, que procura trabalhar o conceito proposto por Dardel (geograficidade). Tuan colabora no entendimento das sensações de topofilia e topofobia e na questão dos limites, indicado também por Lynch, quando os dois autores se complementam.

Ao analisar os mapas mentais, é preciso, portanto, não pensar neles como meros desenhos sem sentido, e focar na intenção do que se quis representar, como aponta KOZEL (2007). Ou como Tuan que ensina contemplar uma obra de arte: “é importante o

conhecimento da história crítica, porque mantém presa a atenção na obra, enquanto os sentidos se recuperam” (TUAN, 1980, p.108). Assim procedemos à leitura dos mapas mentais, como se o entrevistado fosse um artista que imagina sua vida e relembra fatos que podem ser registrados naquele desenho. Alia-se a isso o interesse científico e as reflexões teóricas, para se chegar a uma análise final.

Dessa forma, os mapas mentais fornecem signos, marcas deixadas no papel: “as imagens públicas, as figuras mentais comuns que um grande número de habitantes de uma cidade possui”, são as áreas que estão relacionadas à vivência deles. (LYNCH, 1980, p.17). Os mapas mentais têm cinco funções que podem ser utilizadas para sua compreensão:

eles nos preparam para comunicar efetivamente informações espaciais; tornam possível ensaiar o comportamento espacial da mente; são dispositivos mnemônicos: quando desejamos memorizar eventos, pessoas ou coisas, eles nos ajudam a saber a sua localização; como são mapas reais, mapas mentais são meios de estruturar e armazenar conhecimento; eles são mundos imaginários, porque permitem retratar lugares não acessíveis para as pessoas. (SEEMANN, seguindo Tuan, 1975, apud SEEMANN, 2003, s.n.).

Assim pretende-se revelar intenções, ações e o cotidiano das pessoas de um lugar por meio dos desenhos, da sua análise e das vivências, sem pretender conclusões definitivas, deixá-las em aberto às inquietações dos leitores, pesquisadores e planejadores. A seguir, apresentamos o lugar: Santa Felicidade, etapa imprescindível para iniciar as análises pretendidas.

SANTA FELICIDADE: UM LUGAR

Quinze famílias saíram do Norte da Itália, no ano 1878, em busca de terras férteis e um lugar para adentrar em Santa Felicidade pela Avenida Manoel Ribas, (deve-se passar pelo portal de entrada do bairro).

“[...] a promessa de terra em abundância, fertilíssima, capaz de produzir o que eles estavam habituados a cultivar, em condições de clima semelhante, despertava neles a coragem, [...]” de deixar tudo para trás e recomeçar a vida num lugar desconhecido, para isso, era necessário criar laços afetivos com a nova terra. Isso fez com que enfrentassem as lágrimas e as tristezas da partida de Itália e chegassem ao Brasil com esperança (BRAIDO, 1978, p. 16). Santa Felicidade surgiu por volta dessa época. Dedicavam-se à plantação e criação de animais e ao trançado de vime “O trabalho na colônia compreendia ainda uma espécie de indústria artesanal [...] de vime, cadeiras rústicas [...]” (idem, p. 36).

A Igreja Matriz de São José e o Cemitério, (Avenida Manoel Ribas), são construções com um tipo de arquitetura que tem a intenção de mostrar o crescimento econômico e resgatar a identidade histórica e religiosa das pessoas. Hoje, também são elementos para o turismo, pois trazem em suas formas as influências e as lembranças da terra natal e as preservam aos descendentes: “As pessoas olham para trás por diferentes razões, mas uma é comum a todos: a necessidade de adquirir um sentido do eu e da identidade [...]. Os objetos seguram o tempo. [...] Para fortalecer nosso sentido do eu, o passado precisa ser resgatado e tornado acessível” (TUAN, 1983, p.12), fortalecendo o elo que as ligará ao novo.

Reservas naturais, artesanato e serviços gastronômicos atraem visitantes. O turismo sofisticado convive com o morador que trabalha, estuda e enfrenta todas as dificuldades de uma cidade. No bairro existe infra-estrutura básica e hoje é considerado centro secundário, pois além do circuito turístico, destacam-se pequenas indústrias, estabelecimentos comerciais, bancos, hotel, etc. Os moradores chamam o lugar de “mini centro”.

ANÁLISE DOS MAPAS MENTAIS

Inicia-se a análise pelas calçadas do bairro. São desenhos feitos por moradores: figuras com legendas explicativas e que são exemplos para a aplicação da análise que, muitas vezes aparece diretamente inserida no texto na tentativa de torná-lo mais fluído, de leitura leve e não cansativa. A figura (1) apresenta o primeiro desenho das calçadas de Santa Felicidade



Figura 1 – CALÇADAS I - K. 14 ANOS, 2007 – Este mapa apresenta ícones como as casas, as ruas, as calçadas, os carros e os elementos humanos parados no portão da escola que representam o grupo social com o qual essa adolescente mais convive: amigos. O elemento marcante é o percurso de casa para a escola. A calçada está bem delineada no desenho e demonstra a sua importância no caminho que a criança percorre a pé, mas que na verdade não está presente em todos os acessos para essa escola Ângelo Volpato. A forma fechada do desenho, segundo Tuan, (1980), representa o seguro, o útero, o conforto e são, segundo ele elementos essenciais da vida humana.

A figura (2) mostra um outro exemplo de desenho para as calçadas do lugar.

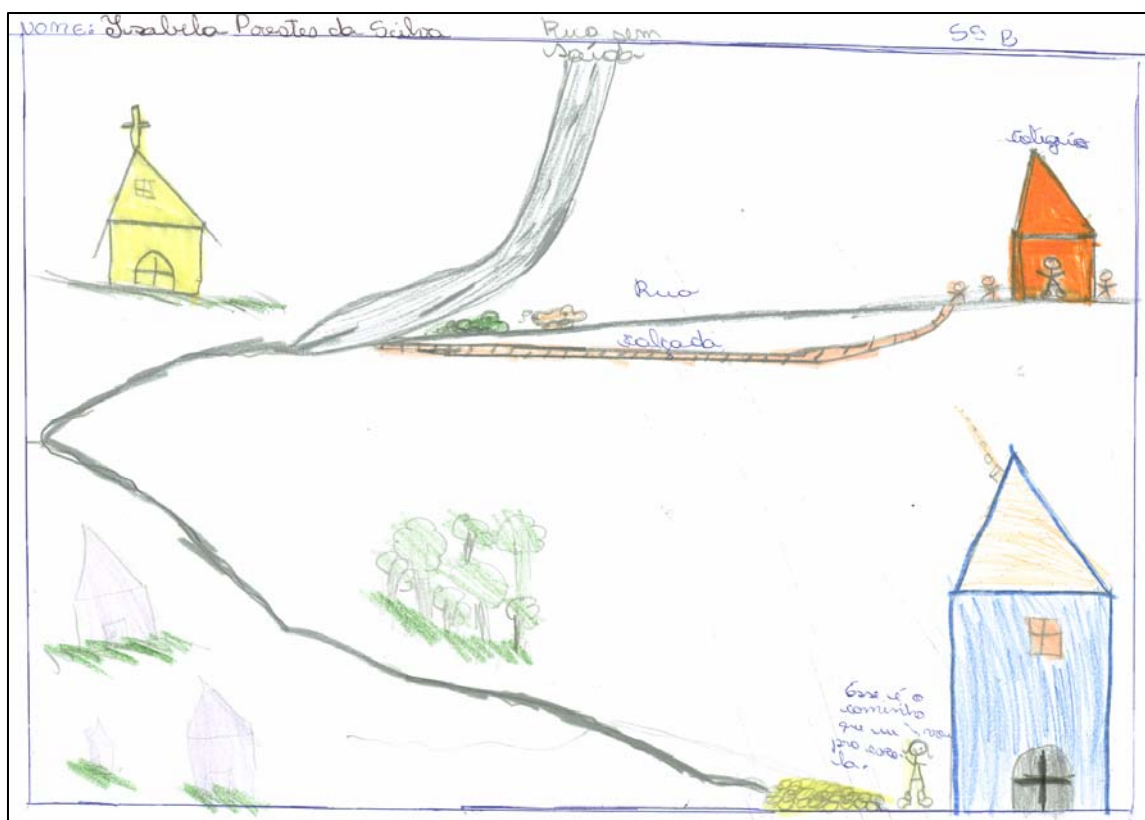


Figura 2 – CALÇADAS II - I. 12 ANOS, 2007 – Elementos dispersos, e ruas que são os elos de ligação entre a pessoa e os lugares (geograficidade). Eles conectam-se pelas vias de circulação: rede formada por caminhos entre a casa, a escola e a igreja. Os elementos humanos estão representados nos colegas da escola. A casa é segurança e a relação com a religiosidade. São três ícones bastante representativos. A calçada é um item a parte, note-se que há palavras para destacar e separar a calçada da rua e há ênfase ao traçado da calçada com as mesmas cores que usou para pintar as crianças e reforça a idéia do percurso ideal para o pedestre e para os carros. Essa entrevistada mora no bairro vizinho São João, mas se considera como moradora de Santa Felicidade e nas ruas que percorre para a escola há calçada, mas, segundo ela, são poucos os lugares com calçadas seguras.

Tuan aponta que os indivíduos ou os grupos têm uma tendência ao ego e ao etnocentrismo, se consideram auto-suficientes. O mundo fica estruturado para o eu, ainda que nesse grupo as pessoas percebam as coisas de forma “comum” a todo ser humano, há certas particularidades percebidas entre uns e outros. A próxima análise é feita em um mapa mental que expressa outros aspectos do lugar. Observe a figura (3):

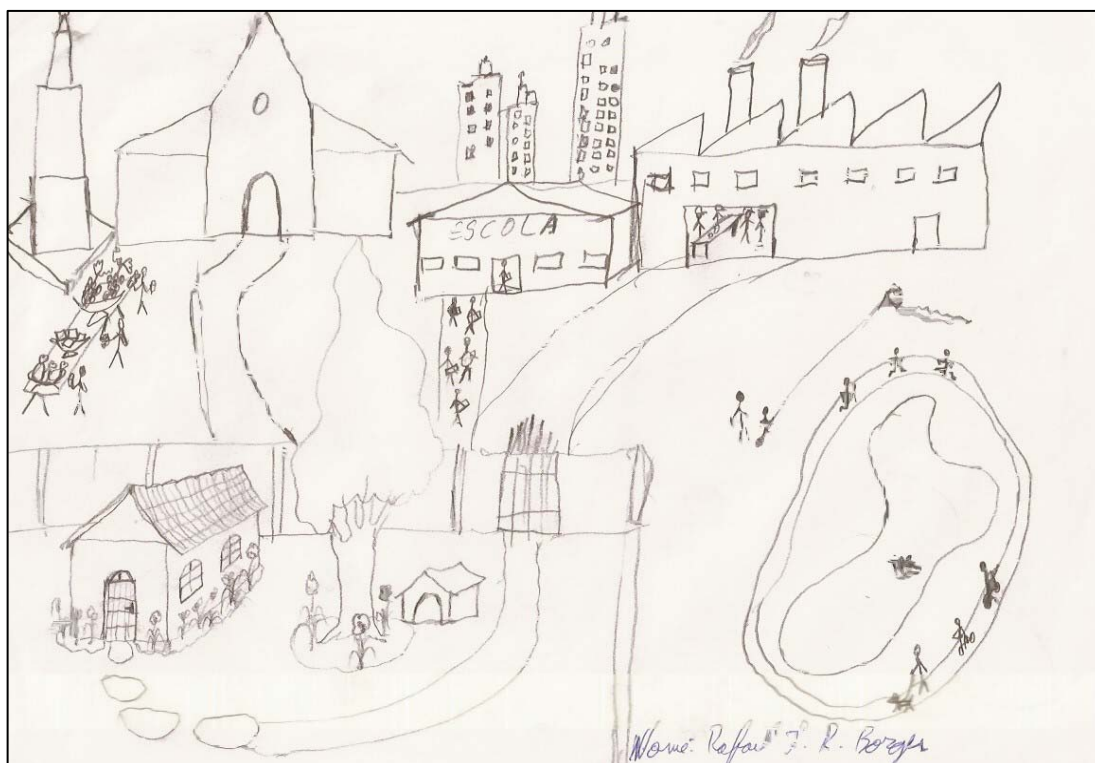


Figura 3 – RELAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS – R. 25 ANOS, 2006 - Destaca-se a parte inferior direita o Parque Barigui, que não fica no bairro. São os limites afetivos. (Lynch). Fica claro que as relações entre os lugares próximos de Santa Felicidade servem para evidenciar pontos de referências importantes na questão da construção da imagem mental do lugar. O lugar para caminhar não é na via nem na calçada. Os desenhos apresentam movimentos, de andar, de correr somente nos parques e, o carro leva o caminhante até lá. Assim o parque é a imagem revelada de lugar para esporte e lazer e a caminhada faz parte das atividades físicas relacionadas ao culto do corpo, da forma e da saúde. Esse mapa mostra várias facetas do lugar, inclusive a proximidade dos prédios para aumentar a percepção de perto do centro da cidade. O desenho apresenta “onde eu moro, trabalho, estudo, vivo. Tem lazer no domingo, tem minha casa, tudo aqui. É retirado do centro, fica mais no interior e é mais sossegado. Tem também a festa da uva que é tradicional, tem o Barigui, tem a igreja”, (R, 25 anos). Um destaque nesse mapa é a relação sócio-espacial: as pessoas estão nas festas, na igreja e no parque. É um mapa que mostra o viver a cidade, a ação corpo-espço. Todos os lugares estão repletos de pessoas. Entretanto, essa relação é muito mais de geograficidade solitária, é um afastamento do eu para o outro e há um reflexo nas relações humanas, portanto, nas cidades.

Com essa visão, a consciência do respeito e da consideração entre um e o outro é diferenciada, há menos valor às pessoas e mais valor às coisas. O espaço do eu é mais importante, as outras pessoas, coisas, e objetos diminuem de valor quando se separam do eu ou nós (certos grupos). Assim, nesses mapas, há predominância do espaço construído: do ícone formas e coisas e não do ícone pessoas. Por isso as calçadas não são tão importantes para a circulação, são voltadas para a estética da casa, construídas de acordo com o gosto pessoal o que força as pessoas circularem na rua, já que isso, está de fora do meu centro, não me pertence.

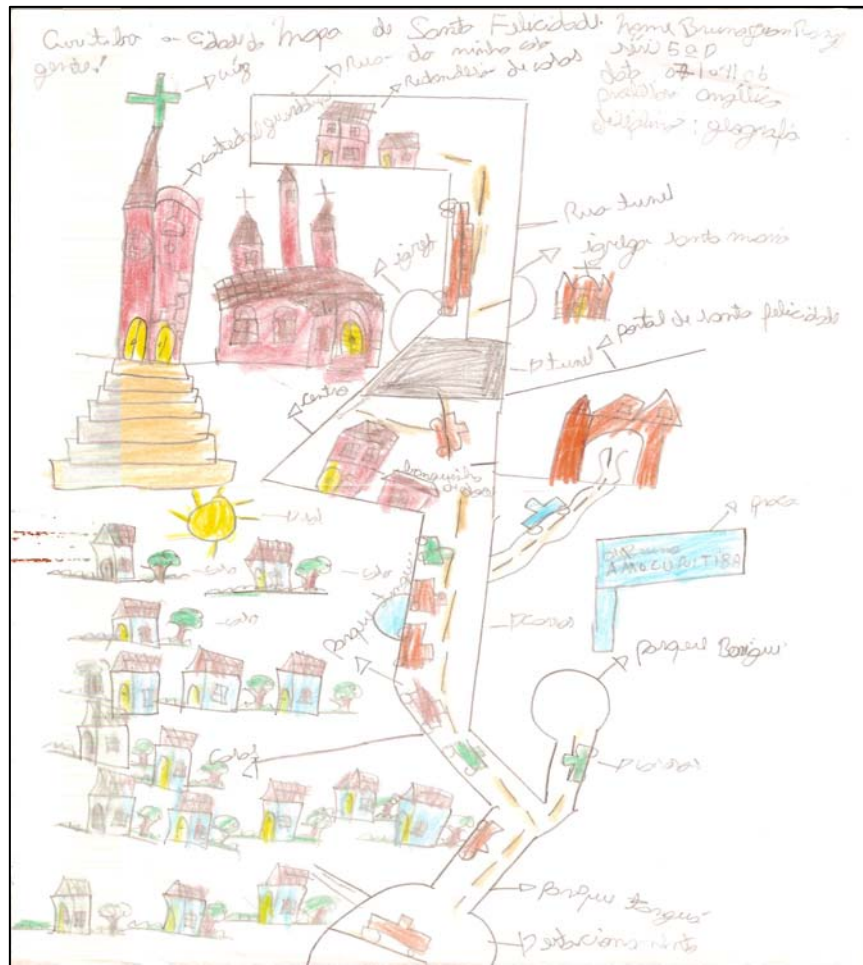


Figura 4 – O LUGAR CONSTRUÍDO E O SUJEITO. B. 12 ANOS, 2006 - Apresenta uma cidade, na forma do bairro e uma placa significativa, “amo Curitiba”, minha cidade, ao lado do parque. (influência da mídia). Os ícones palavras cercam os ícones formas, e reforçam a necessidade da expressão formal para fixar a idéia a ser mostrada. A via interliga os demais elementos que estão dispersos e apontam moradas, áreas de lazer e a relação homem-centro - da cidade. Não traduz isolamento, mas ligação, feita pelo uso do carro que chega a certos pontos. A paisagem construída predomina, não há elementos humanos e a cidade desumanizada se transforma aos poucos em um ambiente - sem vida. Yazigi (2000) mostra que cidade deve ser compreendida como um lugar de vivência: a sociedade humana precisa viver. O viver liga o corpo no espaço público, vida urbana. A calçada representa esse espaço. Sem calçadas, as pessoas não vivem a cidade. A desvalorização do humano posto de lado e os aspectos numéricos das coisas são mais importantes, como explica DARDEL, (1990: p.124): “cette volonté de promouvoir un ordre spatial et visuel du monde répond à la tendance générale de la pensée occidentale dans les temps modernes”. O resgate pela humanidade pode ser pensado em todos os níveis, inclusive aos que parecem mais banais: o caminhar.

O modo de vida urbano atual não compreende e não contempla a dimensão humana da vivência, como a condição do andar em parques. Esse andar tem um objetivo principal voltado ao culto do corpo e da saúde, não é relacionado diretamente ao andar,

deslocar-se, à ação do corpo – espaço construído – distâncias, ao viver o lugar e as suas relações. No mesmo mapa, salienta-se uma concepção de centro que serve para mostrar um espaço construído - a cidade relacionada ao eu: a minha cidade. A relação centro-pessoa é particularmente expressiva, é um ponto de identidade, quando se refere a um lugar. A identidade das pessoas com os lugares forma-se conjuntamente à vivência cotidiana, da relação entre elas os objetos e o grupo. Constrói-se com o tempo um elo que as liga ao lugar, ressaltado quando se expressa o meu lugar. Na relação, centro-espaço construído, o entendimento é diverso do ego e etnocentrismo. A importância do lugar passa a ser como centro de referência e identidade, de compras de objetos de subsistência, de lazer, de conexão, de orientação, é extremamente importante na compreensão do próprio lugar. No centro, se concentram as práticas sociais mais visíveis que vão das econômicas às culturais: bancos, lojas e igrejas, e ajudam a fortalecer os elos afetivos de pertença a um lugar. Os símbolos ajudam a manter identidade cultural: as igrejas católicas, as festas comuns, o portal de entrada que representa a entrada no meu bairro. Todos os elementos mostram o espaço físico-construído e o espaço telúrico aquele que envolve as relações sentimentais, os dois se tornam um lugar. As várias igrejas indicam a importância desse ícone na vivência do entrevistado e, forma um outro centro - que reúne certo grupo social ligado pela religiosidade. Vive-se o bairro dentro de uma relação – deslocamento - ícones representativos: o espaço construído liga a pessoa a outros espaços. As relações sujeito-lugar-sujeito não aparecem explicitamente, indicam o afastamento das pessoas nas cidades. A via apresenta caminhos que vão às igrejas, que estão no alto – ligadas ao divino – cosmo – grafias. A seguir, o cemitério de Santa Felicidade, na figura (5):

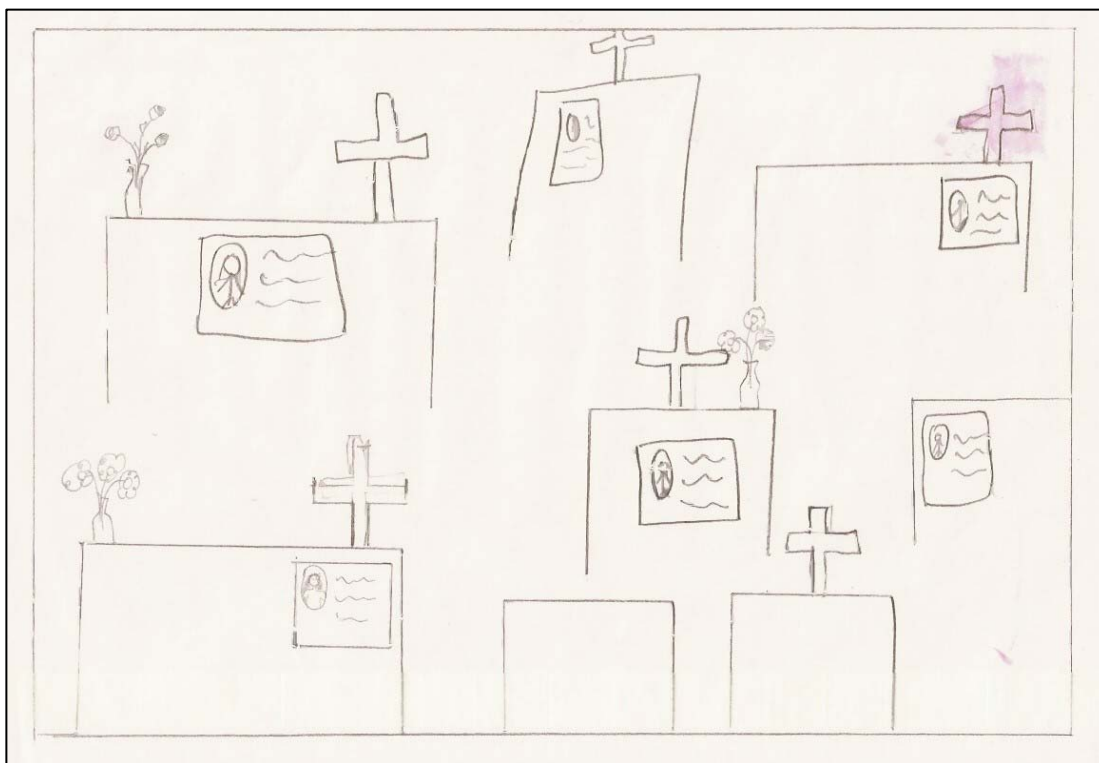


Figura 5 – CEMITÉRIO – R. 16 ANOS, 2006 – Tribos urbanas o freqüentam para expor sua noção de pertencer ao grupo. Esse mapa ainda que mostre elementos construídos está relacionado ao elemento humano e cita subjetivamente os encontros de pessoas nesse lugar. Além da reunião de pessoas vivas liga-as também à rebeldia desse grupo que se relaciona com a morte de uma maneira não trágica, mas irreverente. São as práticas sociais de grupos que formam os elos com os lugares.

Em outras práticas sociais se incorporam elementos àquela imagem pessoal do lugar, que podem ser fixos ou móveis e criam condições de adaptabilidade para que o ser humano sinta-se confortável. Essa adaptação do corpo ao lugar é vital, pois a vida diária das pessoas nas cidades é corrida e estressante: compromissos, tempo cronometrado e a visão de grupo acrescida das mídias, influenciam ações e atitudes. Do mesmo modo que se elege um lugar como símbolo que atribui sentido de identidade às pessoas, se elegendem símbolos que atribuem valores, tanto para os lugares quanto para as pessoas. Esses valores medeiam a convivência do grupo, que se reconhecem como pertencentes ou não a ele. Valorizados como *status*, muitos símbolos da sociedade moderna são elementos das relações sociais e como são incorporados na construção do espaço aparecem nas representações de acordo com o valor atribuído por quem desenhou. Observe a figura (6), a seguir:



Figura 6 – O PORTAL E OS CARROS: ENTRADA E SAÍDA. W. 12 ANOS, 2007 – O bairro turístico revela o morador como pertencente a um lugar diferenciado dos demais, o próprio bairro é símbolo de status. Esse mapa dá a impressão de uma vista aérea do portal. Os elementos móveis estão representados pelos veículos que circulam pelas vias. Os carros na separação entre as pistas para ir e vir demonstram a organização. Representa muito bem o mundo vivido dentro de carros que se torna um lugar. Um lugar que se desloca entre lugares e leva o sujeito consigo. Revela a distância entre o sujeito e a paisagem construída, a distância entre o corpo e o lugar. Ícones e palavras representam o lugar e a entrada pelas vias. Como um elemento isolado, sugere a entrada a um todo através do portal de acesso. O carro como a dinâmica que movimenta a vida no lugar, um dos ícones, um dos símbolos de status da vida na cidade.

O carro é um símbolo de status visível, que ajuda a formar a imagem do lugar: a) o bairro é um ponto turístico, para onde o carro facilita a chegada; b) as pessoas estão nos carros, indo ou voltando em direção a; c) o portal reforça a idéia de entrada-saída de carros. Há duas percepções de orientação do bairro: de dentro ou de fora, mostrada por Tuan, (1983), que aponta a tendência da organização da mente humana para os fenômenos situados entre dentro - fora, perto - longe e são noções importantes para a construção da imagem e identidade do lugar. Quando um mapa revela certo conhecimento espacial do lugar, essa representação de orientação – deslocamento é relevante para saber qual noção de lugar a pessoa tem. E quando ela acredita estar dentro de algo é mais importante, pois, se identifica com o lugar e com os objetos. É o que Dardel chama de geograficidade. Esse é o espaço material de DARDEL, (1990) - contém o perto e o longe - a distância é um

elemento essencial na estruturação do mundo e nas sensações de perceber o mundo e é experimentada somente como qualidade: quando se conhece o lugar ou os percursos, as distâncias são menores, pois a sensação de perto é presente. Segundo Dardel, esse tipo de concepção é o que forma o elo. A dualidade entre dentro e fora, perto e longe, se revela como um sentido de lugar diferente, fora dos padrões habituais das demais partes da cidade, ao mesmo tempo pode-se observar o outro lado: o dentro: próximo do centro da cidade, perto do Barigui, portal de entrada. Assim, o lugar transcende à sua condição de comum que se manifesta ao entrar pelo do portal.

As vias dentro do bairro são canais por onde circulam pessoas, mercadorias, valores, como aponta Lynch: “as pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo dessas vias”. Uma rua pode ter um significado além da própria mobilidade quando concentra atividades facilitadoras: “Vias específicas podem tornar-se importantes [...]; o hábito de deslocar-se [...]; a concentração de um costume ou de atividades especiais [...]” (LYNCH, 1980: p. 58-61).

A Avenida Manoel Ribas, a partir do Restaurante Siciliano, tem pavimentação feita com paralelepípedos até o cruzamento com a Rua Madre Clélia, duas quadras antes do cemitério, onde os pontos marcantes do bairro turístico são mais concentrados: os restaurantes, as lojas de artesanato e vinho, a igreja. Essa qualidade turística atrai atenção, porque se percebe no cruzamento com a Rua Saturnino Miranda, que a qualidade de rua turística muda: o pavimento passa para asfalto, o comércio direcionado ao bairro, o elemento humano passa do turista para morador. A impressão que a rua acaba na esquina com o cemitério, configura um mini-centro, dentro. Esse cruzamento também é reconhecido pelos moradores como se vê no mapa abaixo que destaca os elementos mais representativos.

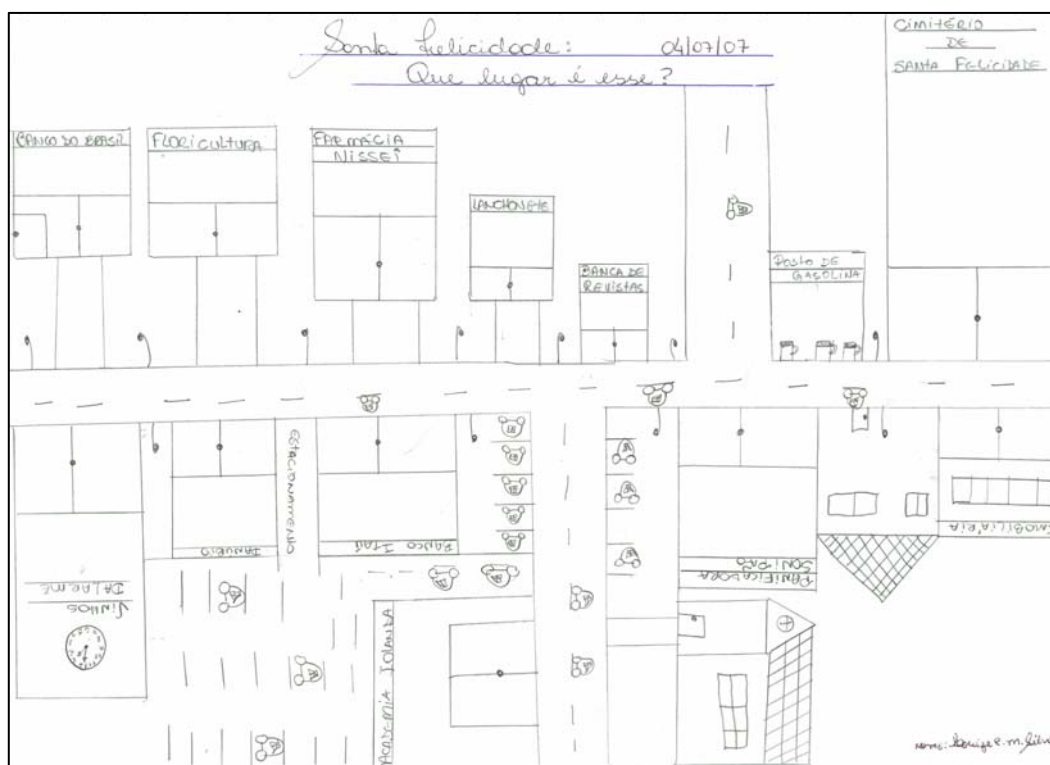


Figura 7 – MINI-CENTRO I - L. 27 ANOS, 2007 – A forma de planta demonstra o conhecimento espacial da área. Procura espacializá-lo com características formais e sistematizadas. Traçado geométrico do bairro, área central, organizado em quadras, visão ordenada, vazia de elementos humanos, prioriza os acessos para os veículos e a paisagem construída. Ícones palavras ajudam a firmar as idéias. Um mini-centro auto-suficiente compara o bairro com a área central que tem todos os serviços e comércios importantes e isso confere segurança ao morador que não precisa se deslocar a maiores distâncias no seu cotidiano, mas está sempre ligado ao todo da cidade por meio das vias e dos carros. Os acessos aos comércios na parte superior são acessos aos carros e muitos estão estacionados. “é um mini-centro, mas é grande, tem tudo que precisamos: bancos, lojas, escolas, têm tudo”, L. 27 anos. A autonomia do bairro faz com que muitos moradores saiam pouco do lugar. Serve o turista e o morador que prescinde de diversos serviços.

O bairro tem outras características que também foram expressas pelos moradores do lugar através de seus desenhos. A figura a seguir mostra outros detalhes bem particulares desse bairro: (figura 8).

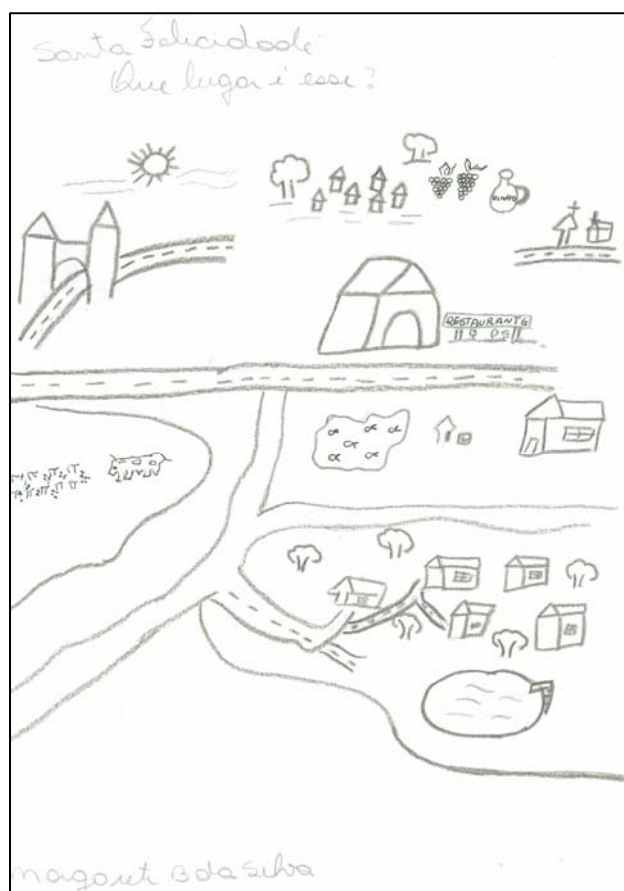


Figura 8 – BAIRRO. M. 38 ANOS, 2007 – Este mapa traz diversos elementos que querem mostrar o bairro em todos os seus aspectos, que vão do lugar turístico ao comum. Ambientes isolados e condomínios murados interligados pelas vias que passam por chácaras, por igrejas, por restaurantes, pelo portal e a festa da uva. Esse mundo diversificado que parece dinâmico não mostra o elemento humano. Para a entrevistada, o mini-centro “apresenta a infra-estrutura que existe para o morador e turista, como: a gastronomia, os artesanatos e a diversidade de tipos de comércios e serviços além da diversidade de classes; tem o lado chique, tem o lado rural, tem minas, tem laguinhos. Na minha rua aparecem tucanos de vez em quando e, piriquitinhos, canários e esquilos. No mesmo tempo que é rural, é chique por causa dos condomínios e é isso que me agrada” (M, 38).

Os exemplos a seguir são de um lugar para o morador: o terminal de ônibus, o próprio ônibus – carro - que aqui não aparece como símbolo de status. O morador possui uma concepção sócio-espacial e que percebe a relação turista - morador e a relação das diferenças entre as pessoas porque expressa isso de forma gráfica, em vários detalhes. A figura a seguir o ônibus biarticulado é um símbolo da cidade, conhecido pela maioria das pessoas e utilizado para o transporte diário dos trabalhadores, moradores do lugar. Veja os ricos detalhes do mapa mental feito por um aluno da sétima série do Colégio Pinheiro do Paraná, figura (9):

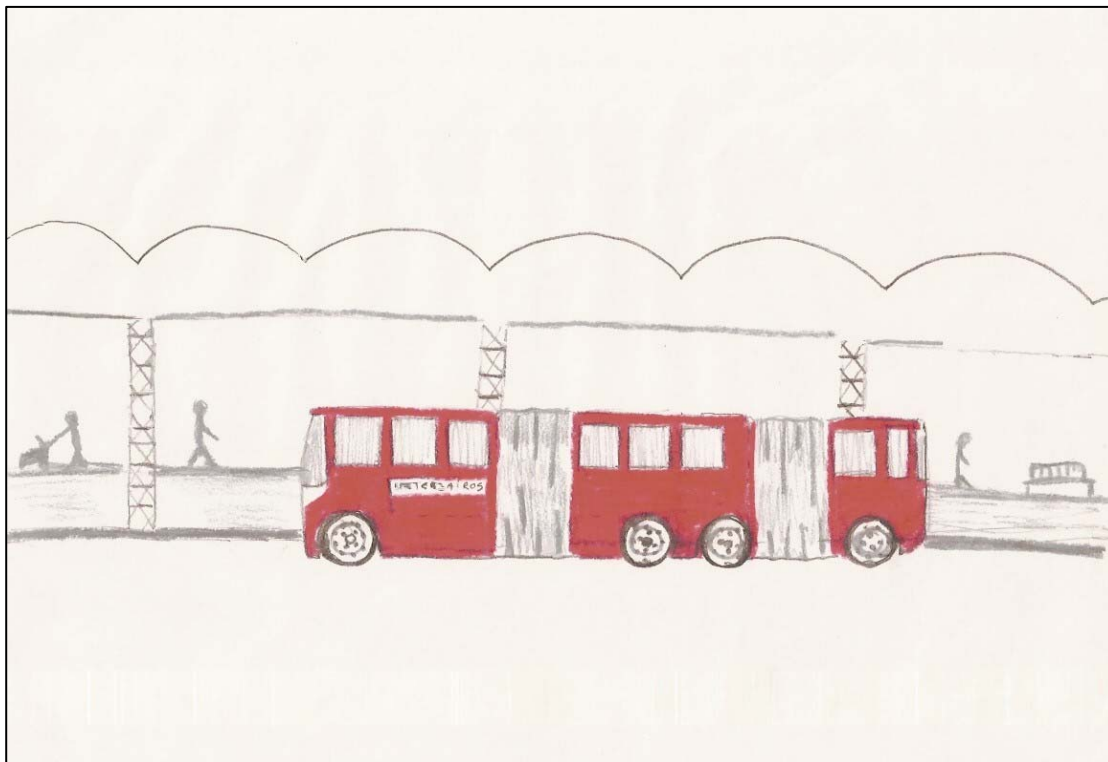


Figura 9 – ÔNIBUS BIARTICULADO. M. 14 ANOS, 2006 – Os elementos humanos evidenciam o bairro para os moradores - trabalhadores, e o uso do transporte coletivo como principal meio de transporte, de casa para o trabalho, pois o turista, geralmente, se desloca de carro. Um dia comum fora do circuito turístico que revela aos turistas outras imagens.

A próxima figura mostra os detalhes do lugar em um mapa desenhado por uma senhora de cinquenta e seis anos e que revela a ligação entre distâncias e limites afetivos: (figura 10).

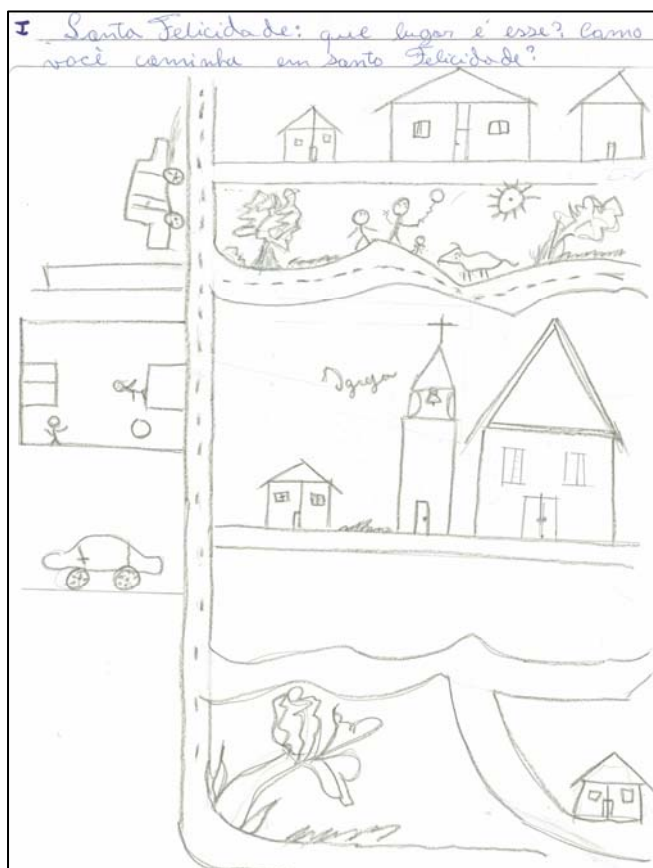


Figura 10 – VIVER O LUGAR – M. 56 ANOS, 2007 – Este mapa expressa diversos elementos icônicos marcantes na paisagem construída. O viver o lugar com as crianças que brincam em um parque - cercadas e protegidas. Destaca novamente a religiosidade e seu cotidiano no bairro. Não apresenta lugares para caminhar. As casas e a igreja são interligadas pelas vias, a principal é a Av. Manoel Ribas. O Sol representa um dia ideal para brincar nessa cidade onde sua presença é sempre esperada. Essa entrevistada não mora em Santa Felicidade, mas no bairro limite e sente-se inclusive ofendida quando se mostra isso. Portanto, os limites afetivos estão além dos limites oficiais e o que conta para as representações mentais de um lugar são as relações afetivas, como aponta Tuan:

Um distrito [...] com um nome proeminente pode não ter realidade para os habitantes locais. As palavras bairro [...] tendem a evocar na mente [...] imagens de formas geométricas [...] quando de fato os canais de atos amistosos, que definem o bairro podem ser extremamente complexos e variam entre os pequenos grupos que vivem próximos. Além disso, a extensão percebida do bairro não corresponde necessariamente à rede de contatos amistosos numerosos. [...] os residentes de um verdadeiro bairro não reconhecem a extensão e singularidade de sua área [...] (TUAN, 1980, p. 243).

Dessa forma, as representações marcam um espaço sócio-cultural, permeado por valores subjetivos, como a condição de classe social, dos limites, subjetivamente representados nos mapas, como aponta Tuan, (1980 p. 201) em Topofilia: “estilos de vida dificilmente são verbalizados [...] conscientemente. [...] chegamos a compreender algo do estilo de vida de um povo, incluindo a sua atitude em relação ao mundo somente através da evidência acumulada dos atos diários e ao caráter das circunstâncias físicas onde ocorrem”.

O relevo levemente acidentado dá forma ao espaço construído: condomínios nas partes mais elevadas e nas mais baixas, invasões, favelas e residências mais pobres, mas há o oposto e uma mescla. Tuan aponta: o alto como o divino, o baixo relaciona-se ao inferno, há relação mítica e hierárquica: atribuições de valores humanos e de uso, esses, mais importantes, formam o espaço urbano. Isso revela a distância social que mantém a hierarquia, não é a distância geográfica, é a distância entre pessoas, (TUAN, 1980), é o deserto pessoal, um estar entre muros, “ai se paga o preço de uma banalidade que virou requinte, como andar a pé ou brincar na rua” (YAZIGI, 2000, p. 164). Há grande movimento de carros e não há estrutura de calçadas. É comum encontrar pessoas andando nos parques, lugares para a diversão, esporte e lazer. Encontram-se pessoas nas ruas, a pé ou de bicicleta, entretanto, são poucas: “em virtude das facilidades concebidas para o automóvel e a circulação de mercadorias que norteiam todo o urbanismo da cidade, o pedestre vê-se mais uma vez diminuído” (YAZIGI, 2000, p. 283).

Entretanto, as áreas verdes proporcionam qualidade de vida favorável, traz cor e vida, o oposto das paisagens cinzentas dos centros das grandes metrópoles. Esse verde é representado nos mapas mentais: uma expressão do vivido, do conhecido, do experimentado, aparece como uma relação familiar, como se observa na figura (11):



Figura 11 – ÁREAS VERDES ENTRE CASAS. J. 13 ANOS, 2006 – Este mapa mostra como a área verde faz parte da vivência dessa população e se destaca da paisagem urbana, um contraste com ruas e casinhas, um importante aspecto na qualidade ambiental. É o lugar que mais possui área verde por habitante na cidade. As vias são os elos das ligações e

deslocamento. Sinalizadas para a passagem dos carros, organização desejada para o trânsito, fato que não ocorre, principalmente nessas áreas onde predominam os remanescentes de mata. Há apenas a sinalização vertical com placas de limites de velocidade e a indicação **pare**. Concepção orgânica do traçado, onde as ruas se relacionam com o elemento verde, adquirindo uma identidade particular pelas formas sinuosas.

O bairro é concebido pelo morador como dentro e, o turismo é um elemento marcante que dá sensação de morar num lugar diferente dos outros e ao mesmo tempo com o privilégio de estar em meio ao verde. Com relevo levemente ondulado e áreas mais planas, sua planta não possui característica de quadras, pois ruas terminam abruptamente dentro da mata ou em um ponto qualquer. Tem características de espaço rural e é urbano, porém, tem mata e animais silvestres como poucos lugares. É turístico, mas é comum e, é único por ser diferente. Assim, o lugar é desvendado por mapas: o meio ambiente construído é um misto de objetos, espaços, sensações e memórias remotas e atuais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É difícil imaginar, agora, uma Geografia que não possa ser pensada e escrita sob o ponto de vista científico – humanizado. O mundo vivido, o mundo construído, o mundo físico são todas partes do mundo humano, - ser humano interagindo com o espaço.

O espaço é material e humano – real e imaginário – simbólico. O ser humano é complexo. Um ser que visa objetos e objetivos. Está no espaço e constrói os lugares. Realiza sua existência sobre ele. É previsível e imprevisível e só ele pode tomar as rédeas de seu destino e decidir o seu futuro, de como quer viver seu espaço, pode opinar e planejar. No espaço construído, as questões das cidades e do modo de vida urbano: calçadas acessíveis fazem a diferença no cotidiano das pessoas. A diferença entre a cidade hoje e a cidade amanhã precisa ser pensada para que o objetivo possa ser atingido. É inevitável que se reflita nos acessos para a melhoria do trânsito dos veículos, mas é necessário principalmente, considerar os acessos aos pedestres. Isso precisa ser pensado, porque assim se fazem as mudanças. Enquanto não se analisam e se discutem os problemas, esses ficam engavetados e esquecidos. O trânsito de pedestres precisa ser colocado em primeiro plano.

Todos os levantamentos apontaram para respostas indiscutíveis: anda-se a pé, entretanto, anda-se entre os carros motos e velocidade porque não há acessos para os caminhantes e se isso ocorresse muito mais pessoas andariam a pé. De casa para a escola, para o trabalho, seriam muitos percursos feitos a pé, vivendo a cidade e as relações entre as pessoas. Seriam muitos os bons dias nos encontros cara a cara. Todos os que andam

têm uma história para contar: um banho de lama, uma torção no pé, um escorregão na grama, um motorista que jogou o carro em cima, enfim, muitos encontros topofóbicos nas calçadas e seus caminhantes. Um contraponto, nesse bairro, é a paisagem, que torna qualquer passeio a pé um momento de satisfação. Fora todos os contratempos das condições de acesso, o caminhante vai ter momentos únicos em lugares pouco vistos em cidades, e, isso possibilita os encontros topofílicos.

Os encontros, as vivências do lugar, como apontados anteriormente, gravados na memória das pessoas, possibilitam a construção dos mapas mentais, as ferramentas utilizadas nesse estudo. Essa vivência e essas percepções fizeram das análises um momento de reflexões e o resultado vem confirmar a situação das condições das calçadas na percepção dos caminhantes.

Para obter os mapas, lançaram-se perguntas aos desenhistas: Santa Felicidade que lugar é esse? Como você caminha por Santa Felicidade? – são algumas questões feitas às pessoas moradoras do lugar, daqueles que o conhecem bem, assim, puderam expressá-lo, visto a riqueza dos detalhes em cada desenho analisado. O mapa mental, uma expressão do sensível, carrega consigo a formalidade da expressão territorial, nele, a pessoa se põe como elemento simbólico, ou seja, expõe seus símbolos internalizados. Os mapas mentais e as entrevistas mostraram o espaço construído: o lugar é formado pelos seres humanos e suas obras.

O espaço construído é uma obra do homem onde há uma combinação de elementos materiais, de elementos abstratos como o próprio espaço mensurável e os elementos subjetivos, inerentes ao ser humano. O espaço construído, na medida em que adquire essa combinação de elementos, passa a ser um lugar.

Se um lugar não é somente um panorama, não é somente uma paisagem, é, antes, uma realidade onde estão registradas as histórias dos homens, precisa ser entendido como tal.

E, no lugar estão as ruas e as calçadas: a rua é o centro da vida, Lá, o homem é tudo, desde caminhante, habitante a artista. A rua e o homem são elementos constitutivos das cidades.

Hoje, a rua não tem mais aquela característica pitoresca, quando se brincava na calçada e se conversava com o vizinho ou se olhava as estrelas, hoje, é símbolo de velocidade, de trocas e de fluxos. A urbanidade e a urbanização fizeram das ruas um elemento que torna as cidades muito mais dinâmicas.

Pensar nas cidades é pensar nas ruas. Isso leva a pensar nas pessoas e, conseqüentemente, nas calçadas e nos carros. Quando se juntam esses elementos que fazem parte das cidades, lembramos imediatamente do tempo.

E o tempo nas cidades está ligado ao caminhar.

O homem da cidade está eliminando a necessidade de andar, de caminhar, porque a dinâmica da cidade se fez rápida demais, e a locomoção a pé, o andar, cede lugar ao deslocamento mecanizado, motorizado. A cidade é pensada pelo tempo e para o carro, nesse sentido.

O homem de carro não tem face, pois ela está escondida sob a película protetora dos vidros. Não há o encontro, o corpo-a-corpo, não há vivência efetiva, porque o tempo da cidade é rápido e não há tempo, porque as distancias encurtaram devido ao movimento rápido – das comunicações e dos deslocamentos. Na cidade de hoje, o fato de não encontrar rostos, de não andar entre a multidão, nega a percepção e o reconhecimento do próprio rosto; também nos nega a vida na cidade como uma congregação de faces humanas originadas da vivência e da combinação de todos os caminhos da vida.

Para haver esse encontro, o espaço construído precisa ser favorável, precisa ser cúmplice das pessoas, assim, o encontro acontece. A ação do corpo, o andar, o deslocar-se a pé, é cura para os males do corpo, conseqüentemente, ajudariam a curar muitos males da cidade, que é parte dos humanos.

O andar a pé favorece a organização mental nas pessoas do senso de direção a seguir. E o passo, um após o outro, alivia as tensões e organiza as idéias, possibilita a formação dos elos afetivos. O ser humano é parte do espaço, é nele que se faz gente, é no espaço que ele se movimenta e o movimento – ação requer tempo e possibilidade. As calçadas são essas possibilidades e é isso que forma a geograficidade.

Assim, todos os mapas mentais apresentados formam uma análise a respeito de um lugar visto através dos olhares dos próprios moradores e da sua vivência. Apontam um caminho para diversas interpretações e ao mesmo tempo, proporcionam uma observação sensível do lugar que está impregnado de elementos subjetivos presentes no seu cotidiano e se forem levados em conta nos planejamentos urbanos serão de grande valia para a implantação de diversas ações que re-valorizem o lado humano da vida nas cidades.

REFERÊNCIA

- AMORIM FILHO, Oswaldo B. A evolução do pensamento geográfico e a fenomenologia: Sociedade & natureza, Uberlândia, 11 (21e 22): 67/87, jan./dez. 1999
- BRAIDO, Jacir F. **O Bairro que chegou num navio**: Santa Felicidade – Centenário. Lítero - Técnica: Curitiba, 1978
- DARDEL, Eric. **L' homme et la terre – nature de la réalité géographique**: Editions du CTHS: Paris, 1990
- HOLZER, Werther. O lugar na geografia humanista. **Revista Território**. Rio de Janeiro: ano IV, n. 7, p. 67-78, jul/dez. 1999
- HOLZER, Werther; HOLZER, Selma. **Cartografia para crianças**: qual é o seu lugar? In: SEEMANN, J. (org): A aventura Cartográfica: Perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana. Fortaleza – CE, Expressão Gráfica, 2006. p.201-217
- HUSSERL E. **Investigações lógicas**: sexta investigação (elementos de uma elucidação fenomenológica do conhecimento): 1º ed. Coleção Os pensadores; Abril Cultural, São Paulo: 1975
- KOZEL, Salete. Mapas mentais – uma forma de linguagem: Perspectivas metodológicas in: KOZEL S. et al (org): **Da percepção e cognição à representação**. São Paulo. Terceira Margem, 2007. p.114-138
- LIMA, Angélica M. L. **Santa Felicidade entre calçadas, ruas e avenidas**: trilhas urbanas para pés caminhantes. 2008. 164 páginas. Dissertação (mestrado em Geografia). UFPR. Paraná. 2008
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980
- PEIXOTO, A. J. A origem e os fundamentos da fenomenologia: uma breve incursão pelo pensamento de Husserl in: **Concepções sobre fenomenologia**. Goiânia: UFG, p.13-32, 2003
- SEEMANN, J. Mapas e percepção ambiental: do mental ao material e vice-versa. **OLAM – Ciência & Tecnologia**. Rio Claro: v. 3 n.1 p. 200-223, setembro 2003.
- TUAN, Y. FU. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo/Rio de Janeiro. Difel. 1980
- TUAN, Y. FU **Espaço e lugar**. São Paulo: Difel. 1983
- UNGER, Nancy. M. **Da foz à nascente**: o recado do Rio. São Paulo: Cortez; Campinas: Ed. da Unicamp, 2001, 201 p.
- YAZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo. Imprensa oficial – Humanitas: FFLCHUSP. 2000