

Luiz Tiago de Paula

CARTOGRAFIA DA EXPERIÊNCIA URBANA

AS IMAGENS E FORMAS DE CAMPINAS



Universidade Estadual de Campinas

Instituto de Geociências

Luiz Tiago de Paula

CARTOGRAFIA DA EXPERIÊNCIA URBANA

AS IMAGENS E FORMAS DE CAMPINAS

Campinas – SP

Outono – 2011



Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Geociências



Luiz Tiago de Paula

CARTOGRAFIA DA EXPERIÊNCIA URBANA

AS IMAGENS E FORMAS DE CAMPINAS

Monografia apresentada como trabalho de
Conclusão de Curso e quesito para a obtenção do
título de Bacharel em Geografia sob orientação do
Prof. Eduardo Marandola Jr.

Campinas – SP

Outono – 2011

De Paula, Luiz Tiago, 1985-
D44c Cartografia da experiência urbana: as imagens e
formas de Campinas / Luiz Tiago de Paula
Campinas, SP.: 122 p., 2011.

Orientador: Eduardo José Marandola Jr.
Monografia (graduação) - Universidade Estadual de
Campinas, Instituto de Geociências.

1. Geografia humanista. 2. Fenomenologia. I.
Marandola Jr., Eduardo José, 1980- II. Universidade
Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.
III. Título. (Capa: Foto - Alessandra Traldi/ Elaboração e edição
Priscila Marchiori Dal Gallo e Luiz Tiago de Paula)

Informações para biblioteca digital:

Título em inglês: Cartography of urban experience: the images and forms of Campinas

Palavras-chaves em inglês: Humanistic Geography, Fenomenology

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Bacharelado em Geografia

Banca examinadora:

Eduardo José Marandola Jr. (Orientador)

Wenceslao Machado de Oliveira Junior

Marcos César Ferreira

Data apresentação: 15-12-2011

Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Geociências

Luiz Tiago de Paula

CARTOGRAFIA DA EXPERIÊNCIA URBANA

AS IMAGENS E FORMAS DE CAMPINAS

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Eduardo Marandola Jr. – Orientador
Faculdade de Ciências Aplicadas / Unicamp

Prof. Dr. Wenceslao Machado de Oliveira Junior
Faculdade de Educação/ Unicamp

Prof. Dr. Marcos César Ferreira
Instituto de Geociências/ Unicamp

Campinas – SP

Outono – 2011

AGRADECIMENTOS

Queria agradecer, em primeiro lugar, aos meus pais e minha irmã. Sem o apoio e a motivação deles, essa graduação não seria possível.

Obrigado, Seu Fernando e Dona Neide! Obrigado, Fer!

Agradecer a Eduardo Marandola Jr., meu tutor intelectual e grande amigo. Motivou-me com suas ideias aparentemente malucas, mas que são de uma sinceridade e inteligência sem precedentes...

Agradecer Daniel Joseph Hogan, onde quer que ele esteja. Sem ele, não sei se teria o mesmo respeito que tenho hoje com aqueles que fazem ciência e dedicam realmente suas vidas a isso...

Agradecer a Fabiana que teve paciência de me acompanhar em meus trabalhos de campo, mesmo aos finais de semana e feriados.

Agradecer meus amigos Ronaldo, Fábio (Lobonis), Priscila (Priska), Gabrielle (Gabee), Beatriz (Bia), Alessandra (Lê), Janaína (Jana), Thiago (Prata), Carol, Letícia, Zoraide, Deyvid, Prof.^a Lúcia Helena Batista Gratão, Hugo, Conceição, Henrique e Thaís (Tatá) e todos que fazem parte do Grupo Geografia Humanista...

Todos eles participaram direto ou indiretamente na construção deste trabalho...

Agradecer aos meus professores do Instituto de Geociências da Unicamp, os quais, cada qual com seu jeito, fizeram parte desse meu processo de amadurecimento intelectual e pessoal...

Agradecer aos conversantes que compartilharam suas experiências de vida... sem elas isto aqui não se efetivaria...

DE PAULA, Luiz Tiago. *Cartografia da experiência urbana: as imagens e formas de Campinas*. 2011. 122 p. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

RESUMO

Qual é a primeira imagem que lhe vem à mente ao pensar em sua cidade natal? São muitas? Poucas? Uma? Se fosse possível cartografá-las, qual seria a(s) imagem(ns) que você mesmo faz de sua cidade. Qual seria o seu mapa da cidade? Todas essas perguntas norteiam aquilo que concebemos como uma cartografia da experiência urbana. Campinas é uma grande metrópole, sede de uma região metropolitana de 2,5 milhões de habitantes. Com mais de dois séculos de história, as transformações de sua paisagem e da forma da cidade são o resultado da interação de diferentes temporalidades e intencionalidades econômicas e culturais. Isso lhe confere um número vasto de possibilidades e experiências de ser-estar nessa cidade. Cada cidadão estabelece distintas relações com os seus lugares, a construir imagens e percepções próprias. É na tentativa de mapear estas vivências que buscamos revelar as cartografias da experiência urbana da cidade de Campinas.

Palavras-chave: Geografia Humanista; Fenomenologia; Forma; Mapa; Experiência Urbana.

DE PAULA, Luiz Tiago. *Cartography of urban experience: the images and forms of Campinas*. 2011. 122 p. Monograph (Undergraduate in Geography) – Institute of Geoscience, State University of Campinas, Campinas.

ABSTRACT

What is the first image that appears on your mind when thinking about your home town? A lot? Few? One? If it would be possible to make a cartography of them, what would be your own image(s) of your city? What would be your city map? Those questions are the mainframe of what we conceive as a cartography of the urban experience. Campinas is a huge metropolis, main city of a metropolitan region with 2,5 million people (inhabitants). Having more than two centuries of history, its landscape and shape changes are the product of different temporalities and cultural and economical intentionality that interacts. Due to this, the city has a lot of possibilities and experiences of being and existing in it. Each citizen establishes different relationships with their places, constructing particular images and perceptions. Trying to map those distinct livelihoods we are engaged on revealing the cartographies of urban experience.

Key-words: Human Geography; Phenomenology; Form; Map; Urban Experience.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	12
1. POR OUTRAS CARTOGRAFIAS.....	16
1.1 Uma paixão: geografia, mapa e cartografia, a indissociável relação e as possibilidades	19
1.2 Uma mente cartográfica de uma carta racional sem razão: mapas mentais e mapas cognitivos	26
1.3 A cidade e o mapa	41
2. A BUSCA PELA CIDADE FENOMÊNICA	45
2.1 Da experiência urbana à experiência da forma: a legibilidade da imagem e da paisagem da cidade	47
2.1.1 Campinas: vestígios de legibilidade e ilegibilidade da forma.....	59
2.2 Procedimentos Metodológicos	71
2.2.1 Époché: a cartografia da experiência urbana a partir da arqueologia ou redução fenomenológica.....	72
2.2.2 Os trabalhos de campo e as entrevistas	74
2.2.3 Cartografias pessoais e as formas de desenho	79
3. DAS IMAGENS DA CIDADE ÀS CARTOGRAFIAS PESSOAIS DE CAMPINAS.....	82
3.2 Cartografia pessoal I: a cidade-cortada da migrante-estabelecida	86
3.3 Cartografia pessoal II: a cidade-cercada do estabelecido	95
3.4 Cartografia pessoal III: a cidade-tabulada do percurso cotidiano	101
EXPERIÊNCIA E CARTOGRAFIAS URBANAS: PREVISIBILIDADE E LEGIBILIDADE.....	109
REFERÊNCIAS	113
Anexo 1: Questionário 1 (A imagem do Centro da cidade de Campinas)	120
Anexo 2: Questionário 2 (História e trajetória de vida)	122

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: a) Mapa “T em O” (Orbis Terrarum) e b) Mapa-Mundi em Projeção Mercator	23
Figura 2: Tabela de categorias de representações do pensamento e da expressão espaciais não-ocidentais	31
Figura 3a: Mapa de Davis	35
Figura 3b: Mapa de Ernesto	35
Figura 3c: Mapa de Ralph	36
Figura 4: As superfícies de stress ambiental percebidas por uma porção da cidade de Filadélfia	38
Figura 5a: Los Angeles percebida através de classes médias e brancas, residentes de Westwood.....	39
Figura 5b: Los Angeles percebida através de pessoas negras residentes de Avalon	40
Figura 5c: Los Angeles percebida através de “latinos” (<i>spanish-speaking</i>) residentes em Boyle Heights.....	40
Figura 6: Foto do mapa de Campinas-SP em trabalho de campo	42
Figura 7: Mapa mental bidimensional (a) e Mapa mental horizontal (b).....	43
Figura 8: As conchas do Homem	48
Figura 9: Um exemplo de forma legível da paisagem	55
Figura 10: Ilustração de trajeto em um sistema xadrez de arruamento	57
Figura 11: Uma via como limite	57
Figura 12: Ponto nodal, convergência de vias e a presença de um marco	58
Figura 13: Os bairros.....	58
Figura 14: Os marcos	59
Figura 15: Formação e estrutura da paisagem em cidades do interior Paulista, início do século XX.....	60
Figura 16: Desenho Estação Ferroviária, limite do Centro de Campinas	61
Figura 17: Desenho Prédio da Estação Ferroviária de Campinas	62
Figura 18: Vista Aérea de Campinas, entre 1960 e 1965.....	63

Figura 19: Desenho da Igreja Catedral velada pelo processo de verticalização	64
Figura 20: Desenho Edifício Mirante e a panorâmica de fundo	65
Figura 21: Foto do Centro tirada da Torre do Castelo	66
Figura 22: Desenho Torre do Castelo	66
Figura 23: Mutabilidade da imagem	67
Figura 24: Desenho Edifício Empresarial Conceição	68
Figura 25: Desenho da Rua Doutor Quirino	69
Figura 26: Desenho da Avenida Francisco Glicério	70
Figura 27: Desenho Praça Carlos Gomes.....	70
Figura 28: Formas de desenho	80
Figura 29: Mapa - A Forma de Campinas na escala metropolitana	84
Figura 30: Mapa – Trajeto de casa para o Centro por Daniela	89
Figura 31: Mapa – Centro por Daniela.....	91
Figura 32: Mapa interpretativo da cidade-cortada	94
Figura 33: Mapa – Centro por Wilson	99
Figura 34: Mapa interpretativo da cidade-cercada.....	100
Figura 35: Mapa – O Centro por Pedro.....	105
Figura 36: Mapa interpretativo da cidade-tabulada.....	108

INTRODUÇÃO

Esta monografia tem desafios peculiares e instigantes para aqueles que pensam a cidade, sejam geógrafos, cartógrafos, urbanistas, antropólogos etc. porque busca refletir a construção da imagem, a experiência cotidiana e a paisagem da cidade através de cartografias feitas diretamente por aqueles que vivem nela...

A presente pesquisa deriva do Projeto “Paisagem e Imagem da Cidade: a Forma e Experiência Urbana de Campinas”, o qual foi desenvolvido junto ao Núcleo de Estudos de População (NEPO) da Unicamp em 2010 em parceria com a SEPLAN (Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano). Esse projeto parte de uma abordagem que busca entender a experiência urbana baseada em alguns princípios da metodologia de Kevin Lynch, que investigou as cidades por meio de questões pertinentes aos atributos da forma urbana e as suas qualidades materiais e simbólicas (LYNCH, 2003).

As principais questões do método lynchiano estão associadas à qualidade de vida e ambiental nas cidades. Para Lynch (2003; 2007), ambientes e paisagens urbanas possuem legibilidade ou clareza em sua forma, o que pode aprofundar ou tornar mais efêmeras as relações que diferentes cidadãos fazem com as partes de sua cidade.

A motivação do grupo de pesquisadores do projeto em estudar Campinas partiu do pressuposto de que esta cidade é ilegível. Sua ilegibilidade estaria associada à sua forma, tamanho e segmentação do sítio urbano, o que, aliado às questões relacionadas aos padrões de mobilidade, produziriam experiências fragmentadas dessa metrópole. Em vista disso, as principais perguntas eram: Qual(is) a(s) imagem(s) de Campinas? Quais seus atributos? Quais os sentidos e significados de sua(s) paisagem(s)? (MARANDOLA JR., 2011a).

Essas inquietações fizeram com que retornássemos a destacar a importância da paisagem urbana e sua morfologia, num contexto acadêmico e intelectual em que muito se pensa e se produz sobre cidades, mas pouco se escreve sobre elas, em termos de forma. Em outras palavras, muito se tem focado sobre a dimensão simbólica e social da vida na cidade, o que por consequência tem-se diminuído a importância do papel de seus atributos materiais como a morfologia e os processos cognitivos e experienciais que são reverberados dela.

A presente monografia se vale da Cartografia e do Mapa, enquanto linguagem, para se aproximar da experiência da forma, da experiência da paisagem, do imaginário e da

imagem da cidade – elementos os quais, entre outros, compõem aquilo que chamamos de uma experiência urbana...

Para perseguir esta experiência é preciso que façamos dois movimentos de desconstrução: primeiro desconstruiremos a ideia de mapas; depois desconstruiremos a concepção de cidade como uma definição única e replicativa. Para entender essas duas desconstruções é preciso aceitar o convite de trilharmos juntos pelos caminhos que tomamos ao longo da pesquisa, para que formemos, ao final, novas reflexões.

Sobre a parte tocante à cartografia e ao mapa, ela nasce de uma preocupação básica associada às formas de linguagens utilizadas hoje na Geografia. Dificilmente linguagens alternativas, ou seja, aquelas que não são estritamente a linguagem escrita, são utilizadas nas áreas habitualmente chamadas por muitos de “Geografia Humana” (SEEMANN, 2005). As linguagens gráfica, fotográfica, cartográfica, entre outras, quando não são subutilizadas são pouco exploradas em comparação a todo o seu potencial. Por isso o termo “cartografia” aqui nos é tão caro.

O título “Cartografia da Experiência Urbana” não é uma metáfora. Mas poderia soar facilmente como uma, em meio a diversos trabalhos de Sociologia, Antropologia, Ciência Política e Psicologia, entre outras áreas, que se apoderam quase excessivamente do termo como metáfora para abordar seus respectivos temas (SEEMANN, 2005). O presente trabalho reconhece a importância das metáforas como recursos linguísticos, no entanto, nosso objetivo é retornar criticamente às origens da Cartografia (onde se “localiza” também o berço da Geografia) para propor contribuições e alternativas.

Para além do desenvolvimento da Cartografia, resgataremos a ideia essencial de mapa. Embora atualmente os mapas sejam constructos técnicos com aplicação de alta tecnologia, eles têm raízes bastante rudimentares (HARLEY; WOODWARD, 1987). A evolução da ciência e da arte, principalmente a partir da modernidade, tornou os mapas cada vez mais complexos, uma consequência das próprias transformações que acontecem em nossa sociedade.

A complexidade que os mapas receberam, subsidiados pelas mudanças na Cartografia, teve três grandes momentos: as grandes navegações do século XIV triunfadas pela Escola de Sagres; a era dos Imperialismos europeus do final do século XIX; e o desenvolvimento da ciência espacial, os levantamentos aéreos e as imagens de satélites, que

trouxeram uma precisão e capacidade de acurácia nunca vistos antes pela Cartografia, desenvolvimento este que vem se dando até os dias de hoje (MARTINELLI, 2003).

Entendemos que se por um lado, o aprimoramento dessas tecnologias têm valorizado sobretudo uma face do mapeamento – a exatidão, a minimização das deformações de projeção, a ênfase em escalas de detalhamento para planejamento, etc. Por outro, sua linguagem e conteúdo se tornaram tão técnicos e complexos que afastaram toda e qualquer tipo de experiência humana de suas grafias...

Uma das consequências desse distanciamento entre mapa e experiência é o significado cada vez menor que os mapas têm representado para a maioria das pessoas. Claro, num movimento de reaproximação como a utilização e difusão hoje de ferramentas como GPS, o Google Earth e Google Maps (entre outros) tem re-balanceado essa relação. No entanto, a maioria dos mapas ainda é visto apenas como “ferramenta” e não formas de linguagem. Isso porque boa parte das pessoas não está envolvida com sua construção e não entende muito bem sua linguagem, já que esta possui uma iconografia e linguagem técnico-matemática específica (WOOD, 1992; MARANDOLA JR.; MELLO, 2010).

Aqui, pretendemos reaproximar novamente as vivências humanas aos mapas a partir das experiências de vida na cidade, sob os deslocamentos e os lugares frequentados pelas pessoas. A cartografia pessoal é o termo que usamos para elaborar mapas e narrativas urbanas da combinação de elementos biográficos com as práticas e trajetos cotidianos dos entrevistados. O intuito é tornar o cidadão de Campinas o cartógrafo de seu próprio mapa e da sua cidade.

No tocante à desconstrução da cidade, pretendemos “desmontá-la” enquanto um conceito ou modelo teórico engessado e compreendê-la como um fenômeno. Sua totalidade, a partir de uma abordagem fenomenológica (HOLZER, 2010), será intangível enquanto enquadrada e amarrada a mega-processos estruturais (históricos, econômicos, geográficos, sociais etc). Esses processos serão camadas de mediação da experiência e das possibilidades de ser-estar na cidade e não estruturas determinantes.

A melhor forma de sermos fiel a essa cidade fenomênica é mencioná-la no plural (MARANDOLA JR., 2011a), devido às diferentes percepções que temos dela. “As” Campinas estarão sempre a nos escapar a depender das diferentes cartografias e das paisagens que observarmos.

Serão as caminhadas, os trajetos de ônibus, de carro ou de bicicletas; os descansos nas padarias, bares, botecos; as conversas sobre os bancos das praças; o andar tenso do atrasado sobre as calçadas lotadas; a vista panorâmica da cidade flagrada de um elevador qualquer; tudo isso servirá de escala e projeção das cartografias da experiências urbanas...

1. POR OUTRAS CARTOGRAFIAS

“[...] No entanto desenrolei meus mapas e pedi-lhe para rever um pouco, ali comigo, a rota da viagem. E debruçado sob a lâmpada, apoiado sobre o ombro do veterano, reencontrei a paz do colégio.

Mas que estranha lição de geografia recebi! Giullaumet não me ensinava a Espanha: ele fazia da Espanha uma amiga para mim. Não falava nem de hidrografia, nem de populações, nem de pecuária. Não me falava de Guadix, mas de três laranjeiras que existem em um campo, próximo a Guadix: “Desconfie delas; é bom assinalá-las aí no mapa...” E as três laranjeiras tomavam mais espaço na carta que a serra Nevada. Não me falava de Lorca. Uma fazenda viva. E falava do fazendeiro. E da fazendeira. E aquele casal, perdido no espaço, a quinhentos quilômetros de nós, assumia uma importância desmesurada. Bem instalados na vertente de sua montanha, como guardas de um farol, sob as estrelas, aquele homem e aquela mulher estavam sempre prontos a socorrer homens.

Tirávamos assim do esquecimento, de sua inconcebível obscuridade, detalhes ignorados de todos os geógrafos do mundo. Porque só o Ebro, que mata a sede de grandes cidades, interessa aos geógrafos. Não aquele córrego escondido sob a erva a oeste de Motril, aquele pequeno córrego que alimenta umas trinta flores... “Desconfie deste córrego, ele encharca os campos... Tome nota dele na carta.” Ah, eu haveria de me lembrar da serpente de Motril! Parecia não ser nada. Com seu leve murmúrio, ela talvez apenas enfeitiçasse e atraísse algumas rãs – mas estava sempre vigilante, não dormia. No paraíso do campo de emergência, estendida sob a erva, ela pronta, na primeira ocasião, a me transformar em uma tocha flamejante...” (SAINT-EXUPÉRY, 1987, p.14-15)



Grafia é um termo que tem custado à evolução do pensamento científico. Toda e qualquer ciência tem, por tarefa, descrever e analisar fenômenos. Esse exercício, encarado como um dever, surge de um princípio básico da história do pensamento científico ocidental: a essência é diferente da aparência.

Essa constatação tem raízes sob os primórdios da filosofia grega (século VI a.C), mas ganha força ao longo dos séculos, principalmente com o Iluminismo do século XVII. Essa diferença entre ambas, no entanto, não separou completamente essas duas dimensões constituintes de qualquer fenômeno, mas passaram ser interpretadas como uma sendo os meios – a aparência – e outra como os fins – a essência.

A aparência (ou sua grafia) compunha parte fundamental da essência do objeto. Assim como a arte influenciada pelo movimento realista – que reproduzia cada detalhe das feições reais dos objetos – a ciência também incorporou essa visão de mundo. As grandes descrições manuscritas e os desenhos de anatomias animal e vegetal feitos em diários de viagens, como nas explorações de Alexander Von Humboldt e Charles Darwin, entre outros naturalistas do século XVIII, podem ser um ótimo exemplo deste anseio pelas aparências perfeitas das formas.

O nascimento da “Geo-grafia” como disciplina não deixa por menos. No início do século XX, as monografias regionais da escola Francesa, orientadas pelas ideias de Paul Vidal de La Blache, possuíam um caráter descritivo também, em que a perspectiva ideográfica (que se contrapunha a nomotética) (BRAY, 1977) se pautava sobre uma descrição leal de seus objetos para se valer de uma análise comparativa consistente que desse as diferenças e autenticidades, conferindo-lhes sua verdadeira essência (o gênero de vida).

A evolução técnica de instrumentos de medição e observação da Terra a partir da Segunda Guerra Mundial dera um passo em relação à apreensão das formas. A superfície terrestre não era mais descrita a partir das observações na natureza, nem baseadas apenas em astronomias a “olho-nu” ou modelos matemáticos – como os conceitos aristotélicos, que mais tarde dariam ideias para Ptolomeu (o dito pai da cartografia). Mas a humanidade contava e conta com um sem números de recursos tecnológicos capazes de distinguir cores em níveis de espectrância, formas e medidas baseadas em modelos complexos de geometria espacial e física moderna, que a aparência dos fenômenos, ao menos dos naturais, passou a ser entendida como sua própria essência.

A questão central não se trata em discutir a credibilidade desses avanços, que possibilitaram tantas explicações tanto no âmbito da ciência como da existência e conhecimento humanos. Mas entender que ainda compeli à ciência e à arte se deterem ao campo dos sentidos da relação aparência-essência, uma vez que esta ligação é extremamente mutável e disforme.

Os sentidos ainda podem ser distorcidos, encarando as mudanças técnicas que possibilitam, hoje, ao homem estabelecer novas relações de se auto-ver no mundo. No entanto, essa distorção não confere nada mais que o próprio termo diz, na rigidez e prevalência de uma forma de ser e estar no mundo ainda não “torcida”; que por mais novas sejam as técnicas, homem e mundo sempre será uma relação de mistério.

A vida urbana da cidade e a ciência moderna (ambas céticas) trataram de diferenciar as distintas e possíveis visões de mundo, separá-las em categorias e deixá-las aos cuidados da Antropologia. A Geo-grafia, com sua persistência em garantir seu espaço como ciência (OLIVEIRA, 1976), seja como uma ciência do espaço quantitativo-teorético ou como ciência do espaço das produções capitalistas, deixou de discutir, em parte, estas questões e se esforçou a operacionalizar suas ferramentas de análise. Tudo isso subjaz ainda a relação essência-aparência, porém este elo já fora deixado também pela Geo-grafia, mas aos cuidados da Filosofia, mais especificamente à ontologia.

Como qualquer outra ciência, a Geo-grafia trilhou seu caminho e priorizou suas questões de pauta para investigações fundamentais que definiriam seu objeto e seu corpo teórico como ciência. Muitos dos problemas relacionados a ela fazem parte de um contexto maior, que coloca a própria falibilidade da ciência moderna em questão, quanto ao entendimento de alguns fenômenos e a negação de outros.

A proposta deste trabalho é retornar à relação aparência-essência, uma formulação ontológica ou uma analogia equivalente entre forma-experiência ou paisagem-vivência. Sem *a priori* questioná-las se elas fazem parte ou não da Geo-grafia. Não neguemos essas relações como a própria motivação da busca de um objeto pensado e re-percorrido em seus sentidos mais essenciais. Esta preocupação é fundamental, pois representa o ponto de partida da mensagem que deve ser paulatinamente construída ao longo da pesquisa.

Quase todos os estudos em Geo-grafia, não a importa o escopo teórico, se valem de mapas para representar as relações no espaço, pois eles são uma criação humana específica para entender o conhecimento espacial de qualquer evento, seja do ponto de vista descritivo

ou explicativo. No entanto, ao longo da história, os mapas foram, por medidas políticas e culturais – tanto no campo educacional como acadêmico – se afunilando para uma linguagem comum e padronizada, conseqüentemente quase a abolir as potencialidades deles como expressão simbólica, a desconsiderar uma gama considerável de suas dimensões sintáticas e semânticas (WOOD, 1992; 2010).

Não se trata de trazer novas cartografias, mas outras cartografias, que com certeza já foram pensadas e representadas, sem que tenham recebido o seu devido apreço. Essas outras cartografias se inserem a uma série de questões de fundo que permeia reflexões para refletir sobre a produção do conhecimento geográfico acadêmico e não-acadêmico; pensar a cidade a partir das experiências de vida; pensar a importância da imagem e forma das paisagens modernas tão desprezadas precipitadamente, às vezes, pelo velho receio anti-determinista e trazer os mapas em uma ciência cujo seu nascimento está diretamente ligado às experiências, experiências geográficas de um mundo-vivido...

1.1 Uma paixão: geografia, mapa e cartografia, a indissociável relação e as possibilidades

O nascimento do mapa precede a própria concepção de história como documentação escrita dos fatos do passado (RAISZ, 1969), sendo uma das práticas humanas mais antigas (HARLEY; WOODWARD, 1986). Essa afirmação não tem a intenção de demarcar a posição e o contexto do mapa ao longo da história humana, conferindo-lhe importância e apreço. Diz respeito à própria repercussão fenomenológica dos sentidos e dos seus significados que pretendemos fazer aqui sobre a ideia de mapa. Todos nós sabemos suficientemente bem o que significa mapa para nos fazer compreendidos, e é muito improvável que alguém tenha adquirido esse conhecimento pela consulta de um dicionário (ANDREWS, 1990).

Portanto, para uma concepção simples, é preciso partir da ideia fixa de que Mapa e Cartografia são objetos diferentes, mesmo que suas relações sejam tão claras e óbvias.

Primeiro pretendemos percorrer as relações que se deram paralelamente entre a evolução da Geografia e da Cartografia, para depois inserirmos os mapas nesta discussão.

Se em tempos remotos, atividades de registros, inventários e narrativas descritivas e artísticas dos lugares receberam a denominação de Geografia desde, pelo menos, a antiguidade clássica, ao longo da história a Cartografia e Arte se separa dela.

A construção da Geografia como ciência, na passagem do século XIX para o XX, teve forte influência da escola regional francesa, fundada por Vidal de La Blache. As monografias regionais tinham a Cartografia como instrumento legitimador do método geográfico em questão, uma vez que a identidade da região (o gênero de vida) era dada pela síntese obtida a partir da sobreposição de mapas temáticos (GIRARDI, 2000). Não por menos, a cartografia teve papel fundamental para o mapeamento dos “espaços vitais” e formação do Estado Germânico, geografia alemã fundada sob as teorias ratzelianas.

Ao longo do século XX, a Cartografia veio se desenvolvendo paralelamente à Geografia, mas não com a mesma velocidade. Ferramentas matemáticas foram incorporadas aos sistemas cartográficos, como projeção, coordenadas, estatística, entre outros. A Geografia na procura incessante de encontrar sua posição entre as outras ciências – e abandonar em certa medida a Geografia Tradicional Francesa do início do século – acaba por fundar uma Nova Geografia ou uma Geografia Teorética de cunho neopositivista, nas décadas de 1960-70.

Este período é importante para começarmos a entender as novas relações que se iniciariam entre Geografia e Cartografia. A Nova Geografia Quantitativa teve como sua principal característica a chamada “revolução quantitativa” que a partir de modelos e cálculos matemáticos tentavam explicar os fenômenos espaciais. Junto às mudanças que já ocorriam dentro do instrumental analítico da Cartografia, esta passou a ter a função de estabelecer a comunicação entre Geografia e os modelos matemáticos (GUELKE, 1979; OLIVEIRA, 1976).

Já a partir das décadas de 1970-80, se desvinculando da Geografia, a Cartografia passou a dominar todas as etapas do processo cartográfico, desde a confecção até os estudos dos usos do mapa, deixando a Geografia numa condição de mera usuária ou consumidora de mapas (GIRARDI, 2000). Tal fato teve rebatimento sob as críticas de outras escolas que se desenvolviam em concomitante – como, por exemplo, a Geografia Crítica ou Geografia Radical.

Essa vertente fora fundamental também sobre as reflexões que viriam sobre o papel da Cartografia na Geografia. Um das suas principais críticas, baseadas sobre uma ótica neomarxista, acusava a primeira de ser “a-histórica” ou de “naturalizar” fenômenos

socioespaciais através de modelos matemáticos, sem levar em consideração os conflitos sociais e de poder que existiam por trás dos mapas (AMORIM FILHO, 1999; LACOSTE, 1989)¹.

De qualquer forma, as separações e convergências entre Geografia e Cartografia, seus conflitos e alianças, estão associadas aos caminhos que cada disciplina tomou e se desenvolveu ao longo da história. Neste trabalho, por ter um caráter mais aglutinador do que separador, entendemos que os mapas – sejam eles mapas mentais, cognitivos, culturais, políticos, etc. – enquanto elementos de linguagem, de poder simbólico, cultural, ainda são os frutos que permanecem entre essas duas entidades – Cartografia e Geografia – e o que as permitem conversarem.

Como afirmamos no início desse tópico, Cartografia e mapa são objetos diferentes. Simplificando muito seu sentido, o mapa pode ser uma apresentação espacial, que abrange tanto o seu poder prático quanto simbólico, definido como uma imagem simbolizada da realidade, criatividade ou imaginação geográfica, a representar elementos e características selecionadas, que resultam de um esforço criativo e subjetivo da escolha de seu autor (SEEMANN, 2001; 2010; WOOD, 1992).

A cartografia, em termos mais técnicos que dizem respeito ao seu uso e à sua ideia moderna hoje, possui três princípios básicos: escala, projeção e simbologia. Ela pode ser entendida como um conjunto de estudos e operações científicas que permite a partir dos resultados de observação direta ou de exploração documental (CUENIN apud SOUZA; KATUTA, 2001) ou informática, elaborar cartas, plantas e outros modos de expressão, à utilização de conhecimentos e representação espacial. Para Associação Cartográfica Internacional (1966), ela é um conjunto de operações científicas, artísticas e técnicas, incorporando o conceito de “disciplina” na definição de 1991.

Segundo as duas definições, é possível observar que a Cartografia se cientificou de modo que nem todos os mapas fossem incluídos enquanto objeto de sua investigação. Se hoje sabemos bem a diferença entre Mapa e Cartografia, isso nem sempre foi claro.

¹ Esta perspectiva que trazemos entre as escolas da Geografia está contextualizada no caso brasileiro. Outras escolas como a norte-americana e inglesa foram fundamentais para as necessidades e pluralidades de temas desenvolvidos na Geografia ao longo do século XX, principalmente no que diz respeito à Geografia Tradicional e Cultural, que trataremos mais adiante. Para este assunto, ver Amorim Filho (2007).

O surgimento da cartografia, na Grécia Antiga, a partir de pessoas como Heródoto (489-425 a.C), a escola de Pitágoras (550 a.C) e as observações feitas por Aristóteles (384-322 a.C), a unir elementos da geometria, astronomia e observações sem a ajuda de instrumentos técnicos muito sofisticados, comumente é confundido também com o nascimento dos mapas. No entanto, antes desse período, outros mapas já existiam antes! Em termos de experiência humana – considerando a existência de uma reflexão primária sobre o espaço habitado – a essência dos mapas existem indubitavelmente há muito tempo, antes mesmo dos artefatos físicos que nós conhecemos e denominamos hoje como mapa. “The significance of maps – and much of their meaning in the past – derives from the fact that people make them to tell other people about the places or space they have experienced” (HARLEY, 1987, p.1).

Alguns debates feitos por historiadores da arte e da cartografia consideram mapas como objetos artísticos (SOUZA; KATUTA, 2001; HARLEY; WOODWARD, 1987). Objetos cujas representações gráficas não possuíam escala ou localização precisa, mas que foram fundamentais para necessidade de reflexão do homem sobre o espaço habitado, seja este físico ou cósmico.

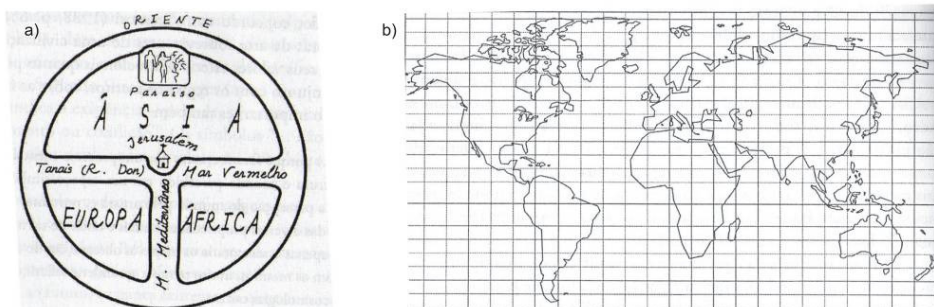
O surgimento de uma Cartografia propriamente científica só se dera efetivamente na Renascença e nas Grandes Navegações do século XIV, em que sujeitos e uma área específica do conhecimento passaram a desenvolver técnicas cartográficas direcionadas aos interesses da ciência e não mais da arte. O maior exemplo disto é o mapa do mundo com a projeção Mercator, a mais familiar entre os livros escolares até os dias de hoje.

A carga tecnicista que os mapas vieram recebendo desde o início da modernidade, para autores como Katuta (2006), a certo ponto, desumanizaram a cartografia. Martinelli (2003) defende que a função do mapa sempre foi responder sua principal pergunta “onde?”, envolvendo outras questões que dão sentido a esta como “para que?”, “por que”, “quando” e “para quem?”. Mas devemos ter em mente que, para além de sua aplicação política e estratégica, o mapa pode responder a outras demandas sociais, como o acesso à informação e orientação a deslocamentos cotidianos (MARANDOLA JR.; MELLO, 2010).

Se compararmos a rudeza dos mapas pré-históricos ou a arte dos mapas medievais, por exemplo, notamos que eles têm um forte caráter cósmico, onde tempo e espaço tinham significado emocional. As experiências e crenças humanas faziam parte da apresentação, como na Figura 1, mapa “T em O”. Neste mapa, Adão e Eva estão na parte superior do mapa,

o que representa superioridade e divindade do Paraíso; a Europa inclinada sobre à esquerda do mapa, seguindo o braço direito de Adão e a África ao lado direito do mapa, em função da posição da serpente, que está sobre a esquerda de Adão e Eva; a Ásia, como o maior espaço que pode indicar a experiência de mistério, e, por fim, Jerusalém no centro do “disco”, que representa a noção de esfericidade da terra devido a influência grega e religiosidade cristã tão forte a influenciar o pensamento da época.

Figura 1: a) Mapa “T em O” (Orbis Terrarum) e b) Mapa-Mundi em Projeção Mercator



Fonte: Katuta (2006, p.42).

Esse exemplo clássico do mapa “T em O”, em que a experiência humana compõe parte do mapa nos alerta que precisamos ter cuidado ao avaliar as qualidades de um mapa. Muitas vezes, julgamos se o mapa é bom ou ruim apenas pelos seus atributos técnicos; se é correto ou errado, a partir da existência de escala, de orientação, de títulos, de variáveis visuais pertinentes, de coerência legenda-conteúdo, entre outros elementos. Os preceitos técnico-científicos de acurácia, escala, etc. não devem ser menosprezados, mas também não devem ser o único critério para avaliação de mapas (CARVALHO, 2005; GIRARDI, 2005).

Dorling e Fairbairn (1997) identificam essa ótica tecnicista e cientificista de juízo sobre os mapas, dentro da própria história da Cartografia. Eles argumentam que a história da cartografia é feita a partir de uma abordagem evolucionista (baseada na concepção darwiniana), com a intenção de subjugar ou classificar mapas pré-científicos como inferiores. Essa orientação evolucionista que hierarquiza o conhecimento e as formas de “representação” espacial, a colocar a cartografia como “a ciência dos mapas”, torna confuso e difícil a tarefa de entender a essência e importância dos mapas além dos objetivos e intenções da ciência positivista.

Harley (1989) tenta desconstruir toda a concepção rígida que temos sobre a Cartografia, como uma disciplina científica totalmente fiel à realidade. A partir de uma orientação foucaultiana da análise de discurso e do argumento desconstrutivista, ele tenta

quebrar a relação assumida entre realidade e representação que tem dominado o pensamento cartográfico. Quando observamos um mapa ou carta topográfica, por exemplo, assumimos um trato, quase um pacto sobre nossas interpretações, como se o mapa dissesse a nós “[...] read me carefully, follow me closely, doubt me not” (HARLEY, 1989, p.1).

Em uma crítica, Girardi (2005) descreve que

[...] A completeza da carta [concepção atual] também é ressaltada: o que está representada é a paisagem física e humana, são as feições da superfície terrestre, ou seja, ela é síntese do conjunto de fenômenos geográficos. A carta topográfica mostra, retrata, localiza, identifica. Toda essa construção ideológica praticamente nos desabilita a duvidar dela! (GIRARDI, 2005, p.68 – grifo do autor)

Katuta (2006) e Girardi (2005) alertam que, não raras vezes, determinada severidade acaba criando obstáculos no processo de estudo e reflexão do espaço geográfico, que não é apenas material, mas, mais do que isso, é humano e simbólico. Explorar outras possibilidades de mapas que extrapolem essa concepção euclidiana tão comum hoje significa também apontar que mapas não têm uma linguagem mais precisa e objetiva do que a escrita. As combinações, geralmente bidimensional, entre a forma, tamanho, limites, orientação e escala parece ser um quesito da objetividade científica, mas que, na verdade, correspondem em grande parte a criatividade e subjetividade de seu autor, atribuindo significado e informações diretivas sobre a mensagem que deve ser passada.

Monmonier (1996) escreveu uma obra chamada *How to lie with maps*. Para este autor, mentir com mapas não é apenas uma tarefa fácil, mas necessária. A própria distorção dimensional (da realidade tridimensional para o plano bidimensional) já caracteriza uma ilusão, que deveria ser compensada com ênfases sobre as formas e tamanhos, tendo como consequência o suprimento de informações contraditórias para própria coerência da mensagem que ali deve ser transmitida. Em muitos mapas não há explicitamente o “grau” de relação, envolvimento e experiência entre autor e o mapa. Isso por que não há presença alguma de elementos humanos, enquanto experiência imediata da vida.

Para Wood (1992) todas as etapas da elaboração de um mapa cartográfico – seleção, omissão, simplificação, classificação, a criação de hierarquias e ‘simbolização’ – são todas inerentemente retórica, a possuir uma estrutura discursiva, que pode ser política, cultural, social e econômica. Dessa maneira, nem mesmo a Cartografia está isenta da subjetividade e intencionalidade de seus autores, como pressupõe o método positivista.

Nossa principal dificuldade até os dias de hoje ainda é separar as certezas daqueles fragmentos de papéis – os mapas técnicos – que não apenas descrevem o mundo, mas dotaram uma realidade a ele que todos nós aceitamos. É como se estivéssemos sempre mapeando o inalcançável, aquilo que é *“whatever-is-not-here-to-our-senses-now”* (WOOD, 1992).

As reflexões feitas acima sobre mapas e Cartografia foi uma tentativa de flexibilizarmos e, de certa forma, desconstruir o pensamento único sobre a ideia de mapas e Cartografia (HARLEY, 1989). Essa busca em muito tem se dado através do esforço de novas ideias por parte de historiadores da cartografia, assim como o surgimento ou o resgate de outras linhas de pesquisa dentro da Geografia, em especial aquela que se desenrola sob as orientações da Geografia Humanista e Cultural (CLAVAL, 2008; CORREA; ROSENDAHL, 2000; COSGROVE; JACKSON, 2000; SAUER, 2000; DARDEL, 2011)

No bojo de toda discussão cultural e humanista sobre a cartografia – para a Geografia de uma forma geral – encontra-se a crítica que se baseia na separação do corpo, ou de qualquer experiência humana imediata, dos mapas. Seemann (2001; 2003; 2010) é um dos autores que tem trabalhado a partir da Geografia Cultural e tem tentado fazer este retorno. Para ele, cartografia e mapa podem ser compreendidos a partir de uma dimensão mais ampla, além do conhecimento científico da ‘pura’ análise, a partir de um senso cultural que considere as práticas a extrapolar as técnicas estritamente cartográficas. Esta abordagem cultural incorporaria ações, performances e processos que não são necessariamente materiais e visíveis, o que incluiria diferentes práticas sociais, como narrativas regionais, músicas e histórias biográficas – até mesmo o uso dos mapas como metáforas na literatura e na vida diária (SWAAIJ; KLARE, 2004).

Na Geografia Cultural há uma aproximação com a temática sobre mapas basicamente em dois focos: (I) os estudos dos mapas como fatos cartográficos os quais requerem principalmente a interpretação da representação cartográfica no contexto de suas sociedades – as relações sociais, culturais e políticas por trás dos mapas oficiais. (II) Estudos que repercutem o aumento que se tem dado atenção sobre as práticas de mapeamento especificamente correlacionadas às experiências da vida cotidiana (SEEMANN, 2010).

A segunda concepção dessa aproximação nos interessa mais especificamente. Sua motivação nem sempre é alimentada pelo mapeamento de artefatos materiais, como eles estão e são encontrados, mas sim pelo entendimento das experiências e percepções que exploram as práticas geográficas subliminarmente “invisíveis”. Em outras palavras, isso significa instigar-

se com os sem números de possibilidades de as próprias pessoas terem seu próprio mapa do mundo, da região, da cidade, do bairro...

1.2 Uma mente cartográfica de uma carta racional sem razão: mapas mentais e mapas cognitivos

Orientar-se é uma prática essencial. Como nos orientamos ou por que devemos nos orientar são questões que, talvez, possuam respostas bem simples: fazer deslocamentos cujos trajetos entre os pontos de origem e destino sejam bem conhecidos nos poupam energia e tornam o movimento mais agradável, independente de qual seja o ambiente.

Essa dedução (quase intuitiva) foi deixada de lado por parte dos geógrafos, na medida em que outras disciplinas, como a Psicologia Ambiental, a Ciência Cognitiva e Comportamental já tentavam desvelar os “mistérios ocultos” das mentes humanas sobre um conhecimento espacial interiorizado. A maior parte das linhas de pesquisa, ao menos no Brasil, a partir da década de 1960, em muitos casos, se detiveram sobre as buscas por uma natureza metodológica própria da ciência geográfica e sua consolidação como disciplina, diante das outras áreas do conhecimento, como a sociologia e a economia (AMORIM FILHO, 1999; OLIVEIRA, 1976).

Mas seria injusto dizer que o interesse sobre esse conhecimento espacial interiorizado não teve atenção. Além da obra pioneira de Kevin Lynch “A imagem da cidade”, a de Gordon Cullen, “Paisagem Urbana” que foram publicadas na mesma época (década de 1960) foi muito expressiva. A obra de Cullen (1983) analisa as experiências que nós temos dos espaços urbanos a partir da perspectiva das pessoas nas ruas, e procura estabelecer os componentes fundamentais para essa experiência. Cullen (1983) se detém sobre os pequenos espaços públicos (em certa medida, privados também), revelando como o papel da forma física pode colaborar ou prejudicar o envolvimento entre indivíduo e ambiente. Uma simples visão panorâmica ao horizonte, seguida de uma sacada longitudinal, com bancos ou corrimões para se sentar ou se apoiar, nos convida para uma pausa para contemplar a paisagem.

Alguns estudos sobre percepção e ambiente, dentro da Geografia, pelo menos de forma sistemática, têm seu início com os esforços de autores como David Lowenthal e Yi-Fu

Tuan, em meados dos anos 1950. Na década seguinte, precisamente em 1967, por exemplo, Lowenthal lança uma pequena revista (*Environmental Perception and Behavior, University of Chicago, Department Geography*) com intuito de difundir as linhas de pesquisas preocupadas com as questões sobre o comportamento humano nos lugares.

Vale acrescentar que mesmo que encontremos trabalhos pioneiros como os de Lynch, Gordon Cullen e David Lowenthal a dar os primeiros passos, de sugestões essenciais sobre a relação do homem, suas percepções, escolhas e ações sobre o ambiente, podemos destacar duas grandes correntes que se estabeleceram de forma mais direta na Geografia – Comportamentalista (*Behaviorismo*) e Cognição Espacial – que frequentemente estão relacionadas à vertente que se difundiu na década de 1970, chamada de Geografia Comportamental (SEAMON, 1980).

No início do século XX, para a psicologia, a mente já ocupava o centro das atenções, sendo as imagens mentais um dos conceitos mais importante para o entendimento do comportamento humano. Com o crescimento do behaviorismo ainda na década de 1920, a imagem mental começou a enfraquecer-se como um objeto de investigação (principalmente para o mundo anglo-saxão) (GRAHAM, 1976; TUAN, 1975). Somente na década de 1960, imagens mentais voltariam a ser um objeto consistente da psicologia científica e passariam a ser de forma ainda muito tímida reconhecida pelos comportamentalistas. Geógrafos da década de 1970 estavam em uma posição ambivalente entre os dois movimentos teóricos, por isso a tarefa difícil de destrinchar as diferenças entre essas duas abordagens (ELLEN apud SEEMANN, 2003; TUAN, 1975).

No entanto, podemos traçar algumas características gerais de cada orientação, para depois expormos a posição epistemológica de nosso trabalho. Começemos pelos comportamentalistas.

A Teoria Comportamental (*behaviorist*) está ligada à tradição filosófica empiricista (HESSEN, 1987), que ao estudar os movimentos diários de uma pessoa, interpreta-os como o resultado causal de um sistema de estímulo-resposta. Uma das tarefas dessa abordagem era identificar como diferentes indivíduos respondem a estímulos particulares para isolar correlatos dessas respostas e construir modelos que poderiam prever os prováveis impactos de certos estímulos, objetivando modificar o comportamento através da modificação de estímulos. O problema dessa linha de pensamento é, sobretudo, epistemológica, uma vez que esta maneira de encarar a relação homem-meio foi reproduzida de modelos da ciência natural

e não leva em consideração os elementos sociais, culturais e psicológicos do indivíduo (MACKAY; OLSHAVSKY; SENTELL, 1975; SEAMON, 1980; SEEMANN, 2003; SMITH, 1978).

A Teoria da Cognição Espacial, ancorada na tradição filosófica do racionalismo, tem maior impacto sobre a chamada Geografia Comportamental (SEAMON, 1980). Em suas varias formas, as teorias da cognição argumentam que o comportamento espacial depende de processos cognitivos relacionados ao pensamento. Muitos de nossos comportamentos espaciais, segundo essa linha, são adquiridos de hábitos e repetições, mas não necessariamente são respostas a um estímulo, mas compõem parte de nossas escolhas e objetivos ocultos da mente (BUNTING, 1979; SEAMON, 1979).

A corrente das teorias cognitivas na Geografia é fortemente influenciada pela epistemologia genética de Jean Piaget (OLIVEIRA, 2005; OLIVEIRA, 1977; OLIVEIRA; MACHADO, 2004). Esta abordagem, em linhas gerais, centraliza o foco de suas reflexões sobre a existência de uma estrutura cognitiva hierárquica, onde estão presentes diversos níveis de apreensões perceptivo-fisiológicas que subsidiam o desenvolvimento cognitivo, sendo a região cerebral do hipocampo o topo da cadeia receptora. Todos os atributos ambientais são assimilados pelos processos de acomodação e assimilação, fortemente vinculados aos processos de memória e subsistemas visuais, localizacional e de reconhecimento.

A despeito dessas duas correntes, ambas apresentam seus pós e contras. Neste trabalho, compartilhamos de outra orientação teórica, a qual tem suas raízes no berço da filosofia contemporânea – a fenomenologia (HEIDDEGGER; 2005; HURSSSEL, 1986; MERLEAU-PONTY, 2006).

Merleau-Ponty (2006), um dos principais autores dessa corrente, faz uma ampla e rigorosa crítica em relação às análises que envolvem percepção, corpo e conhecimento. Suas obras, que muito influenciaram a Psicologia e as teorias da cognição, repercutiram muito sobre os trabalhos de Geografia, por se tratar, em primeira instância, do entendimento do homem *no mundo*, ou simplesmente da concepção do mundo-vivido (*lifeworld*).

Para Merleau-Ponty (2006) há um cientificismo e uma expressiva abstração das teorias (inclusive nas que citamos acima), que impedem compreendermos a essência da percepção, termo chave que desencadeia todos os outros conceitos referentes aos estudos sobre a relação homem e ambiente a partir das experiências subjetivas. Para ele, é preciso

assumir que aquilo que sabemos do mundo é revelado pela experiência (o fenômeno), havendo, dessa forma, certos “prejuízos” que as teorias nos legaram...

Retornar às coisas mesmas é retomar a este mundo anterior ao qual o conhecimento do qual o conhecimento sempre fala, e em relação ao qual toda determinação científica é abstrata, significativa e dependente, como a geografia em relação à paisagem – primeiramente aprendemos o que é uma floresta, um prado ou um riacho. (MERLEAU-PONTY, 2006, p.4)

O conhecimento sobre os movimentos diários e os deslocamentos do homem no espaço urbano, à luz da fenomenologia, deve ser buscada a partir da experiência e facticidade do mundo-vivido. As teorias descritas acima – comportamentalista e cognitivas – para Merleau-Ponty (2006) estariam distante da ideia de percepção, pois seus postulados epistemológicos os afastam, em certa medida, da natureza do comportamento e atitudes humanas.

Na teoria positivista das teorias comportamentalistas, a atenção, os processos mnemônicos e o circuito psicológico que se dão *na* percepção são pobres demais, enquanto no psicologismo de parte das teorias cognitivas, esses processos seriam demasiadamente ricos (MERLEAU-PONTY, 2006). Isso porque, em termos de experiências do mundo-vivido (o *lebenswelt*) (BUTTIMER, 1985), não há uma separação rígida entre corpo e mente, uma vez que...

O corpo é o veículo do ser *no* mundo, e ter um corpo é, para um ser vivo, juntar-se a um meio definido, confundir-se com certos projetos e empenhar-se continuamente neles [...] se é verdade que tenho consciência de meu corpo através do mundo, que ele é, no centro do mundo, o termo não-percebido para o qual todos os objetos voltam a sua face, é verdade pela mesma razão que meu corpo é o pivô do mundo: sei que objetos têm várias faces porque eu poderia fazer a volta em torno deles, e neste sentido tenho consciência do mundo por meio do corpo. (MERLEAU-PONTY, 2006)

Da mesma forma, o ser-no-mundo projeta seu corpo para o mundo, onde juízo e sensação “sobre” e “no” ambiente agem diretamente *na* percepção.

O juízo sobre o ambiente visa conhecer algo e é um fator da percepção, um princípio explicativo, encarregado de fornecer aquilo que o corpo (aparatos fisiológicos) não fornece, uma atividade lógica de conclusão, em que o sujeito possui uma tomada de posição. Enquanto a sensação é quase o contrário, ela remete-se à *aparência* sem procurar possuí-la, mesmo que a memória e a projeção das recordações influenciem sobre ela (MERLEAU-PONTY, 2006).

A partir de uma abordagem fenomenológica, todos os elementos circunstanciais são considerados parte da experiência, seja da perspectiva do corpo ou da mente, na medida em

que assumir a aliança entre os dois como formadores do ser-no-mundo, aproxima mais essa perspectiva de uma análise compreensiva do que explicativa. A percepção deixa de ser simples processos e passa a ser quadro fundante da experiência geográfica. Estudar a percepção e cognição é remeter-se à expressão de um fenômeno. E o que seriam os mapas – elemento tão caro à Geografia – se fossem uma expressão e não uma representação de dado fenômeno?

Partilhamos aqui que os mapas não são uma “representação” ou “re-apresentação” da realidade, mas formas de expressa-lá... Esta condição dilui a separação rígida que existe entre as materialidades (e suas “fiéis” descrições) e as imaterialidades (suas práticas e contextos) da realidade.

Para Seemann (2003), existe uma dificuldade por parte dos pesquisadores interessados por temas culturais em lidar com processos não materiais – cognitivos e mentais – uma vez que o comportamento e as escolhas e atitudes são temas inerentemente de caráter interdisciplinar (SCHIFF, 1973). Eventos mentais podem ser decifrados quando se manifestam de forma concreta – desenhos, mapas, croquis, ações, gestos etc. Trata-se a Geografia de um campo sempre mais comprometido à expressão, interpretação e à imaginação (COSGROVE, 2008). Haja em vista que esta maneira de “decifrar” diz respeito a uma forma completamente diferente da qual estamos acostumados a olhar um mapa, pois não parte da suposta objetividade e neutralidade científica (WOOD, 1992).

A maneira pela qual devemos encarar esse conhecimento espacial interiorizado pela mente e representado (ou exteriorizado) pelo corpo (ação) e atitudes deve se abstrair das convenções euclidianas das quais estamos habituados. O norte é imaginativo, pois os pontos cardeais são balizados, segundo as sensações e imaginação, onde toda e qualquer referência é relativa e nunca absoluta, como num sistema euclidiano.

Na tentativa de delimitar o conhecimento espacial interno (cognitivo) e externo (performance e objetos), a tabela da Figura 2 revela uma interessante classificação de uma cartografia cultural propostas por Woodward e Lewis.

É interessante pensar nestas possibilidades, num momento em que a Geografia está em um período de descobertas entre a finitude de temas associados ao mundo material e o vislumbre de horizontes que perpassam as “coisas” imateriais, principalmente naquilo que se refere à expressão e interpretação dos fenômenos geográficos.

Mapear elementos da sociedade os quais nem sempre foram reconhecidos como conhecimento espacial pela Geografia acadêmica é uma tarefa que vem sendo enfrentada. Danças, narrativas regionais e outros tipos de manifestações culturais já estão na agenda de alguns geógrafos culturais (SEEMANN, 2010; WOOD, 2010).

Figura 2: Tabela de categorias de representações do pensamento e da expressão espaciais não-ocidentais

<i>Interno (experiência interna)</i>	<i>Externo (processos e objetos que realizam ou externalizam a experiência interna)</i>	
<i>Cartografia cognitiva: Pensamento, imagens</i>	<i>Cartografia de performance (performance e processos)</i>	<i>Cartografia material (registros, objetos)</i>
Imagens organizadas como constructos espaciais	<i>a) Não material e efêmero</i> gestos rituais canções poemas dança oração <i>b) Material e efêmero</i> modelo croqui	<i>a) in situ</i> arte rupestre mapas visualizados <i>b) objetos móveis e comparáveis</i> posturas desenhos croquis modelos tecidos cerâmica registro de mapas de performance

Fonte: Woodward; Lewis apud SEEMANN (2003).

Apesar desses avanços, quando nos referimos a mapas que excedam a concepção tradicional da cartografia clássica, há duas terminações que já tem suas palavras-chaves garantidas no rol de pesquisa entre geógrafos e outros profissionais, mas que ainda estão longe de esgotar suas possibilidades e contribuições: mapas mentais e mapas cognitivos.

Embora ambos sejam largamente utilizados em estudos que envolvam desenho e planejamento urbano (GOULD; WHITE, 1974; KOHLSDORF, 1996; SOUZA, 1995), na Geografia brasileira, os usos dessas ferramentas ainda são pouco expressivos, tendo como obras pioneiras os trabalhos de Kozel (2001) e Nogueira (2001).

Muitas das críticas feitas sobre essa natureza de mapas têm suas raízes ainda sobre os debates do paradigma científico (SANTOS, 1987), em que por reminiscências do método positivista, pesquisadores buscam respostas capazes de gerar modelos replicativos, em que um mapa mental ou cognitivo, impregnado de subjetividade individual impediria a formação “lógica” de tais leis gerais.

Cientistas ainda oferecem certa resistência em analisar o homem diretamente. Da Geografia, podemos dizer com maior segurança que seus estudiosos partilham de uma concepção de sociedade elaborada por sociólogos, do século XIX. Para eles, mapas mentais e cognitivos que analisam processos culturais e socioculturais ignoram o social porque partem do indivíduo. Eles partem, é verdade, do indivíduo, mas para reencontrar o social e abordá-lo sob uma nova perspectiva: a variedade e possibilidades de ser numa sociedade extremamente complexa (CLAVALL, 2008).

Ao abrir essa fresta, desmascarando a qualidade pejorativa da “subjetividade”, assumiremos o indivíduo como elemento fundamental para a compreensão do mundo em que vivemos, e tentaremos discorrer sobre ambas concepções de mapas – cognitivos e mentais – e as suas contribuições à ciência geográfica.

Mapas cognitivos, para alguns autores como Aguirre (1999), são estruturas cognitivas anteriores à materialização do mapa. Para Souza (1995; 1996), mapa cognitivo é um processo, no qual a mente humana adquire, codifica, relembra e decodifica informações advindas do ambiente, ou seja, uma estrutura interna que o indivíduo faz relativamente ao meio que o cerca: além de processo, um modelo estrutural que é armazenado na região cerebral do hipocampo. Ambos autores convergem para uma concepção cognitiva intencional, que pode ser dedutiva ou intuitiva, que garante elementos suficientemente eficientes para localização e deslocamento de um indivíduo em um ambiente familiar...

[o indivíduo] Todos los días realiza desplazamientos de ida y vuelta habituales, repetitivos; de vez en cuando también acomete algún que otro desplazamiento menos habitual. Nos interesan sobre todo los desplazamientos peatonales por su espontaneidad de iniciativas en adoptar recorridos. Observémosle al individuo cuando acude peatonalmente a una cita. Nos llama la atención su seguridad [...] Preguntémosle ahora ¿es que tiene un plano urbano grabado en su mente? Nos sorprenderá el hecho de que nunca haya manejado un plano de la ciudad dentro de ese ámbito de familiaridad. Es más, si le mostramos un plano es posible que tenga dificultades en manejarlo correctamente. ¿Qué es lo que guarda en su mente que le conduce tan certeramente a cualquier punto de cita? Pues bien, eso lo que desconocemos por el momento qué forma y estructura adopta en la memoria, Es lo que llamamos un mapa cognitivo. (AGUIRRE, 1999, p. 3)

A pergunta fundamental de Aguirre (1999), e que de certa forma está implícita na definição de Souza (1995; 1996), é: O que as pessoas têm na mente que lhes conferem tanta segurança (ou insegurança) para apontar os caminhos no ambiente urbano? Por vezes, quando combinamos um encontro ou compromisso com alguém, fazemos três movimentos dedutivos para nossa orientação: Onde estou? Onde vou? E por onde vou? Isso repercutirá em reflexões

pelos trajetos a se percorrer, de maneira mais confortável ou rápida. Mais rápida porque no contexto urbano e metropolitano em que vivemos hoje, o ritmo acelerado da cidade e a permanente sensação de estarmos sempre atrasados, podem fazer com que optemos sempre por caminhos mais rápidos, mesmo que estes não sejam os mais confortáveis (OLIVEIRA JUNIOR, 1994; KELLERMAN, 2006).

Quando o ambiente é muito familiar, podemos escolher um número maior de opções, como optar por ruas e avenidas menos sinuosas, caminhos com paisagem que nos dê prazer, ou simplesmente mais financeiramente econômicas, como evitar trajetos de vias mal pavimentadas ou desviar daquelas que tenham cobranças de pedágios.

Portanto, nessa concepção cognitiva de mapas, esses tipos de elaborações são essenciais desde os primórdios das civilizações humanas. Um exemplo clássico ilustrado por Lynch (2003) é o do grupo dos Luritcha da Austrália Central, que foram expulsos de seus territórios por quatro anos de seca e só sobreviveram graças à memória topográfica de seus anciãos, que deixaram o legado de instruções onde se localizavam os pequenos poços de água que lhes permitiram sair vivos do deserto.

De fato, se perder na cidade não necessariamente significa, nos dias de hoje, uma questão de vida ou morte como antes – um duelo entre a natureza e o homem. Com o número de pessoas e recursos técnicos que temos disponíveis, podemos contar com mais elementos para sair da situação de desorientação. No entanto, olhemos para a situação de outra maneira: um mapa cognitivo confuso, ainda na concepção de Aguirre (1999), pode aprofundar ainda mais os sentimentos de ansiedade, insegurança e stress do homem contemporâneo (BAUMAN, 2001; 2003; SIMMEL, 1973), uma vez que dificilmente vivemos nossas cidades plenamente, mas geralmente de forma fragmentada, pedaços dela (LYNCH, 2003).

Os estudos que envolvem a ideia de mapa cognitivo, portanto, mostram a importância dele enquanto ferramenta teórica e a necessidade de entender como o homem faz para se deslocar no ambiente urbano, a constituir face fundamental de seu estilo de vida.

Sobre mapas mentais, não existe uma separação nítida entre este e mapa cognitivo. Yi-Fu Tuan, por exemplo, entende o mapa mental tanto como informações que preparam escolhas e condutas espaciais quanto uma imagem mental.

A mental map is a special type of image which is even less directly related to sensory experience. An image which is a mental map rather than a “picture” is obviously a construct. In fact, no percept or image is a mere photography of reality. A percept is not only the registering of current environmental stimuli but also an imaginative effort produced under the needs of the

moment. [...] “Ah, yes. You go to the third traffic light, turn right and you will see a church, go another two blocks and you see the restaurant on your right.” Mental maps prepare us to communicate spatial information. (TUAN, 1975, p.209-210)

Apesar da semelhança entre as concepções de mapas mentais e cognitivos, o primeiro termo tem sido mais utilizado na Geografia, após os trabalhos de Kevin Lynch e a obra pioneira *Mental Maps* (GOULD; WHITE, 1974). A utilização desses mapas até os dias de hoje se valem de diferentes metodologias e tipos de mapeamentos. Com isso, a partir de exemplos demonstrados na obra de Gould e White (1974), tentaremos expor aqui três tipos básicos de mapas mentais, denominadas por nós mesmos, que se apóiam nesta ideia.

Autoria do entrevistado e análise do pesquisador: essa tipologia de mapa mental é muito comum e trata-se de uma apresentação gráfico-espacial (seja do lugar, região ou mundo), onde o entrevistado elabora e apresenta seu mapa mental junto a uma narrativa em que ele expõe seu raciocínio, seus sentimentos e sua imaginação para com aquele espaço. O pesquisador, após ter esse material (gráfico e verbal), que foi registrado e tomado por anotações próprias que são submetidas à teoria que subsidia sua investigação, elabora um roteiro, seleciona e dá ênfases a essas informações.

As Figuras 3, 4 e 5 correspondem a essa tipologia de mapas mentais e apresentam respectivamente os mapas de Davis, Ernesto e Ralph. Discorreremos sobre cada um. Todas são apresentadas por Gould e White (1974) e fazem parte de uma pesquisa de Florence Ladd, em que esta identificou que as imagens mentais construídas pelas pessoas podem refletir não apenas sobre os lugares que se apresentam imediatamente em seu cotidiano, mas em vários outros aspectos de sua vida.

A pesquisa é feita na área de *Mission Hill*, na cidade de Boston, Estados Unidos, onde Ladd pede a um número de crianças negras para desenhar suas áreas, onde vivem cotidianamente, e então ela grava e tira notas de suas conversas.

Sobre o mapa de Daves (Figura 3a, 3b, 3c), a projeção de *Mission Hill* é onde as crianças brancas vivem, sendo indicada por uma vasta área vazia (não preenchida de detalhes). De acordo com Ladd, fica claro que Daves está fisicamente amedrontado e que nunca se aventurou a se aproximar da área habitada por crianças brancas. No seu mapa as áreas residências de pessoas brancas é uma *terra incognita*, enquanto fica visível que todos os detalhes do mapa estão imediatamente no entorno de sua casa e sua escola do outro lado da Rua *Parker Street*.

Figura 3a: Mapa de Davis



Fonte: Ladd apud Gould e White (1974, p.32).

O segundo caso é o de Ernesto (Figura 4). Ele também coloca a Rua *Park Street* como um limite, ou fronteira, entre sua área e a de *Mission Hill*, a utilizar um quarto (1/4) de sua folha para enfatizar, inconscientemente, a extensão de sua barreira psicológica e social. Ernesto e Davis cruzam o bairro para percorrer o caminho entre a escola e suas casas, mas nunca se aventuraram a transpor essa barreira do desconhecido.

Figura 3b: Mapa de Ernesto

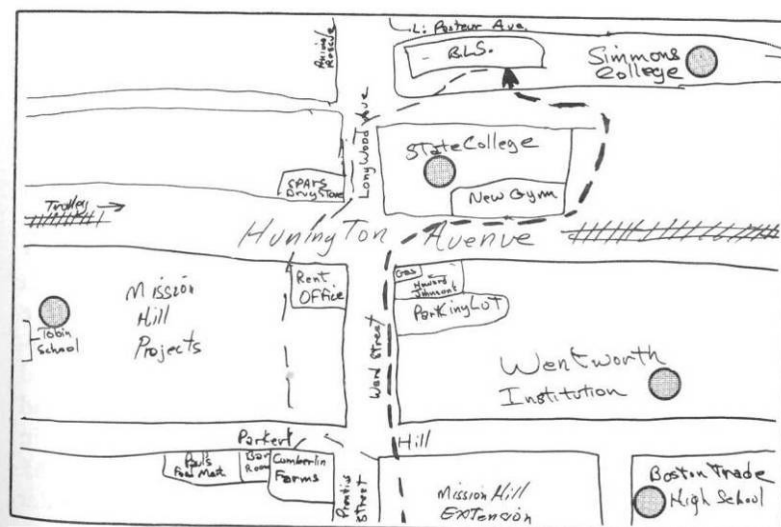


Fonte: Ladd apud Gould e White (1974, p.32).

O terceiro e último caso é o de Ralph (Figura 5). Este jovem negro estuda na Escola Latina de Boston (*Boston Latin School*), o que torna seu trajeto distinto e, segundo Ladd é um elemento a distinguir também seu mapa mental dos outros. A desenhar um mapa completamente diferente, a área de pessoas brancas, *Mission Hill*, tem sua escala fortemente

reduzida e ele coloca cinco instituições educacionais, inclusive dentro de Mission Hill, revelando que para Ralph, instituições educativas podem ser usadas como espaços de convivências e servir como “rotas de escape” (no sentido literal e figurativo) para a vida segregada que ele leva nas relações etno-sociais dentro do bairro.

Figura 3c: Mapa de Ralph



Fonte: Ladd apud Gould e White (1974, p.33).

Nessa tipologia, é necessário ter cuidado para não confundir a habilidade gráfica e visual do entrevistado com as relações que o mesmo estabelece com o ambiente. Tuan (1975) atenta que entre as diferentes habilidades que o ser humano pode desenvolver em termos de expressão, podemos subdividir essas habilidades em duas: verbais e visuais. Há pessoas que se expressam melhor a partir de palavras, textos, poesias... enquanto, outras, por desenhos, fotografias, etc.

Outra questão é o fato de que um mapa mental não precisa ser necessariamente uma descrição exata daquilo que se passa pela mente, mas tem a ver com as escolhas e condutas: o simples fato de observar um comportamento ou gesto do sujeito, em que ele é capaz de se auto-projetar e apresentar uma ação num ambiente ausente já justifica a existência desse tipo de mapa. Graham (1976) ilustra essa questão como o “fenômeno da caixa-preta” (*black-box phenoma*) que consiste em obter vários mapas mentais do mesmo lugar durante uma seção temporal distinta, a variar entre dias, semanas e meses. Com certeza, essas diferenças temporais tornariam os mapas diferentes, mas não o permitira classificá-los como mais corretos ou mais errados.

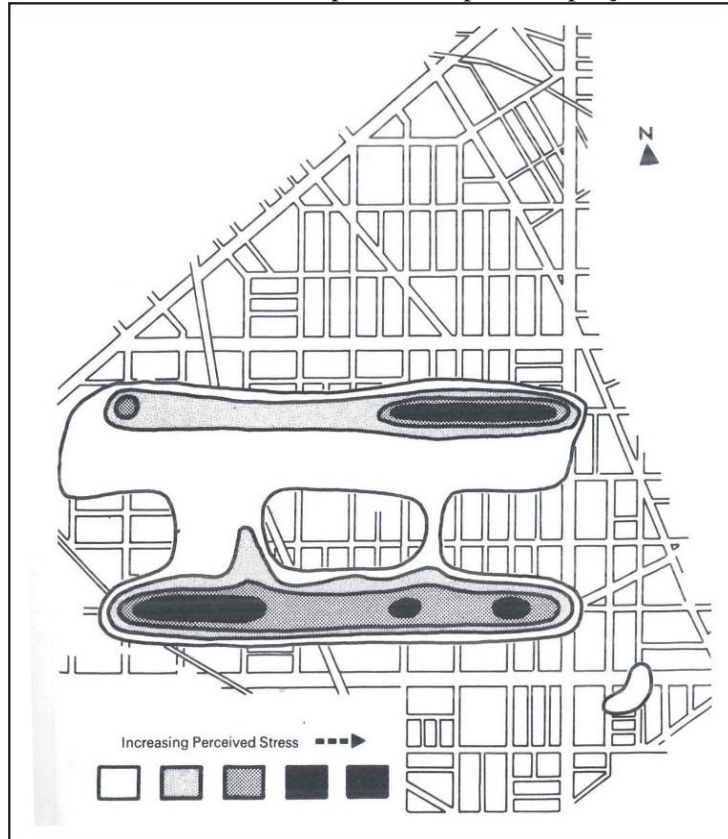
Autoria e visão do pesquisador é a segunda tipologia de mapas mentais. Geralmente, essa também se baseia em uma conversa ou narrativa do entrevistado, seguida de uma

apresentação gráfica feita pelo próprio conversante. No entanto, essa apresentação gráfica do mapa mental não é mostrada como resultado *in situ*, mas é utilizada como suporte e serve como sustentação para a explicação do pesquisador. Ou seja, a descrição e desenho do entrevistado servem de base para elaboração e confecção de uma “re-apresentação” feita pelas análises do pesquisador. Essa nova representação pode ser baseada em um mapa ou mais, em que o entrevistador aglutina informações pertinentes às suas questões temáticas.

O mapa mental elaborado por David Ley (apud GOULD; WHITE, 1974) mostra essa forma de representação (Figura 4). Em sua pesquisa, ele notou que cidades não são sempre lugares agradáveis para se viver, e a informação que vem de dentro de uma estrutura ou imagem mental de áreas particulares pode refletir muito mais do que apenas um conhecimento restrito a marcos (*landmarks*) e rotas. Para Ley, muitos lugares urbanos são altamente estressantes, até mesmo perigosos, sendo possível pensá-los em formas de superfícies invisíveis de medo e ansiedade, cujos picos – áreas mais escuras das superfícies – representassem lugares de alto stress psicológico, enquanto as bordas – áreas mais claras – seriam áreas menos fatigantes. No caso da Figura 4, As zonas pretas coincidem com os quarteirões onde se encontram *gangs*, áreas de construção abandonadas e lugares onde se vendem drogas ilícitas.

Outro exemplo dessa mesma tipologia, em que o autor faz sua própria “re-apresentação” da experiência do entrevistado, é a pesquisa de Peters Orleans (Figura 5a, 5b, 5c). A partir de um amplo levantamento sobre diferentes grupos da cidade de Los Angeles, segundo sua classe social e étnica – classe média-alta de pessoas brancas; moradores de bairros negros em Avalon; e “latinos” (*spanish-speaking*) – Orleans traça os lugares conhecidos através da percepção dessas pessoas na cidade. Seu método consiste em, através de uma análise em estatística descritiva simples, classificar em grupo de frequências os elementos urbanos que aparecem para cada grupo, a revelar a quantidade de detalhes que cada um deles possui, envolvendo consequentemente as mobilidades, territorialidades e imagens distintas que cada “classe” constrói.

Figura 4: As superfícies de stress ambiental percebidas por uma porção da cidade de Filadélfia

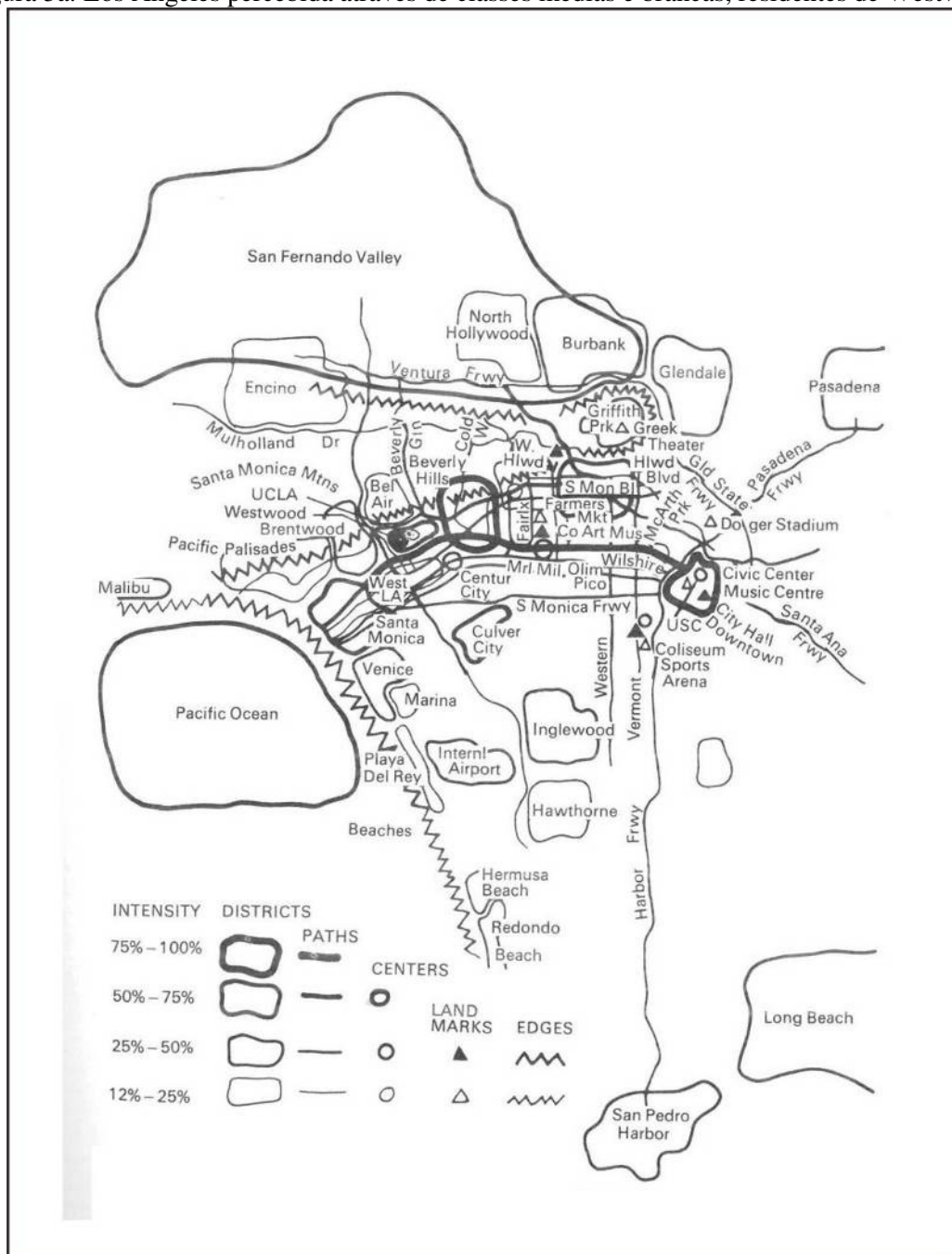


Fonte: Ley apud Gould e White (1974, p.30).

O que podemos aprender dessas três tipologias de mapas mentais? Quais as suas contribuições?

Entre inúmeras que podemos levantar, a mais sintética é a afirmação do pesquisador (sujeito) no processo de construção do conhecimento, a colocar mais ou menos explícito em cada tipologia a tensão que se tem entre o *map maker* e o mapa, seja pelas narrativas ou pelos desenhos, que guardam em si experiências desafiadoras aos olhos da ciência. A incorporação da voz daquele que vive diretamente os lugares permite aos mapas, na medida do possível, colocar a linguagem matemática mais “de lado” para dar espaço àquelas dimensões da experiência concreta do mundo vivido.

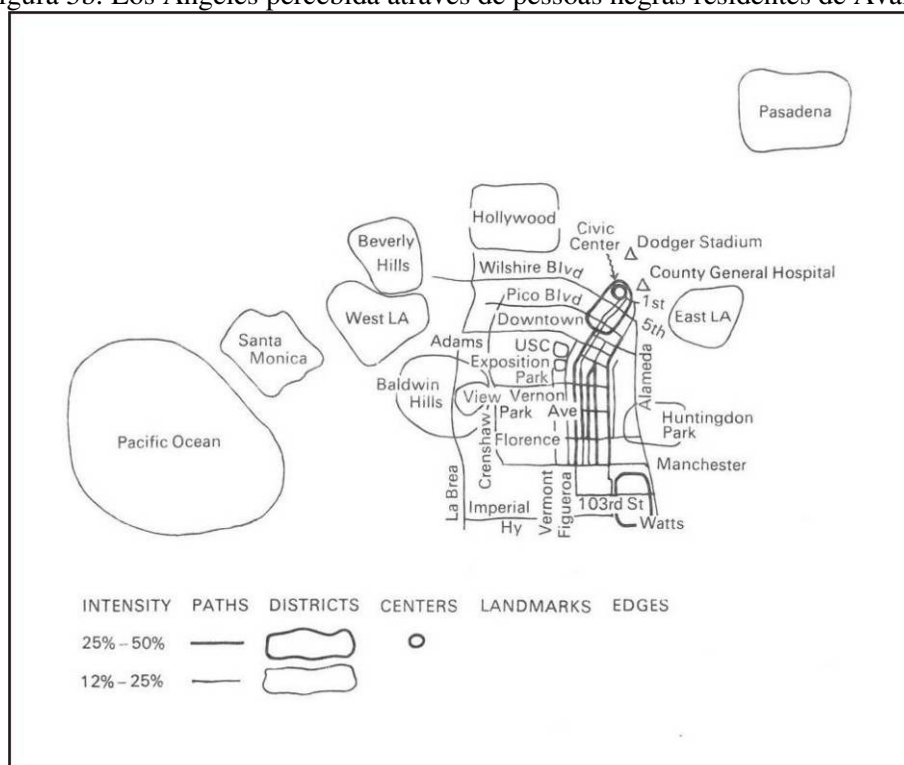
Figura 5a: Los Angeles percebida através de classes médias e brancas, residentes de Westwood



Fonte: Orleans apud Gould e White (1974, p.34).

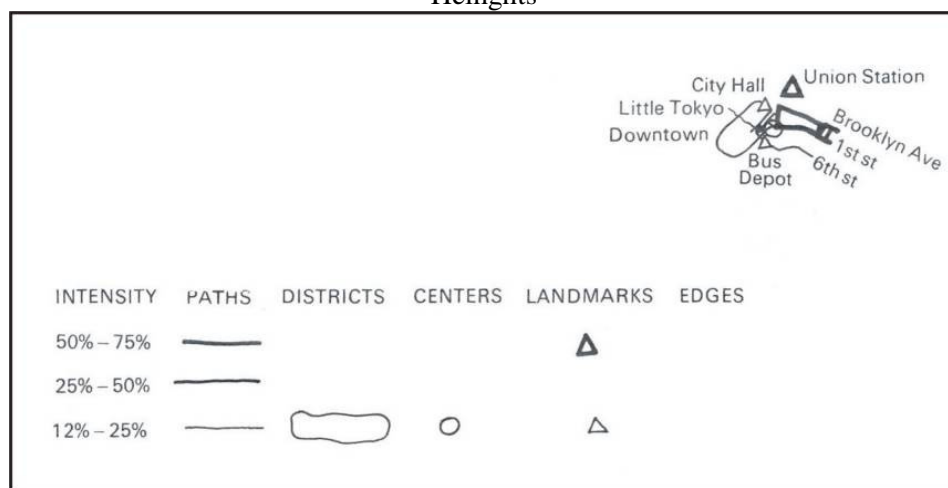
As limitações dessas linhas de mapas estão ainda associadas à necessidade de um olhar interdisciplinar mais apurado, uma vez que tanto o material visual (mapa, croqui, vídeo da entrevista etc) quanto auditivo (o diálogo, o discurso, o tom da conversa etc) estão emaranhados numa trama psicológica, social, cultural, socioeconômica que exigem além de um caráter multidisciplinar, muita experiência e sensibilidade...

Figura 5b: Los Angeles percebida através de pessoas negras residentes de Avalon



Fonte: Orleans apud Gould e White (1974, p.35).

Figura 5c: Los Angeles percebida através de “latinos” (*spanish-speaking*) residentes em Boyle Heights



Fonte: Orleans apud Gould e White (1974, p.35).

Suas potencialidades estão sob a reaproximação do mapa enquanto expressão humana de uma experiência cotidiana, da geografia que fazemos em nosso dia-a-dia. Nas palavras de Dardel (2011), essa expressão se explicaria a partir do termo geograficidade, que, no nosso caso, seria deixar o espaço homogêneo e abstrato da geometria para olhar o espaço heterogêneo e densificado de significados e valores onde palpita a da vida... a vida na cidade...

1.3 A cidade e o mapa

Ao olhar para uma carta topográfica, notamos as diferenças da forma, cor e texturas dos objetos representados ali. Os acidentes do relevo levemente hachurados às sombras, o rio meandrante, as linhas da ferrovia, as rodovias, vegetação e plantações de diferentes culturas. No entanto, não é sempre que sabemos ao primeiro golpe de vista identificar a nossa cidade sobre aquela figura tão complexa. É como o diálogo que se encerra entre Giullaumet e Saint-Exupéry (epígrafe deste capítulo), o qual revela que é apenas quando damos significados e incorporamos sentimentos às cartas que elas parecem nos dizer algo. Somente quando identificamos a rua de nossa casa, fazemos umas das nossas primeiras referências geográficas. Seguindo com o mapa sob os dedos, contornamos as esquinas e analisamos qual a posição do bairro de nossa casa em relação ao centro da cidade: assim teremos uma das primeiras impressões e julgaremos se o mapa faz sentido, em termos da nossa experiência diária na cidade (Figura 6).

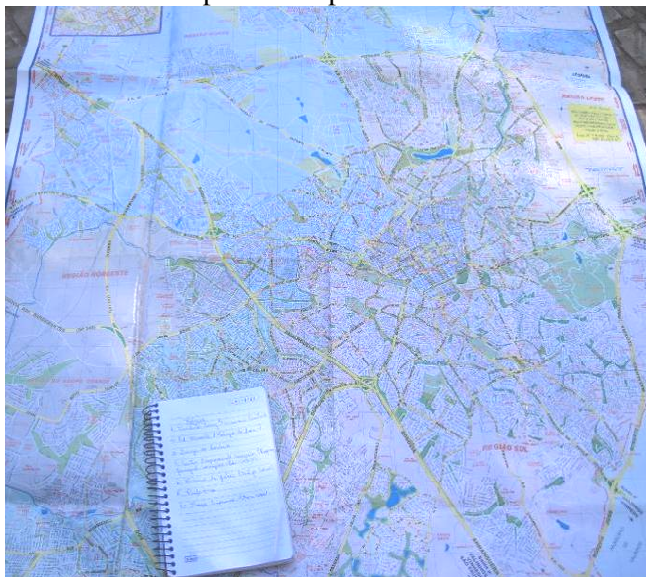
Por que, ao depararmos com o mapa da cidade, essa maneira de analisá-lo, a começar por aquilo que está mais próximo de nossa realidade cotidiana, é tão comum? Por que não podemos reconhecê-la ao primeiro olhar? Para buscar possíveis respostas, partiremos de constatações óbvias e simples, mas que nos ajudarão a pensar.

A princípio, a experiência imediata do mundo é um entre vários condicionantes que nos dão elementos suficientes para abstrair, racionalizar ou imaginar imagens e lembranças que guardamos em nossa memória. A carta topográfica nos mostra uma perspectiva vertical bidimensional, a qual é diferente da perspectiva horizontal, da qual estamos habituados. A primeira também tem forte papel em nossa concepção de espaço. Aprendemos a ver mapas tanto em nossa educação formal – com os mapas escolares – quanto em nossas interações tele-comunicativas com o computador, a televisão e fotos de cartões postais, por exemplo.

A inteligência, habilidade e capacidade espaço-visual são categorias de estudos de uma área da ciência chamada de Gracácia (BALCHIN, 1970). Para ilustrar essa terminologia, podemos citar o trabalho de Mathews (1984) que fizera um estudo de mapas cognitivos e enfatizou as técnicas icônicas e gráficas de crianças com diferentes idades. Sem seguir rigidamente nenhuma escola da psicologia, Mathews (1984) percebeu que as mais velhas nem sempre conseguiam reconhecer mais elementos do ambiente de seu bairro, casa e escola do que os mais novos. Isso porque foram apresentados às crianças três formas de

apresentar seus mapas cognitivos: I) mapeamento livre sobre a folha (*graphic, unstructured*); II) interpretação de plantas estruturadas (*graphic, structured*) e III) uma fotografia aérea (*iconic, structured*). Ele, então, percebeu a importância e o papel da grafia (e dos estudos em *graphicácia*), concluindo que diferentes técnicas icônicas produzem diferentes respostas para apresentação de mapas mentais.

Figura 6: Foto do mapa de Campinas-SP em trabalho de campo



Fonte: Luiz Tiago de Paula (Julho, 2011).

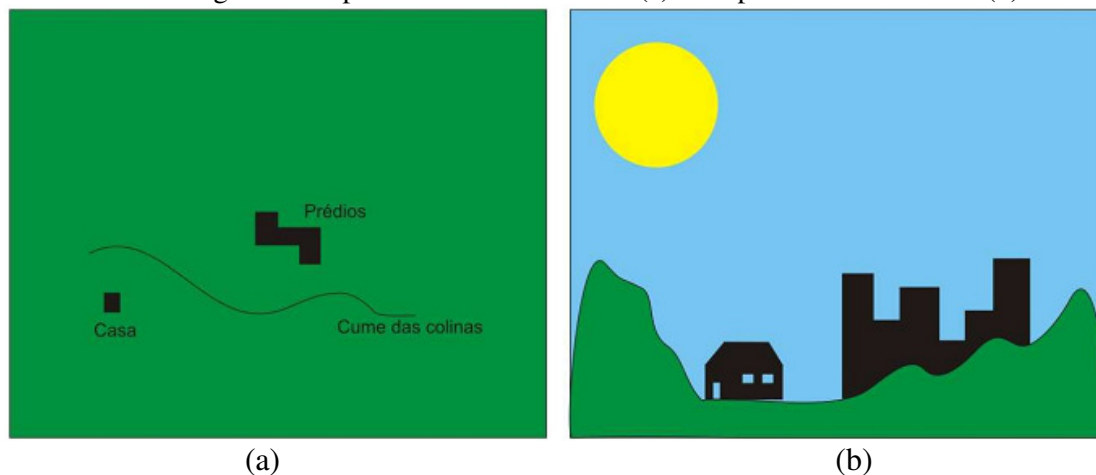
Estudos que envolvem esse tipo de problemática, no Brasil, foram orientados pelos estudos de Oliveira (2005), ancorados sob a teoria construtivista de Jean Piaget. Ao fazer experiências com indivíduos afim de investigar a relação entre percepção e inteligência, Piaget identifica a diferença entre representações espaciais em que crianças se encontram sob distintos estágios cognitivos, estágio *pré-operatório* e *operatório* do desenvolvimento (OLIVEIRA, 2005). As crianças mais novas (de 2 a 7 anos) costumam representar seu bairro – espaço da experiência imediata – por meio da perspectiva horizontal; enquanto os segundos, do estágio operatório (de 7 a 11 anos) da vertical (Figura 7).

Essa diferença acontece, segundo a teoria piagetina, devido à capacidade de abstração de cada indivíduo, segundo seu estágio e estrutura cognitiva. Essa concepção é interessante no sentido de considerar que a ação de olhar e entender um mapa ou carta topográfica significa projetar a si mesmo do ponto de vista, por exemplo, de um avião, como em uma foto aérea. Ou seja, abstrair-se do próprio corpo e o colocar em outra perspectiva (a de cima).

Mas porque mesmo depois de crianças, já na fase adulta, ainda continuamos a explorar os mapas de nossas cidades, sempre a seguir nossas rotinas espaço-temporais?

(SEAMON, 1980). Voltamos, portanto, ao ponto de partida: ao olharmos para o mapa de nossa cidade, iniciamos a construir referências de acordo com as nossas experiências geográficas mais íntimas. Porém, independentemente, do nível de abstração, a experiência do cotidiano sempre será um dos caminhos pelos quais passam nossa maneira de produzir e julgar o conhecimento dos objetos cartográficos que nos caem sob os olhos.

Figura 7: Mapa mental bidimensional (a) e Mapa mental horizontal (b)



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Que é uma pessoa que não compreende o mapa da própria cidade? De certo, temos pessoas que têm maiores habilidades (carto)gráficas, mas considerar apenas esse tipo de aptidão não responde a pergunta. Existem cidades mais legíveis, no sentido lynchiano, assim como outras de morfologias confusas. É neste elo que se encontra a relação entre mapa e imagem da cidade. No entanto, por mais legível que a cidade seja, não a vivemos de forma igual.

A carta topográfica tenta representar a realidade objetiva da cidade, o “real”, segundo suas materialidades (edificações, ruas, estradas etc.), de acordo com um sistema padronizado de projeção e coordenadas que dão a ela orientação, segundo pontos cardeais fixos (norte, sul, leste e oeste). No entanto, se pudéssemos projetar diretamente de nossa mente nossos mapas interiorizados para uma folha de papel, com certeza, ele teria “vazios” – lugares desconhecidos da cidade – e alguns elementos acrescentados pela nossa imaginação – aquilo que acreditávamos ser “erros”, mas que na verdade seriam elementos necessários para imaginabilidade da imagem da cidade (LYNCH, 2003).

No próximo capítulo veremos a combinação entre essas as duas cidades que temos subliminarmente percorrido: a cidade “objetiva” e a cidade “subjativa”. Uma, a “objetiva”, é a cidade enquanto totalidade, materialmente existente, independente, uma acumulação histórica

e geográfica. A outra, “subjativa”, parte de nossa consciência ou é a experiência que temos dela, uma “cidade-vivida”. Uma não existe sem a outra, como uma das várias cidades delgadas de Calvino (1990)... que aqui chamaremos de cidade fenomênica...

2. A BUSCA PELA CIDADE FENOMÊNICA

“Mas como é possível observar alguma coisa deixando à parte o eu? De quem são os olhos que olham? Em geral se pensa que o eu é algo que nos está saliente dos olhos como o balcão de uma janela e contempla o mundo que se estende em toda a sua vastidão diante dele. Logo: há uma janela que se debruça sobre o mundo. Do lado de lá está o mundo; mas e do lado de cá? Também o mundo: que outra coisa queríamos que fosse? Com um pequeno esforço de concentração, Palomar consegue deslocar o mundo dali da frente e colocá-lo no balcão. Então, fora da janela, que resta? Também lá está o mundo, que para tanto se duplicou em mundo que observa e mundo que é observado. E ele, também chamado “eu”, ou seja, o senhor Palomar? Não será também ele uma parte do mundo? Ou antes, dado que há um mundo que está olhando a outra parte do mundo? Ou antes, dado que há um mundo do lado de cá e um mundo do lado de lá da janela através da qual o mundo contempla o mundo. Para contemplar-se a si mesmo o mundo tem necessidade dos olhos (e dos óculos) do senhor Palomar.”(CALVINO, 1994. p.102)



Viver na cidade é um fenômeno comum na modernidade. Por mais espetacular que seja suas construções, a confluência e frenesi de pessoas, as diferentes ideias que temos sobre ela, nascemos nela e, de certa forma, nos habituamos a esse espetáculo. Ser cidadão tornou-se quase uma condição, o que significa afirmar que no mundo contemporâneo, a cidade não é mais o maior construto humano (RÉMY; VOYÉ, 1994), mais que isso, ela é a circunstância, base da vida, por onde se desenrola a vida.

Pensar a cidade: embora tanto a arte (CALVINO, 1990; FONSECA, 1982; REIS, 1994; SAINT-EXUPÉRY, 1982; VERÍSSIMO) quanto a ciência tenha exaustivamente se debruçado para entendê-la (ARGAN, 2005, CARLOS, 1999; FREITAG, 2006; OLIVEIRA, 2002; RÉMY; VOYÉ, 1994; SOUZA, 2003) a segunda, na maioria dos casos, em especial os estudos mais tradicionais sobre a temática urbana, tem suas reflexões concentradas sobre o modo de produção econômico, planejamento (SOUZA, 2003; CARLOS, 1999; LEFEVBRE, 1969) e as macroestruturas que regem essa dinâmica.

Entender como essas estruturas de poder se edificam hierarquicamente, a engendrar lugares e condições sociais específicos a fim de garantir e manter a produção e reprodução do sistema econômico e político vigente é irrefutável. A produção do espaço urbano e as relações políticas e econômicas fazem parte de todo o complexo das atividades nas cidades.

Porém, este viés político-econômico nem sempre está preocupado com as práticas e intersubjetividades possíveis da experiência, que envolvem entender como as pessoas fazem decisões ao andar pela cidade e tomam as escolhas de seus trajetos e lugares (BANERJEE; SOUTHWORTH, 1991; MARANDOLA JR., 2008a; LYNCH, 2003).

A cidade fenomênica é a procura pelos sentidos da experiência da vida na cidade. Que é viver na cidade? Trata-se de uma meditação que, a princípio, nega qualquer teoria rígida sobre ela. A rigidez e os critérios de investigação a partir de um viés teórico inflexível não nos ajudariam a experienciar essa cidade, pois ela não existe nos livros, mapas, atlas e artigos científicos.

Não encontraremos, na cidade fenomênica, o sujeito *homo economicus* cruzando as calçadas a discorrer sobre seu desejo de maximizar sua satisfação de consumidor ou seus anseios de lucro e produção; nem mesmo o *ator racional* a fazer suas escolhas, segundo uma lógica que negue qualquer tipo de sentimento ou emoção. A cidade fenomênica é preenchida de temperamentos individuais, onde ela pode ser caótica e repulsiva para uns e entretida e divertida para outros. Longe de cair em um relativismo sem causa, a cidade fenomênica *de-*

mora dentro de nós e ela pode existir em tantas e quantas formas imagináveis possíveis, como num confluência de realidades...

Perscrutar a cidade fenomênica não se trata de negar sua concretude e facticidade. Enquanto materialidade, a cidade existe e é composta por ruas, prédios, veículos, sons (barulhos, ruídos, música), pessoas, capital etc. No entanto, nenhum cidadão a vive em toda sua totalidade, e nem trava relações homogêneas em todas as suas partes.

Lúbrica e escorregadia, a cidade que perseguimos não está dada, apesar de sua concretude. O que permitirá nosso acesso a ela será a experiência e a percepção que as pessoas têm nela. Por mais que seja nosso esforço teórico e metodológico, ela sempre estará a nos escapar – em seu sentido mais positivo e incentivador. A apreensão dela terá duas faces de uma mesma moeda: a primeira, a cidade percebida e vivida; a segunda, a cidade pensada e representada (KOHLSdorf, 1996; LYCNH, 2007).

2.1 Da experiência urbana à experiência da forma: a legibilidade da imagem e da paisagem da cidade

A imagem da cidade é um processo construído sob a relação de tensão entre observador e ambiente (LYNCH, 2003). No entanto, na maioria das vezes esta relação não é direta e causal: as imagens não são tributárias apenas da experiência imediata das formas, mas muitas vezes impregnadas por diferentes meios, como o contexto cultural e social em que o indivíduo está inserido a lhe conferir juízo e valor a partir de opiniões alheias; o uso e intensificação dos meios de informação e telecomunicação como os *medias* (OLIVEIRA JUNIOR, 1994) e as próprias características pessoais e de personalidade, profissão² e *hobbies*, todos esses elementos são fundamentais para esse processo de construção da imagem da cidade.

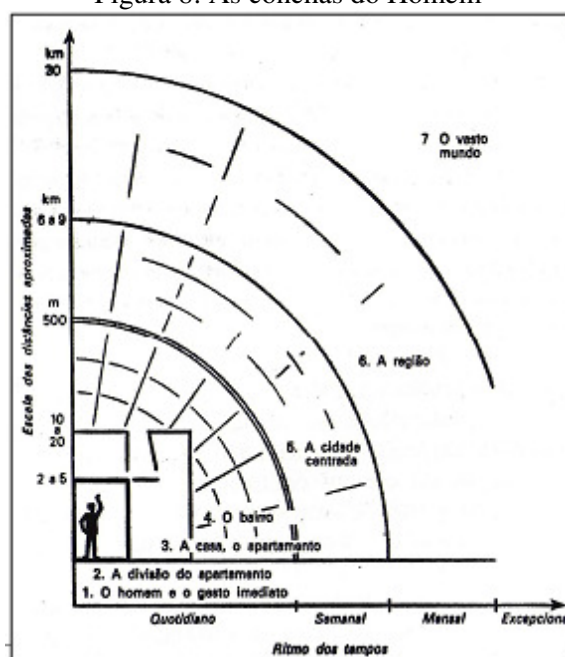
² Nos trabalhos clássicos de Kevin Lynch, sobre suas discussões sobre a construção da imagem da cidade, há a preocupação e o cuidado de considerar certas diferenças entre um cidadão comum e outro que trabalha com assuntos ligados à cidade, como planejadores, geógrafos, artistas e urbanistas etc. Estes têm ideias da cidade baseadas em outros termos de conhecimento, pois estão inseridos em contextos específicos da academia científica ou da arte, que tradicionalmente pensam a cidade.

Quanto mais familiar um ambiente nos parece, mais nos baseamos em um processamento mental de “dentro para fora”, em que as experiências prévias e expectativas de imagens espaciais mentais são guiadas pelas relações cotidianas que estabelecemos diretamente com os lugares (PINHEIRO, 2006). À medida que esses ambientes vão se tornando menos conhecidos, nossas representações sobre tais imagens são distorcidas.

A Figura 8 apresenta uma adaptação feita por Frémont (1980) das Conchas do Homem de Moles e Rohmer, onde as “conchas” do gráfico apresentam as diferentes esferas de nossa experiência espaço-temporal de nossos espaços vividos, desde a esfera mais imediata – o corpo – até a mais distante – o mundo – passando pela casa, o bairro, o centro da cidade e a região.

São nestas escalas espaço-temporais que podemos discutir a experiência urbana da forma e da paisagem contemporânea... Nossos contatos com as conchas geográficas (bairro, cidade, região etc.) vão se distanciando no espaço e no tempo, na medida em que o tempo da experiência imediata da vida cotidiana nos permite.

Figura 8: As conchas do Homem



Fonte: Frémont (1980, p. 32).

A experiência da forma da paisagem é uma entre tantas outras experiências urbanas existentes. Na verdade, essas experiências se confundem, se confluem e se mesclam. A cidade não se restringe a um constructo de objetos físicos grandes e pequenos, naturais e artificiais, inertes e intermitentes, como as colinas, prédios, rios, as árvores, o solo, as ruas e casas. Ela também não se reduz a um espaço vago, em branco e passivo esperando a ser escrito e

moldado pelas ações políticas. Seus ritmos diários e sazonais estão contornados por sistemas ecológicos, climáticos, econômicos, culturais, sociais etc. que se interpolam e alcançam fenômenos de todas as esferas de nossas vidas (LYNCH, 2007).

Nesse sentido, propomos pensar como a cidade se apresenta aos nossos sentidos. Mas para isso, é preciso uma breve reflexão do modo de vida urbano em que vivemos hoje, para depois buscarmos a importância da experiência da forma e da imagem da cidade, e entender como isso influencia em nossa maneira de percebê-la. Primeiro, refletiremos sobre o indivíduo urbano (dito assim), seu modo de vida e características essenciais de sua rotina, na cidade, que não suprem toda sua totalidade, mas que nos ajudaram a pensar. Depois, discorreremos mais diretamente sobre a cidade, seus lugares e paisagens.

Nesta temática, perguntas que persistem: Nós mudamos e por isso as cidades mudaram? Ou o contrário? Uma transformação recíproca?

Se antes, as cidades (quase unidades de bairro ou vilas) garantiam a segurança social para seus habitantes e o charme e sedução de sua arquitetura e de seus costumes para seus forasteiros, essas áreas urbanas e metropolitanas em que vivemos hoje trazem talvez cada vez mais uma paisagem do anonimato (BANEERJ; SOUTHWORTH, 1991). “O que pensar de uma cidade que dá as costas para seu rio?” como reflete a personagem Martin do filme *Medianeira*, que tem sua história transcorrida em Buenos Aires... “estamos criando a cultura do inquilino”... a cidade como lugar de passagem e não mais de pausa (OLIVEIRA JUNIOR, 1994).

Por mais paradoxal que sejam, as cidades – antiga sede de encontros – também são o contrário, o lugar do aumento da solidão (OLIVEIRA JUNIOR, 1994). Esta solidão pode se expressar enquanto uma angústia sob a impessoalidade coletiva do anonimato ou como uma condição individual da qual nos habituamos. A solidão pode soar poética e confortável também. Mesmo contra a natureza humana, ela acolhe o cidadão que procura exatamente essa situação: a de se dissolver/desaparecer entre muitos, como lembrava muito bem Goethe ainda em 1786, em *In Italian Journey*...

Caminhar confundido a tanta heterogeneidade em constante movimento é uma experiência saudável e peculiar. Tudo parece mergulhado numa grande corrente, onde cada um procura o seu próprio objetivo. No meio de tantas pessoas e tamanha excitação, sinto-me cheio de paz, sozinho, pela primeira vez. Quanto mais alto o burburinho das ruas, mais quieto eu me torno.” (Goethe apud Sennett, 2003, p.19)

Mas não é só no espírito que essa solidão se expressa, mas também nas paisagens. Oliveira Junior (1994), a partir de uma perspectiva baseada no pensamento de Baudrillard, reflete sobre a dimensão da cidade. Para ele, existe uma crise da noção de dimensão das coisas-objetos por um processo de destruição baudrillardiana. Essa destruição “implosiva” da imagem da cidade se dá por meio do excesso de seu tamanho, uso, divulgação e a alta velocidade com que essas coisas-objetos e ações se propagam.

A velocidade que se vê as paisagens, principalmente de dentro de um automóvel, sem nenhum padrão de tamanho conhecido, sobre construções e edificações espalhadas ao longo de horizontes aprofunda a sensação de aceleração da vida, nos levando apenas ver a cidade e não mais olhá-la³ (OLIVEIRA JUNIOR, 1994).

O acréscimo da velocidade possibilitado pelas mudanças técnicas – automóveis, construção de auto-estradas, sistemas de transporte público etc. – faz com que “[...] a condição física do corpo em deslocamento reforce a desconexão com o espaço” (SENNETT, 2003, p. 17), sendo difícil prestar a atenção na paisagem.

Daí também surge a sensação de estarmos sempre atrasados, a contar sempre com a possibilidade de chegar antes. “No ônibus, atentamos apenas no momento de se encontrar o ponto certo para descer, e nos voltamos a nós mesmos, ao nosso interior, ou a conversar com uma revista [...] A paisagem desaparece... e perde a importância...” (OLIVEIRA JUNIOR, 1994).

Tanto Oliveira Junior (1994) quanto Sennett (2003) nos revelam o desapego habitual de nossos olhos para com a paisagem moderna, tanto pela velocidade do deslocamento quanto pela monotonia, às vezes, daquilo que se vê. No entanto, esse desapego é circunstancial, e se dá de forma mais intensa durante nossos trajetos. Como seria pensar a paisagem em nossas pausas nos lugares?

Na pausa entre lugares, Burgess (1974) se atentou à monotonia da paisagem moderna à partir de imagens urbanas estereotipadas, em que determinados padrões repetitivos (regionais e globais) de cidade podem interferir nas relações mais efêmeras entre indivíduo e meio, gerando descaso. Nas palavras de Relph (1986, p.211), “uma rua com edifícios, sinais, árvores, parqueamentos e pessoas como um todo. Isto é a paisagem urbana [...]” é uma

³ Oliveira Junior (1994, p.20) faz uma distinção entre essas duas formas de olhares, segundo a concepção de Cardoso, em que “**olhar** é aquele que perscruta a realidade, que a investiga, enquanto **ver** conota desatenção e superficialidade”.

imagem estereotipada, onde tudo é padrão e aos olhos de um leigo nada chama a atenção. Relph (1976) também chamou isto de exterioridade (*outsideness*), um comportamento individual ou coletivo de não-envolvimento baseado sob uma consciência de inautenticidade dos lugares.

No entanto, ainda perseguindo o raciocínio de Relph (1986), as paisagens modernas que são vistas em geral como vulgares e desagradáveis, porque quase ninguém lhes dá particular atenção, são também poderosas “formas sensíveis” – termo utilizado por Lynch (2003). “Sensíveis” não porque sua beleza dependa de um olhar minucioso, mas porque elas parecem reunir as qualidades essenciais dos lugares que muitas pessoas procuram, como que instintivamente. A princípio, todo cidadão sabe distinguir o que acha feio ou bonito em sua cidade.

A paisagem, portanto, está sempre associada aos lugares, que para Tuan (1983) são aqueles pequenos fragmentos de espaços os quais nos envolvemos, topofílico ou topofilicamente. A pausa não garante, porém permite com que a paisagem deixe de ser algo semelhante a uma monotonia urbana onipresente, uma “vitrine” ou “tela”. No demorar-se, a paisagem passa a fazer parte de um contexto ao deixarmos de ser “telespectadores” e mergulharmos na peculiar presença do lugar... O lugar se expressa enquanto circunstancialidade (MARANDOLA JR., 2011b; TUAN, 1980; 1983), situação, à medida que a paisagem se revela como sítio.

Para pensar o lugar, como centro de significados (TUAN, 1980; 1983; RELPH, 1976), envolvido por uma paisagem, nos centraremos em um forte exemplo da sociedade moderna. A fragmentação do espaço e do tempo parece ser uma característica fundamental dessa sociedade, onde a casa é separada do mercado, os bairros são divididos por rodovias, o trabalho é separado do lazer, e assim por diante.

Se por um lado, a mobilidade entre esses lugares dilui as experiências urbanas em espaços mais esgarçados e fluídos⁴, por outro, a importância da pausa nesses espaços de envolvimento ganha destaque. Se os trajetos perderam paulatinamente a relevância, sendo reduzidos ao seu tempo de deslocamento, feitos a partir de um estado psíquico em que ignoramos os caminhos por onde passamos, como num “efeito túnel” (MARANDOLA JR.,

⁴ Esta fluidez que nos referimos não é absoluta, como muitas críticas têm se feito sobre as obras de Zygmunt Bauman, mas ela respeita determinadas condições de uma estrutura urbana rígida e desigual (BAUMAN, 2001). Lefebvre (1969) discorre bem sobre isso em sua obra “O direito à cidade”.

2008b), é na pausa, ou nos lugares (!) que sairemos dessa realidade aparentemente “virtual” e nos depararemos diante do lugar e sua paisagem.

Uma situação clássica que pode ilustrar melhor o jogo de sair desse estado de não-envolvimento (ou até mesmo desprezo) com a paisagem e passar a considerá-la é a experiência da desorientação geográfica. Perder-se na cidade talvez seja uma situação bastante rara para a maioria das pessoas que vivem nela. A presença das outras pessoas, placas de sinalização de trânsito, placas de itinerários, mapas, recursos e instrumentos de informações geográficas (como, agora, os populares GPS) nos trazem segurança. Mas, se alguém sofrer o contratempo da desorientação, o sentimento de angústia – e mesmo de terror – do lugar pode nos mostrar a importância da orientação geográfica, do envolvimento com os lugares e do conhecimento da paisagem (LYNCH, 2003). A paisagem, então, nesses momentos de total desorientação, por mais bela que seja, se mostra hostil e ameaçadora, a ignorar todo e qualquer esforço para facilitar nosso entendimento sobre ela. Deixa sua “virtualidade” e revela sua “realidade”.

É preciso entender que na paisagem moderna há lugares de características e dinâmicas próprias. Ela, apesar de ser muito encarecidamente objeto de estudos acadêmicos e objeto de contemplação, por artistas, ainda possui suas ‘formas sensíveis’ e é a paisagem um construto advindo da década de 1940, onde cerca de 60% da população do mundo vive e trabalha até os dias de hoje (RELPH, 1986).

Poderíamos também argumentar que a paisagem moderna reflete as ações e o modo de vida da sociedade contemporânea, onde boa parte dos cidadãos passa a maior parte de seu tempo em ambientes arquitetônicos fechados (SOUZA, 1995; MALARD, 2006), permitindo apenas breves golpes de vista sobre o entorno, geralmente nos momentos de deslocamento. Isso não reduz a relevância da paisagem, pois ela ainda permanece como parte fundante de nossa relação com a cidade, uma totalidade circunstancial concebida pelas características primárias de um contexto geográfico. Ainda nos envolvemos com a cidade de maneira a saber qual é o seu centro, onde ficam seus bairros, suas diferenças funcionais e estéticas.

A totalidade circunstancial também é parcial, pois se concerne à relação entre sujeito e paisagem que nunca se estabelece de maneira neutra. Somos ensinados a perceber a paisagem, de modo que o conhecido é mediado através de uma sucessão de filtros culturais, sociais, econômicos, acadêmicos, etc. (POCOCK apud SEEMANN, 2003) Uma farmácia na

esquina de uma rua, mesmo em uma paisagem confusa e caótica é muito mais identificável a um norte-americano do que para um tikopiano (LYNCH, 2003).

Para Meinig (2002), por exemplo, mesmo que olhemos para a mesma direção, a mesma panorâmica, não veremos – não poderemos ver – a mesma paisagem. Pode ser que identifiquemos muitos elementos de igual natureza – casas, estradas, árvores, colinas – mas apenas em termos de aspectos tais como número, forma, dimensão e cor. Estes elementos serão ajustados a um conjunto de ideias e lembranças. Em outras palavras, “[...] qualquer paisagem é composta não apenas por aquilo que está à frente de nossos olhos, mas também por aquilo que se esconde em nossas mentes” (MEINIG, 2002, p.35)⁵.

Por trás daquilo que designamos paisagem, portanto, há uma infinidade de elementos correlacionados que tornam ainda mais complexo entendê-la. No entanto, temos que ter em mente que a presença de uma paisagem, contextualizada num ambiente visivelmente organizado e nitidamente identificável permite a pessoa impregná-lo de seus próprios significados e relações (RIBEIRO, 2003), o tornando nas palavras de Lynch (2003, p.102, grifo do autor), “um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível.” É nesta seara que tentaremos discutir a importância da paisagem pela forma.

Uma experiência coesa e contínua da forma da cidade, de uma paisagem pouco fragmentada, é quase utópica. Todas as grandes áreas urbanas sofrem do mesmo mal, o crescimento sem fisionomia. Essa ausência de uma morfologia inteligível faz com que nossas percepções da cidade sejam parciais e fragmentárias, envolvidas noutras referências que não sejam a forma.

No entanto, essa maneira “quebrada” de se perceber e viver a cidade já faz parte do nosso próprio modo de vida. As cidades não têm uma única forma, mas várias, a depender dos trajetos e lugares que cada indivíduo experiencia...

A forma é mais do que ela mesma: ela está envolvida em um processo de símbolos e signos urbanos (MALARD, 2006). Mas, características físicas e singulares que diferenciem

⁵ Além dessa subjetividade e intencionalidade com que nos envolvemos com as paisagens, a reprodução e padronização delas feita por projetos e planejamentos, suas reformas funcionalistas e utilitaristas, a presença de *souvenir* e outros instrumentos para fins turísticos (LUCHIARI, 1999; OLIVEIRA JUNIOR, 1994), somado aos resquícios de sucessivos períodos históricos ligados às épocas rurais, de industrialização, e agora pós-industrial, são versões de diferentes olhares sobre uma mesma cena (MEINIG, 2002), e que tem sua parcela fundamental na experiência que temos da cidade.

suas partes podem aprofundar esses processos e o nosso antigo hábito de nos adaptarmos, discriminarmos e organizarmos perceptivamente o que quer que se apresente aos nossos sentidos (LYNCH, 2003). Um caso que pode trazer à tona a importância da forma é o desabafo de um morador da cidade de Jersey, na década de 1950:

É quase tudo igual... para mim, é como se fosse sempre a mesma coisa. Quer dizer, quando subo e desço as ruas, é como se não percebesse diferença nenhuma – as Avenidas Newark, Jackson e Bergen. Bem, o que estou querendo dizer é que às vezes fica impossível decidir por qual avenida seguir, porque são todas mais ou menos iguais; não existe nada que as diferencie. (LYNCH, 2003, p. 35)

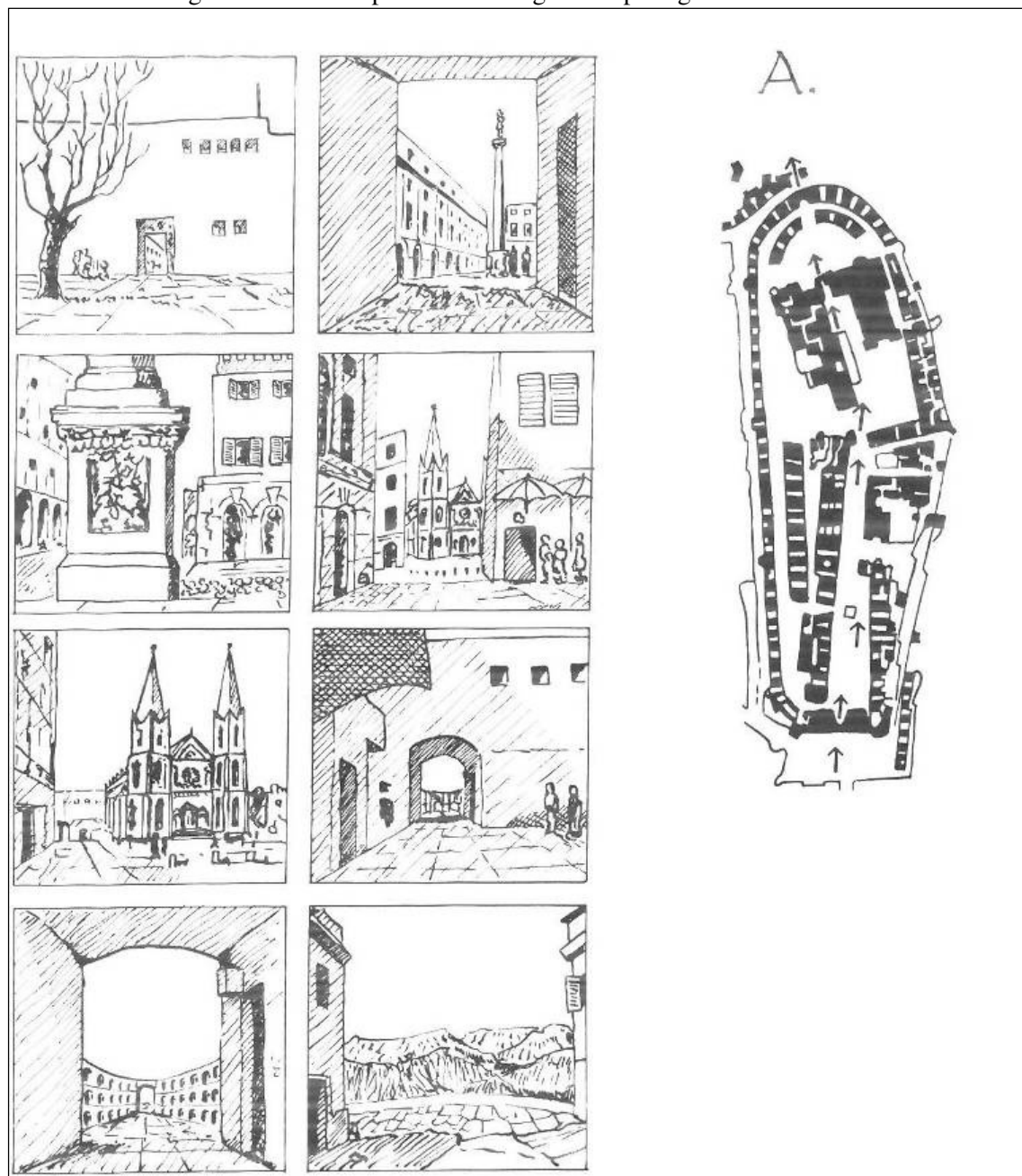
Utilizaremos um desenho de Cullen (1987) para exemplificar um ambiente organizado. O esboço (Figura 9) apresenta, no canto direito, a partir de flechas o trajeto de um observador sobre um croqui, e à esquerda as imagens que o mesmo vê ao longo do trajeto. As visões que o indivíduo tem sintetizam bem todos os elementos necessários de uma inteligibilidade da forma. Seus limites são feitos por muros e tem entradas e saídas bem definidas por estreitas passagens. Há contraste entre espaços abertos e os marcos de referência como a praça e a estátua do monumento central, há também a presença da arquitetura da igreja frontal a uma praça, revelando um pequeno centro da estrutura da forma e, na saída, a presença de um forte elemento natural, as montanhas.

A forma é uma entre as diferentes mediações que se cruzam em nossas relações com o ambiente nas cidades. O presente trabalho tenderá a relevar algumas divergências que argumentem contra a importância da legibilidade física⁶ da forma, pois consideramos que ela é uma entre as diferentes variáveis inseridas nas relações que temos com a cidade.

Nossas análises sobre as cartografias pessoais que virão a seguir estarão focadas sobre a imagem do centro da cidade de Campinas. Mesmo não se limitando aos objetos físicos perceptíveis da forma, o objetivo é levar em conta suas estruturas. Nesse sentido, nos basearemos nas categorias e os conceitos da metodologia proposta por Kevin Lynch em sua obra “A Imagem da Cidade”, contexto metodológico o qual a pesquisa foi desenvolvida. Para isso, esboçaremos alguns conceitos e definições.

⁶ Para Lynch (2003), o argumento contra a legibilidade física é falho, pois até ambientes como o mar (oceano), areia (deserto), floresta ou gelo, há ainda o sol e as estrelas como referências espaciais, revelando uma necessidade intuitiva de nossa maneira de lidar de maneira adaptável com o meio que nos cerca.

Figura 9: Um exemplo de forma legível da paisagem



Fonte: Cullen (1983, p.11).

Começemos pela ideia de imagem. Esta é quase uma gravura mental, possivelmente mutante, e abstrata da cidade, em geral ordenada de uma experiência fragmentada. Todo cidadão possui numerosas relações com algumas partes de sua cidade e as suas opiniões estão impregnadas de memórias, imaginação, significados, preconceitos, deduções e intuições de seus espaços vividos (FRÉMONT, 1980). Os lugares conhecidos e os desconhecidos (*terrae icognatae*) irão compor a imagem, impressões da cidade que está mais ou menos organizada a partir de sua estrutura da forma.

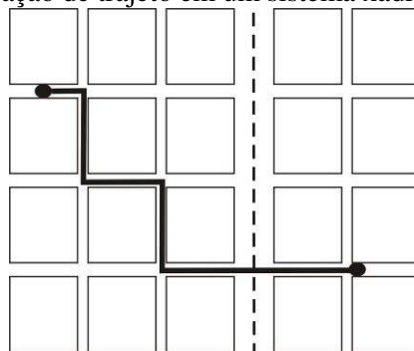
A forma é desenhada pelos elementos urbanos da cidade (naturais ou não), atribuídos de seus tamanhos, densidades, comprimentos, curvaturas, inclinação (topografia), cor, cheiro, entre outras qualidades sensitivas. As formas podem ser construtos materiais que influenciam, limitam e possibilitam relações e ações entre o corpo e a cidade concreta. Elas também constituem um jogo de força quanto a sua importância à experiência da cidade, pois a forma em si mesma não garante resistência total ao corpo, caso este não a entenda como tal, como por exemplo a distância que é o atributo “comprimento”, mas que se percorrida em unidades curtas de tempo, pede sua força enquanto forma.

Portanto, a forma não é vivenciada em si mesma, mas sim em um contexto específico, uma relação particular entre as vivências de cada indivíduo, sua memória, lembranças e experiências passadas da cidade (DELGADO, 1990; HALBWALCHS, 2006; RICOUER, 2007), as quais repercutem em associações e imaginações, desencadeando infinitas possibilidades de apreensão da forma.

Toda forma possui uma estrutura que configura sua organização espacial, podendo ser legível e ordenada ou confusa e caótica. A estrutura constitui as bases fundamentais que dão coerência e lógica à forma. Alicerçada por meio das referências que são utilizadas para se orientar e imaginar a cidade, ela envolve todos os elementos: vias, bairros, marcos e pontos nodais. Sendo que qualquer estrutura tem identidade – a qual diz respeito à sua singularidade ou aquilo que a difere – e significado, um sentido social, cultural ou econômico dado à forma.

As vias são os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial (Figura 10). “Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias” (LYNCH, 2003, p.52). Para maior parte de nossas cidades, as vias são os elementos mais fortes das imagens das pessoas, pois é a partir delas que todos se deslocam, organizam e se relacionam com ambiente. É importante ressaltar que as vias têm um papel ambíguo: ao mesmo tempo em que elas podem ligar lugares, bairros, servindo-se de veias de circulação, elas também podem servir como limites de áreas distintas, como um bairro ou região.

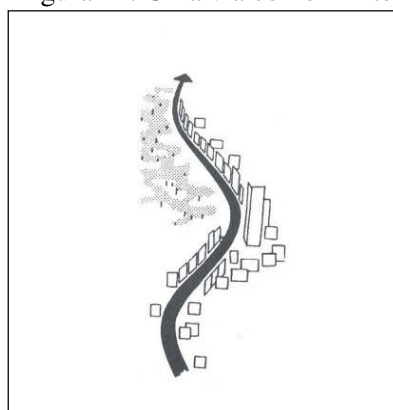
Figura 10: Ilustração de trajeto em um sistema xadrez de arruamento



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Os limites são elementos lineares que representam fronteiras para observador, podendo ser um rio, lago, linha de ferrovia, espaços em construção, muros ou paredes (LYNCH, 2003). Esses limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis. Quanto mais rígido for maior sua imposição como limite. Eles são importantes elementos para distinção de regiões e atribuição de identidade pelo observador aos diferentes ambientes. Na ausência de limites naturais, como montanhas, o mar, entre outros, as vias podem cada vez mais fazer esse papel (Figura 11).

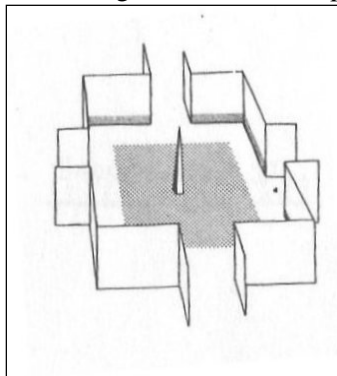
Figura 11: Uma via como limite



Fonte: Lynch (2003, p.107).

Os pontos nodais são lugares estratégicos de uma cidade em que o observador pode penetrar e encontrar diferentes opções para onde vai se locomover (Figura 12). Basicamente, pode ser junções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura, como uma praça por exemplo. Sua principal característica é o adensamento de uso, uma concentração de elementos em fluxo que se irradiam para diferentes direções (LYNCH, 2003).

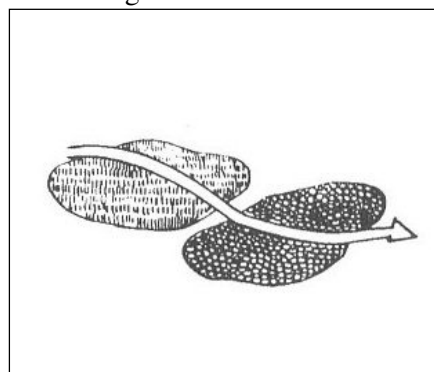
Figura 12: Ponto nodal, convergência de vias e a presença de um marco



Fonte: Lynch (2003, p.114).

Os bairros não são os convencionais que conhecemos (UTB – Unidade Territorial dos Bairros, nomenclatura utilizada pelos municípios brasileiros), mas consistem em regiões pequenas, médias ou grandes de uma cidade, tendo características de paisagem em comum que lhes dão coesão imagética e possibilidade do observador reconhecê-los (Figura 13). São identificáveis do lado interno, mas podem ser diferenciados a partir de fora, servindo como uma referência externa capaz de auxiliar na estruturação da cidade (LYNCH, 2003).

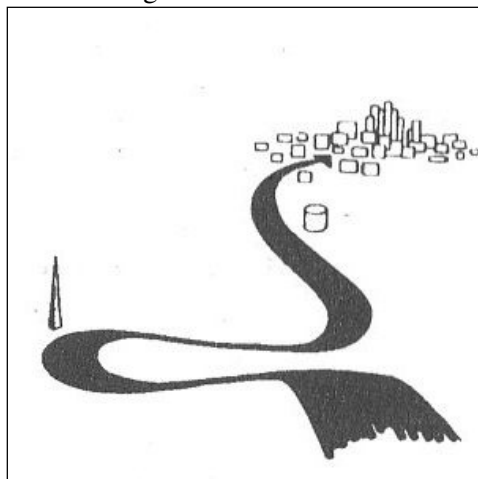
Figura 13: Os bairros



Fonte: Lynch (2003, p.62).

Os marcos são tipos de referências pontuais, sendo necessariamente externos ao observador, ou seja, são definidos a partir do campo visual (Figura 14). Em geral, pode de ser um objeto físico definido de maneira muito simples: um prédio, uma montanha, uma torre, uma placa, entre outros. Alguns podem ser vistos a grandes distâncias, sendo fortemente utilizados para organização e orientação de uma grande região, mas também pode ser visto a pequenas distâncias, sendo portanto fortes organizadores locais (LYNCH, 2003).

Figura 14: Os marcos



Fonte: Lynch (2003, p.108).

Todas essas categorias de Lynch (2003) nos auxiliarão no momento de elaborar nossas reflexões sobre os mapas mentais e avaliar as falas dos conversantes no processo de estruturação de sua imagem da cidade e construção de seu mapa. Mas em alguns casos, a rigidez dessas categorias não nos permitirá envolver outras questões, senão a forma e seu uso, que agem sob uma experiência puramente metropolitana e, portanto, polissêmica.

No próximo item, apresentaremos alguns elementos da forma e paisagem do Centro de Campinas, nosso objeto de investigação. É a empiria da experiência dos trabalhos de campo neste lugar que trará suporte para discussão e reflexão de nossa metodologia, que virá posteriormente no item “Procedimentos metodológicos”.

2.1.1 Campinas: vestígios de legibilidade e ilegibilidade da forma

As experiências urbanas que tivemos em campo e entrevistas indicam certa ilegibilidade da forma dos elementos do Centro de Campinas. Tanto os naturais quanto os migrantes dessa cidade revelam dificuldade em se localizar, orientar-se ou mesmo de mencionar um aspecto marcante de sua paisagem. Pontuaremos, neste item, apenas alguns indícios que podem colaborar com essas dificuldades⁷.

Começaremos pelo substrato da região, sua topografia. A ausência de tomadas panorâmicas está diretamente relacionada ao relevo. O sítio urbano do município está

⁷ Para uma leitura mais descritiva dos aspectos de legibilidade da forma de Campinas, ver Relatório de pesquisa de “Textos Nepo 64: Paisagem e Imagem da Cidade: a experiência e forma de Campinas”.

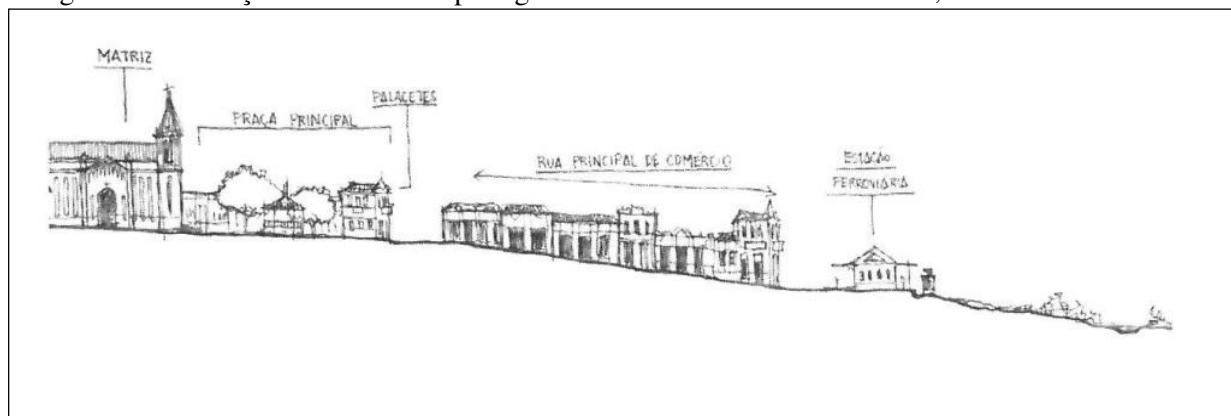
localizado entre a Depressão Periférica Paulista e o Planalto Atlântico do Estado de São Paulo. Estas duas unidades geomorfológicas possuem características antagônicas: enquanto a primeira é uma sucessão quase contínua de colinas, terrenos arenosos erodidos de leves aclives e declives, a segunda possui vales bem encaixados, morros e afloramentos basálticos. A maior parte da malha urbana está em terrenos das áreas da depressão, não permitindo em muitos casos que as pessoas possam atingir pontos mais altos e ter vistas gerais da cidade.

A área central se situa em áreas de várzeas, entrecortada por diferentes córregos das sub-bacias hidrográficas dos rios Atibaia, Anhumas e Capivari. A formação do núcleo da cidade nessa planície tem raízes históricas. Além de locais de descanso e comércio dos tropeiros, essas áreas foram de extrema importância para instalação de estações ferroviárias no período do café (início do século XX) no Estado de São Paulo.

Segundo Landim (2004), uma característica comum das cidades do interior paulista é a formação das paisagens vinculada à presença da estação ferroviária. Esta era seguida pela praça principal, fronteira com a Igreja Matriz, que por sua vez era rodeada pelos palacetes dos barões do café, ligada a estação pela rua principal do comércio, onde a estação férrea fazia obstáculo à expansão da mancha urbana (Figura 15).

A não ser pela estação férrea que fica no topo do divisor de água ao invés do fundo de vale, o Centro de Campinas segue exatamente esse modelo. Alguns elementos dessa paisagem do passado permaneceram como vestígios. Entre eles alguns ainda servem como referência e têm força e imaginabilidade na paisagem contemporânea de Campinas, enquanto outros foram sucumbidos pelos “mares de prédios” e reticulados das ruas e grandes avenidas. Tentaremos apresentar os dois casos para compreendermos os novos elementos da paisagem de hoje.

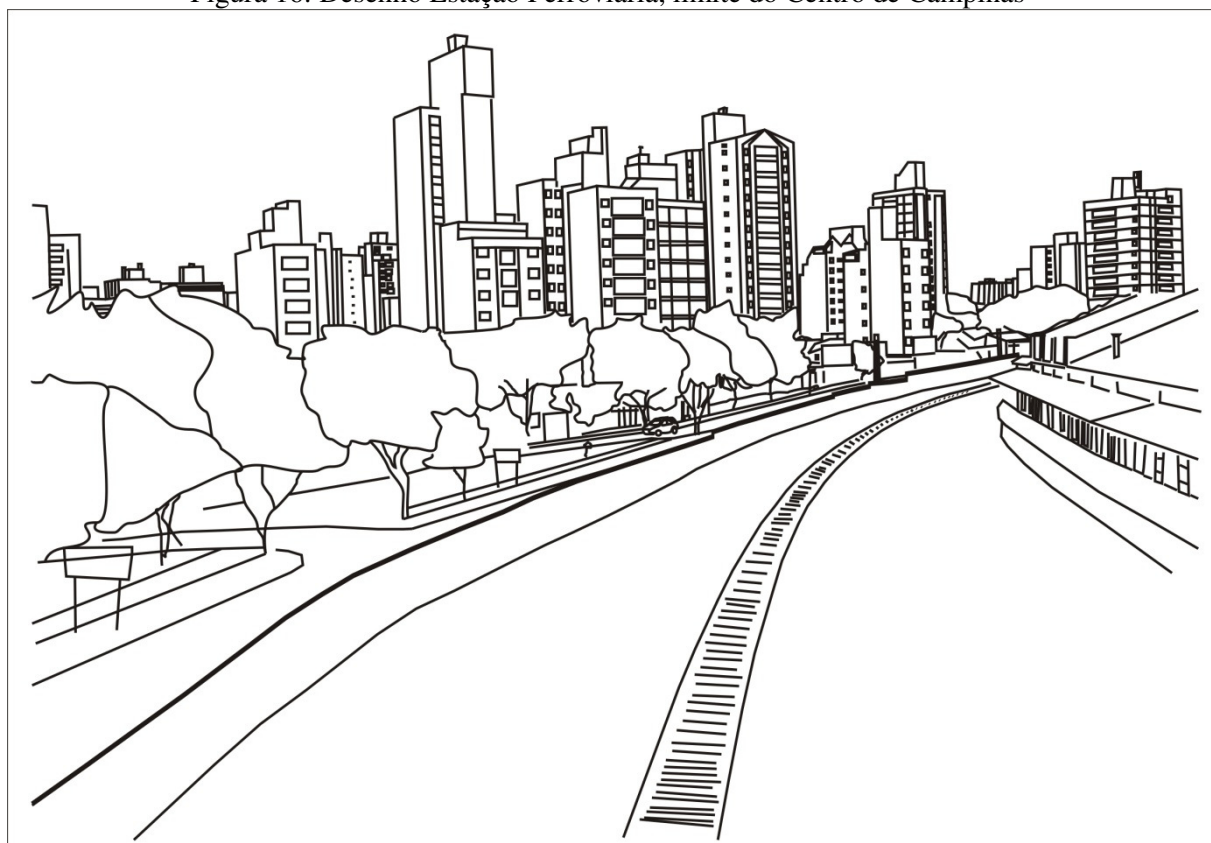
Figura 15: Formação e estrutura da paisagem em cidades do interior Paulista, início do século XX



Fonte: Landim (2004, p.65).

A antiga Estação ferroviária Fepasa (atual Estação Cultura) é um dos vestígios e representa o clássico exemplo de limite das categorias de Lynch (2003). Ela parece ser um elemento de força inexorável apesar do tempo. Embora sua força simbólica não seja mais a mesma, seus atributos físicos e sua relação topológica com o lugar garante uma separação clara entre os bairros e a área central, “cheia” de prédios (Figura 16).

Figura 16: Desenho Estação Ferroviária, limite do Centro de Campinas



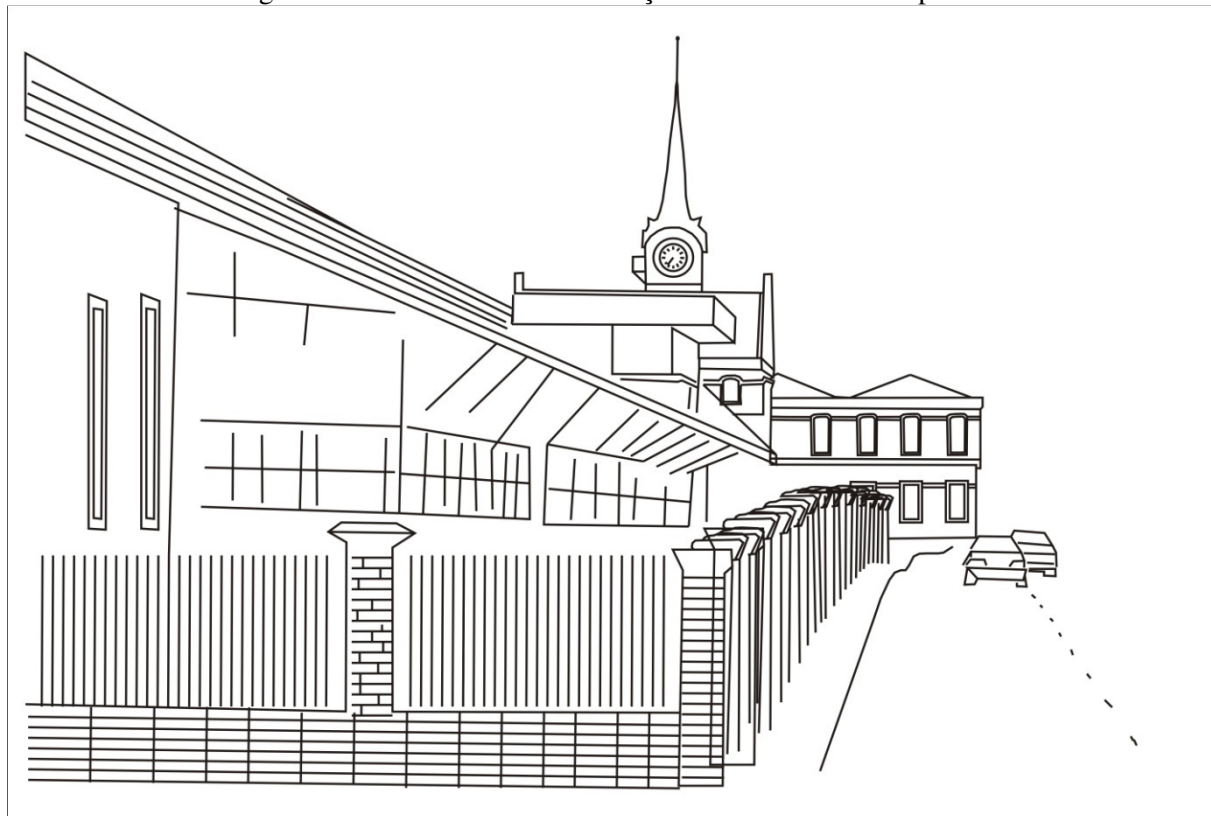
Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Seus muros e cercas não são transponíveis e guardam a área de estacionamento de vagões, trilhos e os prédios antigos da estação que serviam à ferrovia. A linha férrea limita a parte sul-sudoeste do Centro da cidade, sendo apenas transponível aos automóveis através do Viaduto Cury e do Túnel que a corta a oeste. Ela é uma *terra incognata* para maioria dos pedestres, que ao subirem a área central para direção sul-sudoeste e avistarem a linha de ferro já sabem que a área central acabou. Esta rigidez fortalece ainda mais seu papel de limite, em que quase 90% dos entrevistados citaram a linha férrea como fronteira entre o Centro e os bairros.

Outro aspecto da Estação Ferroviária que fortalece sua imagem e legibilidade é a sua arquitetura. Construída sob os modelos arquitetônicos britânicos do século XVIII, chama a atenção pela sua cor e forma: cercas e muros feitos por tijolos alaranjados, que se estendem ao

longo da Avenida Prefeito José Nicolau Ludgero Maselli, culminando, ao final, na torre do relógio, de topo acentuado e antigo, contrastando fortemente com os prédios das primeiras décadas do século XX que estão do outro lado da avenida (Figura 17).

Figura 17: Desenho Prédio da Estação Ferroviária de Campinas



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

O caso da estação ferroviária é peculiar e talvez único, pois é um dos poucos espaços do passado que ainda exercem destaque no contexto da paisagem atual. A verticalização e a formação de uma paisagem pautada sobre os moldes modernista trataram de ofuscar ou excluir alguns elementos da antiga paisagem do período das ferrovias. Os marcos do passado perderam relativamente sua importância à medida que outros foram surgindo no contexto dessa nova paisagem moderna.

A foto da Figura 18 mostra o início da construção de edifícios altos no centro de Campinas. Os prédios ainda eram relativamente dispersos, limitando suas áreas de ocupação entre o Teatro Municipal Carlos Gomes (15) (que hoje não existe mais), à Rua Benjamin Constant (8), à Avenida Anchieta (3) e à Agência de Correios na Avenida Francisco Glicério (13).

Figura 18: Vista Aérea de Campinas, entre 1960 e 1965



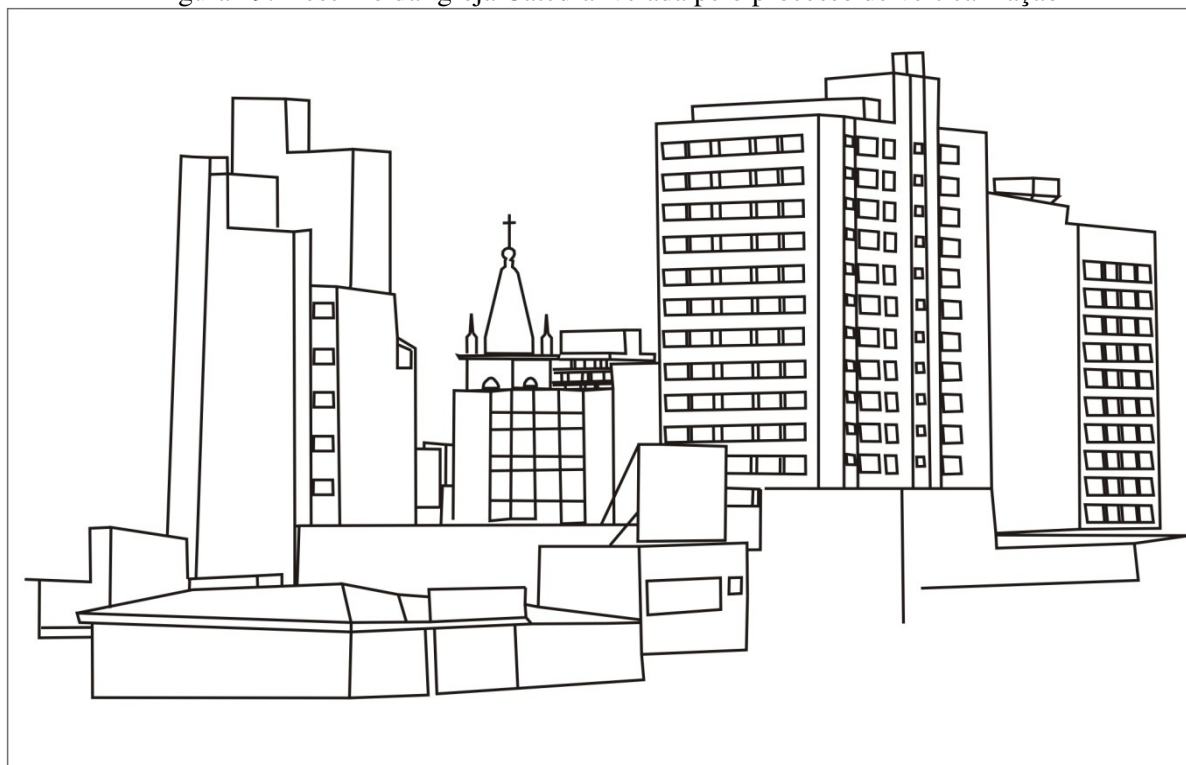
(1) A Praça Carlos Gomes, (2) o Instituto de Educação Carlos Gomes (Escola Normal) e (3) a Avenida Anchieta. Em segundo plano, em frente à Praça, observa-se (4) o Edifício Itatiaia (obra do arquiteto Oscar Niemayer), (5) o Clube Semanal de Cultura Artística, (6) o Cine Voga e (7) a Praça das Andorinhas. Da direita para a esquerda, nas transversais, é possível ver as ruas (8) Benjamin Constant, (9) Thomaz Alves e (10) General Osório. Ao centro, (11) o Largo do Rosário. À extrema esquerda, na Rua Barão de Jaguará com a Rua Ferreira Penteado, vê-se (12) o Mercado Campineiro (mercadinho da Barão de Jaguará). Atrás deste, (13) a Agência de Correios e Telégrafos e, mais ao fundo, (14) a Catedral Metropolitana de Campinas e (15) o Teatro Municipal Carlos Gomes. Fonte: Coleção João Caetano Monteiro/Centro de Memória-Unicamp (Foto:Ney).

Com um sistema tabuleiro de xadrez misto, composto por algumas ruas estreitas e sinuosas que se mantiveram e outras retas e mais largas que surgiram (STANISLAWSKI, 2006), a Catedral Metropolitana de Campinas (14) foi um dos elementos que foram perdendo destaque a imagem do Centro. Embora ela seja muito importante e, provavelmente, a maioria dos naturais e boa parte dos migrantes devem conhecê-la devido ao seu poder simbólico e histórico, ela só fora citada 22,7% pelos entrevistados como importante elemento na paisagem.

Parte desse ofuscamento está associada ao processo de verticalização. É possível ver a igreja apenas de sua praça frontal ou da Rua Conceição que se prolonga perpendicularmente à praça. A construção dos edifícios verticalizados velou todas as laterais do prédio sagrado, isolando-o de outros elementos que pudessem dar características de continuidade e unidade a essas arquiteturas mais antigas, causando uma espécie de descontextualização por isolamento

da forma. Mesmo com o seu contraste devido à sua diferença morfológica, contraditoriamente a Catedral perdeu sua força como papel de marco (Figura 19).

Figura 19: Desenho da Igreja Catedral velada pelo processo de verticalização

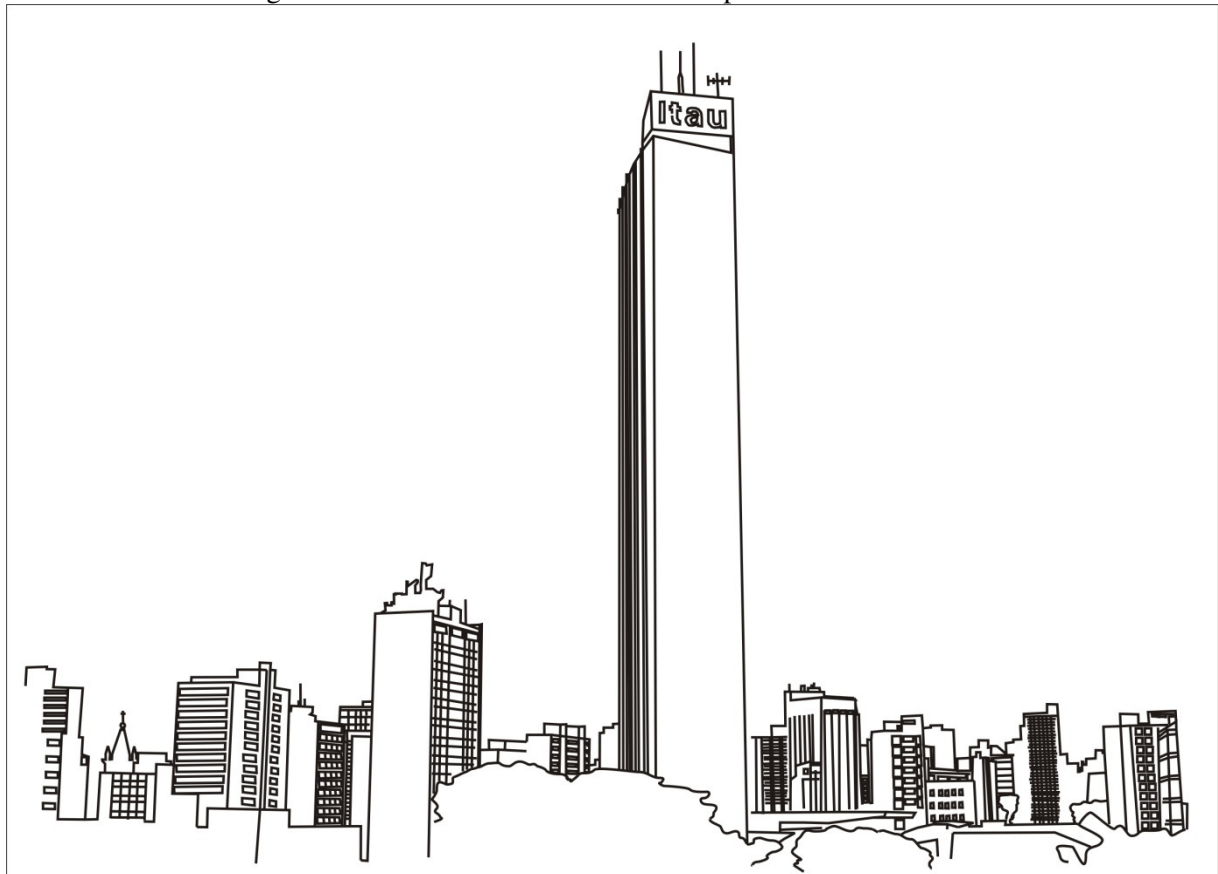


Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Imerso sob “mares de prédios”, portanto, o Centro de Campinas passou a ter outros marcos, mais modernos, que não necessariamente se relacionam ou “dialogam” com aqueles da paisagem da ferrovia.

Entres esses novos marcos, o Edifício Mirante é o mais expressivo (Figura 20). Com 30 andares de altura, ele está localizado na Avenida Moraes Sales, ao lado do Viaduto Cury, no trecho em que a avenida se eleva, devido ao relevo, para se conectar ao elevado. Ele é um dos prédios mais altos de Campinas, mas o que o potencializa como marco é o seu painel eletrônico, comumente chamado pelos campineiros de Relógio do Itaú, que está em seu topo. Além deste painel acender e ser visível da maioria das regiões da cidade em todas as direções durante a noite, a situação do edifício no relevo (na parte mais alta da área central) é privilegiada. Na Figura 20 é possível observar a diferença de altura dele em relação aos outros edifícios e ao mesmo tempo ver, no lado esquerdo, a extremidade do topo da Igreja Matriz, antigo marco, escondido pelos prédios.

Figura 20: Desenho Edifício Mirante e a panorâmica de fundo



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Os “mares de prédios” simbolizam o Centro e é a sua imagem mais forte. Para a escala metropolitana (escala grande), o conjunto de prédios poderia servir de marco ao bom observador. Apesar de ser possível avistá-los ao longo de vários bairros da cidade, permitindo em alguns casos tê-los como referência, os novos focos de verticalização de Campinas, como no bairro Mansões Santo Antônio, parte do Taquaral, Cambuí, entre outros podem nos confundir à identificação de onde fica o Centro. Essa dificuldade de identificar diferentes paisagens da cidade a longas distâncias está associada para aquilo que Lynch (2003) denominou como mutabilidade da imagem.

A mutabilidade da imagem é um atributo da forma da cidade que permite ao observador associar imagens dos mesmos lugares sobre escalas diferentes. Ao selecionarmos nossos conversantes, nos lugares públicos do centro da cidade de Campinas, utilizamos uma tática de abordagem que introduzisse ao mesmo tempo em quem instigasse a curiosidade do entrevistado ao tema da pesquisa. Entregávamos-lhe um cartão com uma foto panorâmica do centro da cidade (Figura 21), tirada do Palácio da Torre do Castelo Vitor Negrete (popularmente conhecida como Torre do Castelo) – esta é o ponto mais alto do sítio urbano de

Campinas e de onde é possível observar os quatros pontos cardeais da cidade (Figura 22). Então, perguntávamos-lhe “Você sabe de onde é esta foto? E de onde ela foi tirada?”.

Figura 21: Foto do Centro tirada da Torre do Castelo



Foto: Luiz Tiago de Paula (2010).

A maioria dos entrevistados, ao notar a densidade de construções verticalizadas, dedutivamente, respondiam que se tratava do Centro da cidade, mas todos (sem exceção) tiveram dificuldade para localizar de que lugar foi feita a foto. Não esperávamos uma resposta precisa do local, mas alguma que indicasse o sentido e orientação. Dessa forma, seria possível apontar a região, a direção ou o bairro de onde a foto foi captada.

Figura 22: Desenho Torre do Castelo

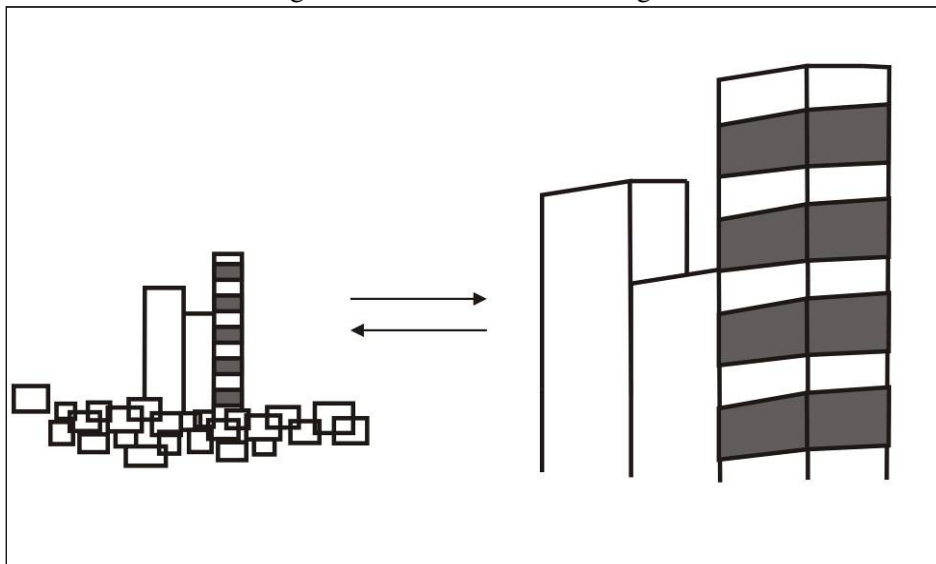


Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

A imagem mutável (Figura 23) aponta para certa legibilidade e organização da forma. O cidadão que consegue projetar caminhos sobre a paisagem para além das funcionalidades das vias, em ambientes grandes e complexos, como a cidade de Campinas,

pode fazer diversas ligações entre as diversas disposições dos níveis escalares. Relacionar as estruturas locais às estruturas regionais tem um peso organizacional importante, uma vez em que diminui o esforço extra ao observador que pretende se orientar na área urbana.

Figura 23: Mutabilidade da imagem



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

O Centro de Campinas sofre de uma imutabilidade de sua imagem. Uma série contínua de marcos observados a grande distância não tem o mesmo poder de identidade quando examinados a partir de sua base local. O Edifício Centro Empresarial Conceição é um dos prédios mais altos de Campinas pela sua quantidade de andares (28 andares), largura e volume (Figura 24). Sua forma que mistura um topo arredondado a duas colunas laterais retangulares salta aos olhos para aquele que observa o centro a distância, isso lhe garante o papel de marco na escala regional. Porém, a maior parte dos participantes das entrevistas não sabia que este edifício era o mesmo lugar onde se encontra o Shopping Jaraguá, andar térreo do prédio, na Avenida Conceição. Muitos marcos distantes, no centro de Campinas, são como se fossem “sem base”, elementos flutuantes.

A imutabilidade da imagem desses elementos tem relação direta com o papel das vias. Boa parte delas é baseada no reticulado xadrez e normalmente projetada à escala do automóvel, com calçadas às vezes estreitas ou ausentes, não privilegiando na maioria dos casos percursos a pé que despertem a curiosidade do pedestre. Aliado a isso, temos uma série de edifícios cujas construções ocupam toda a área do lote, a dar a sensação de “desfiladeiros” de prédio e limitar nossos olhares apenas para frente e ao alto (Figura 25). Quando saímos das pequenas ruas e passamos às grandes avenidas, alguns prédios têm sua fachada recuada, por

um estilo arquitetônico próprio, impossibilitando de fazer associações entre sua localização e a via.

Figura 24: Desenho Edifício Empresarial Conceição



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Visto de dentro, à escala pequena, as referências do Centro são predominantemente estabelecidas por dois tipos de estruturas: as avenidas grandes e largas (Figura 26) e os espaços abertos como as praças e largos (Figura 27).

As avenidas servem como vias primárias dos fluxos de automóveis e pessoas além de também funcionarem como limites secundários, que separam o “centro comercial” do “centro velho” do “centro abandonado” e assim por diante, como as diversas variações indicadas pelos nossos conversantes. Elas são por onde passam os ônibus coletivos de transporte público, que redirecionam as pessoas para áreas diferentes da cidade, por isso sua força tão constante em se fixar na imagem da cidade para os campineiros e migrantes. As avenidas Moraes Sales, Anchieta, Orosimbo Maia e Senador Saraiva, compõem um sistema de fluxo de veículos de sentido único, chamado de “rótulo”. Muitos dos limites do centro foram delimitados de acordo com essas avenidas, durante as entrevistas. Além disso, elas são um dos lugares onde a vista se abre, a contrastar com as pequenas ruas de “desfiladeiros”.

Figura 25: Desenho da Rua Doutor Quirino



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

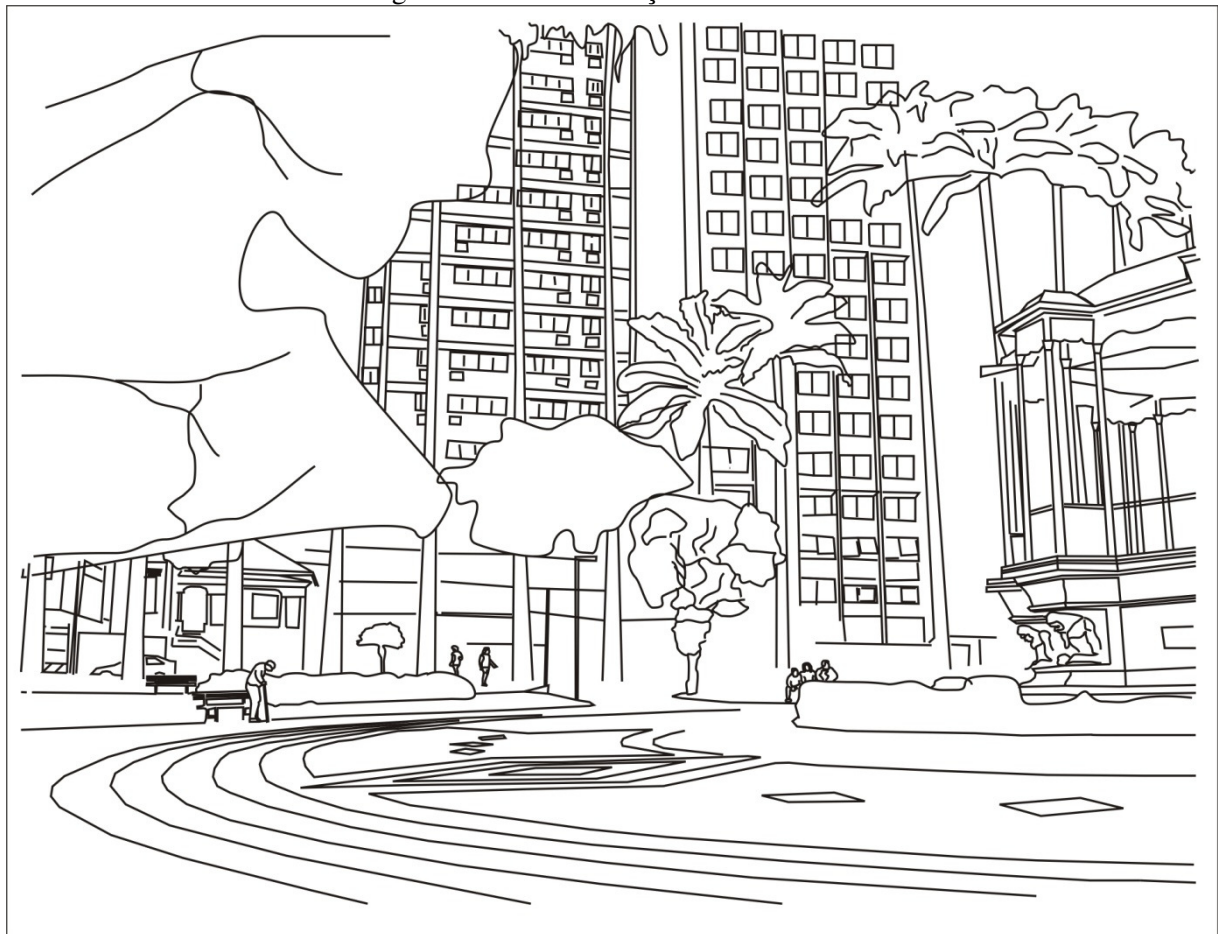
Outro elemento que encerra a monotonia dos reticulados são os espaços abertos. Eles são importantes tanto como lugar de passagem como de pausa. Praças como a Carlos Gomes (Figura 27), Largo do Rosário, Largo do Pará, entre outras do Centro, durante o deslocamento, podem servir como pontos nodais, focos de escolha de decisão para um transeunte, a reunir diferentes vias num mesmo quarteirão. Do mesmo modo, na pausa, elas também são responsáveis pela quebra da “mesmice” das ruas por distintos motivos. É nelas em que alterações sensíveis ocorrem, como o efeito de confortabilidade térmica e ou assentos onde as pessoas podem se sentar e observar o movimento da rua e a paisagem.

Figura 26: Desenho da Avenida Francisco Glicério



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Figura 27: Desenho Praça Carlos Gomes



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011).

Apresentamos neste tópico algumas referências da imagem do Centro de Campinas. Estas por mais que se tenham se detido nas formas e atributos físicos da paisagem já são elementos de nossas experiências, o que significa dizer que as impressões trazidas neste item não são rigidamente precisas, mas nos ajudarão a compreender as experiências urbanas das cartografias pessoais...

Para perseguir a experiência urbana dessas cartografias, uma investigação que seja fidedigna à pluralidade de vivências na cidade, não poderíamos sustentar nossos argumentos apenas a partir de elementos externos – como as categorias de Lynch aplicadas ao Centro de Campinas. Toda a base que está alicerçada sobre o termo “experiência”, o qual temos utilizado tanto aqui, está orientada sob as metodologias qualitativas em ciências humanas (CHIZZOTTI, 2006) e a perspectiva fenomenológica em Geografia Humanista (DARDEL, 2011; ENTRIKIN, 1980; HOLZER, 1999, PICKLES, 1985; TUAN, 1983; 1980, RELPH, 1976; 1979).

No próximo item, discutiremos como essa linha teórica e suas influências filosóficas encaram as ambiguidades das atitudes humanas como parte do próprio processo de produção do conhecimento. Nosso intento estará na procura de diluir a relação sujeito-objeto e compreender os sentidos, significados e a essência dos fenômenos como eles se expressam em si mesmos...

2.2 Procedimentos Metodológicos

Este item tem dois objetivos fundamentais. O primeiro é revelar em qual postura epistemológica a pesquisa está embasada (por que e como a Fenomenologia pode nos ajudar – suas possibilidades). O segundo é discutir quais foram os procedimentos metodológicos do Projeto “Paisagem e Imagem da Cidade: A Forma e Experiência Urbana de Campinas”, no qual a pesquisa está inserida.

2.2.1 Époche: a cartografia da experiência urbana a partir da arqueologia ou redução fenomenológica

Époche é um conceito baseado no sistema filosófico da Fenomenologia moderna (HUSSERL, 1986; SEAMON, 1980). Mais conhecida como arqueologia ou redução fenomenológica (MARANDOLA JR., 2005), trata-se de um método que visa retornar à experiência do mundo a partir de uma consciência pré-científica, a qual procura suspender todas as convicções teóricas, pré-conceitos e ideias pré-concebidas que podem ofuscar a essência do objeto enquanto fenômeno (HUSSERL, 1986, MERLEAU-PONTY, 2006).

Escavar ou reduzir fenomenologicamente é uma tentativa de “colocar entre parênteses” os conceitos e abstrações que adquirimos em nossa educação formal e refletir sobre aquilo que encontramos diretamente pela experiência (AMORIM FILHO, 1999). Colocam-se em segundo plano as explicações ou as “camadas” teóricas acrescentadas pelas ciências, as quais se sobrepõem a um substrato sedimentado, onde se esconde a essência do objeto a ser escavado. A essência não é o objeto em si, mas sim como ele se “expressa” aos sentidos do sujeito (HESSEN, 1987). Essa expressão enfraquece a rigidez da separação entre sujeito-objeto, pois se situa numa tensão entre o centro dessas duas entidades, tornando a relação entre elas mais fluída (MARANDOLA JR. 2005).

Esse método fenomenológico parte de uma intencionalidade deliberada do sujeito e não nega a importância das teorias da ciência clássica positivista, mas antes, serve para questionar suas fundamentações, bem como seus conceitos e modelos (HOLZER, 2010).

Para Merleau-Ponty (2006), o maior ensinamento da redução fenomenológica é a impossibilidade da redução, no entanto, ela serve como uma busca, um fim último, que prima pelo conhecimento intuitivo no momento em que a consciência se encontra com o mundo (MARANDOLA JR., 2005). Quando essa escavação é conduzida corretamente, descobrimos que muitos dos eventos e exemplos que previamente “sabíamos” se tornam questionáveis; e fatos da experiência que anteriormente teríamos ignorado se tornam centrais para a compreensão do fenômeno.

[...] a resolução não de suprimir, mas de colocar em suspenso, e como que de fora da ação, todas as afirmações espontâneas nas quais vivo, não para negá-las, mas sim para compreendê-las e explicitá-las [...] quando opero a redução fenomenológica, não me reporto do mundo exterior ao eu considerado como parte do ser, não substituo a percepção interior à percepção exterior, tento fazer explicitar as significações que em torno de mim constituem o mundo, e

que constituem meu eu empírico (MERLEAU-PONTY apud HOLZER, 2010, p.44)

É ao colocar a experiência humana como foco de atenção que surge, entre os vários motivos, o termo Geografia Humanista. Essa corrente tem surge na Geografia principalmente a partir da década 1970, justamente devido ao fato dessa orientação estar preocupada com um tema ao qual a Geografia e a Fenomenologia compartilham – o ser-no-mundo (DARDEL, 2011; HEIDEGGER, 2004; MERLEAU-PONTY, 2006; RELPH, 1976). O *époché* foi, então, tido como um possível caminho para se observar o papel das percepções e valores das experiências humanas, num contexto brasileiro em que surgia, por um lado, a revolução teórica (CHRISTOFOLETTI, 1976; GUELKE, 1979; SILVA, 1978), e por outro a abordagem crítica ou radical de base marxista (RAFFESTIN, 1993).

Mas, como a *époché* nos auxiliaria nessa cartografia da experiência urbana? Quais seriam seus limites para compreensão dos mapas mentais? E suas contribuições? A primeira possibilidade é uma cartografia comprometida com as vivências e experiências das pessoas, além de suas percepções. O mapeamento não se deteria em julgar aquilo que está “certo” ou “errado”, pois os mapas não estariam interessados em “representar” o objeto – tal como ele existe materialmente – mas sim a experiência que temos dele.

A experiência do pesquisador, enquanto o “meu eu empírico” (MERLEAU-PONTY apud HOLZER, 2010) subjaz toda e qualquer reflexão. As narrativas biográficas serão intencionalmente conduzidas para o desvelamento das imagens e formas da cidade, reveladas da “minha” experiência e misturadas às experiências dos conversantes. Será nesta “troca” que as cartografias pessoais se tornarão uma entre as diversas possibilidades de cartografias da experiência urbana...

Para ilustrar intelectualmente uma cartografia urbana, as questões proposta por Pickles (1985) poderiam muito bem nos orientar:

What is distance? What does proximity imply? How does environmental information accumulate over time? From the information that is received from an individual, how can we spatially represent what is known? What is the philosophical distinction between real and perceived environments? What is the nature of the image or cognitive map? How does a person ‘know’ the ‘real’ world? How can we adequately prove the reality of external world? To what extent is reality to be known in itself? What does ‘reality’ then mean? How can we determine appropriate real measures against which to measure the representation of reality? (PICKLES, 1985, p.36)

Todas essas dúvidas questionam, a partir da experiência e da existência, a objetividade de uma realidade geográfica. São essas dimensões que cartografaremos, sempre

considerando a experiência de quem “fala” e a experiência de quem “ouve”, a consolidar uma intersubjetividade coerente à expressão do fenômeno (HOLZER, 2010).

Marandola Jr. (2008a), a partir da orientação fenomenológica, mapeou a cidade de Londrina (PR), a partir das “Londrinas” que existem do imaginário e da experiência urbana. Sua pesquisa, assim como outras, rompeu com a resistência que ainda permeia dentro da academia científica em dar a voz àquelas pessoas que vivem diretamente o fenômeno urbano. Seus diários de trabalho campo carregavam não apenas as experiências das trajetórias biográficas das pessoas entrevistadas, mas as suas também, como pesquisador e morador de Londrina, sua própria cidade natal.

Assumo aqui também minha naturalidade campineira. Provavelmente muitos dos lugares e paisagens que aparecerão aqui fazem parte de minha cidade fenomênica, ou já fizeram em minha infância ou adolescência...

No entanto, essas vivências são compartilhadas e diluídas dentro de um contexto mais amplo de opiniões, que conferem tanto as reflexões e proposições que foram feitas pelo grupo de pesquisa do Projeto “Paisagem e Imagem da Cidade: A Forma e Experiência Urbana de Campinas” quanto dos entrevistados.

2.2.2 Os trabalhos de campo e as entrevistas

Como mencionado no início deste trabalho, esta pesquisa está inserida dentro do Projeto “Paisagem e Imagem da Cidade: A Forma e Experiência Urbana de Campinas”, cujo principal objetivo era discutir os componentes da imagem a partir de dois levantamentos de naturezas distintas. O primeiro tinha intenção de compreender qual é a forma do Centro da cidade de Campinas, investigar a relação entre a morfologia urbana e a percepção e experiência, entendendo que os atributos físicos do desenho e das próprias construções urbanas são componentes das experiências possíveis na cidade (MARANDOLA JR., 2011a). O segundo se detinha em investigar como as pessoas vivem e pensam Campinas através de suas histórias biográfica, espaços de vida e trajetória migratória⁸.

⁸ Os entrevistados foram escolhidos a partir de uma abordagem livre em trabalho de campo, em lugares estratégicos dos espaços públicos do Centro de Campinas, como a Praça Carlos Gomes, Centro de Convivência (Praça Imprensa Fluminense), Largo do Rosário e Largo do Pará. Preocupamos-nos em escolher pessoas de

O Centro fora o local escolhido por distintos motivos. O primeiro é a questão da escala. A imagem da cidade pode variar de acordo com sua escala de observação, pois elementos que servem como referência a partir de marcos regionais muito grandes nem sempre podem conferir o mesmo papel a partir da perspectiva local – são contextos diferentes. O Centro é um bairro de escala pequena, no entanto, sua imagem é fundamental para a cidade, pois é nele o lugar onde se encontra (ou deveria) maior número de equipamentos urbanos e espaços públicos. Mesmo que as cidades passem por um movimento de descentralização, onde diferentes tipos de serviços se espriam sobre o tecido urbano-metropolitano, o Centro de Campinas, peculiarmente, ainda tem seu papel como parte da imagem da cidade.

Outro motivo é a diversidade de pessoas que nele se encontra. Com uma enorme confluência de pessoas de diferentes bairros e regiões da cidade, a variedade de imagens poderia ser mais explorada.

Para discussão da forma de Campinas, além das informações obtidas a partir das entrevistas com os conversantes, contamos com os trabalhos de campo feitos pela equipe, cuja função era estabelecer bases e procedimentos para descrição da forma e paisagem, segundo a base de pesquisa de Lynch (2003) e a orientação fenomenológica de olhares mais exploratórios do que explicativos.

Os trabalhos de campo foram encarados como a experiência de um conhecimento intuitivo, sem estabelecer apenas as simples descrições e constatações de possíveis fatos da forma (MARANDOLA JR.; DE PAULA; PIRES, 2006). Composto por uma equipe de quatro pesquisadores – três campineiros entre eles – o primeiro desafio foi o de vencer a monotonia da cidade “ocultada” pelo olhar nativo. Era preciso “pegar de surpresa” as ruas, monumentos, prédios e praças e tentar formar opiniões de diferentes perspectivas do Centro da cidade.

Tais descrições de campo deram origem a diários e foram discutidas. As informações permitiram identificar as principais categorias de Lynch (2003), marcos, pontos nodais, vias, limites e bairros do Centro, com o intuito de ter uma imagem-primeira, que pode enviesar o olhar do leitor, mas também ajudar à compreensão e comparação das imagens e mapas mentais que virão a ser feitos pelos entrevistados.

características diferentes de classe socioeconômica, idade, gênero e local de residência. A pessoa não necessariamente precisaria morar em Campinas, mas teria que manter algum tipo de atividade, como estudo ou trabalho, que a fizesse vir cotidianamente para a cidade.

Concomitantemente, foi feito um levantamento bibliográfico prévio sobre Campinas que relacionavam temas como atributos simbólicos e culturais da cidade, projetos arquitetônicos, *design*, planejamento urbano, patrimônio arquitetônico e a procura de outras pesquisas que utilizavam o método de Lynch (2003).

As entrevistas foram divididas em duas etapas: 1) Aplicação de um questionário adaptado de Kevin Lynch (ver Anexo 1), questionário um; e 2) Entrevista de trajetória e história biográfica dos conversantes, questionário dois⁹.

O questionário um (Q1) é baseado no que Lynch (2003) aplicou aos moradores de Jersey, Boston e Los Angeles com o objetivo de levantar as imagens que as pessoas fazem do meio físico dessas cidades. No entanto, acrescentamos mais algumas questões que nos auxiliariam para necessidade de trazer informações condizentes com as problemáticas específicas do Centro de Campinas e o nosso método fenomenológico de pesquisa. Faremos um panorama geral dos dois questionários, a começar pelo primeiro.

No Q1, a pergunta #1 introduz o tom da entrevista ao pedir que o entrevistado fale sobre a imagem de Campinas e como pensa a forma da cidade. A resposta ideal da questão seria uma descrição topológica da cidade, como a percebe e suas impressões. Um dos papéis dos entrevistadores era usar estratégias para que o entrevistado discorresse sobre a cidade a partir de uma imagem que descreve Campinas em poucas palavras.

A questão #2 consistia em pedir para que o morador fizesse um mapa esquemático do Centro, trazendo elementos da forma urbana que lhe chamasse mais atenção, seja pelo seu papel de orientação, de beleza, prazer ou feiúra: uma espécie de *wayfinding* (ou *skecth maps*), onde seus elementos seriam carregados de significados ao decorrer do questionário. Pedíamos para todos os conversantes, arbitrariamente, iniciar seus mapas mentais do Centro a partir da Avenida Francisco Glicério. Esta é uma entre as várias grandes avenidas do Centro, mas que merece especial destaque pelo fato de se encontrar perpendicularmente com quase todas as

⁹ Para ter um número mínimo de entrevistados e organizar o período delas, foi adotada a estratégia de abordar pessoas e marcar o máximo de entrevistas possíveis. Como são dois questionários aplicados a cada entrevistado e, ainda, contando com um tempo médio de 90 minutos para cada entrevista, a estratégia de marcar data, local e hora da entrevista permitiu o desenvolvimento de compromisso e segurança entre entrevistador e entrevistado e meios de melhor gerir as conversas (quantidade, refinamento nos meios de conduzir a entrevista, necessidade ou não de marcar mais entrevistas, etc.). A equipe era de 10 entrevistadores e foi estipulado que cada um entrevistaria duas pessoas.

outras, concentrando um grande fluxo de pessoas e carros. São estes mapas mentais que serão utilizados para nossas análises das cartografias pessoais.

As questões #3 e #4, incluídas para auxiliar nas discussões mais específicas sobre a área central da cidade, perguntavam respectivamente sobre quais seriam os limites do Centro e qual seria o “coração” do Centro. Essas questões buscavam trazer informações sobre como os indivíduos julgam ser o centro do Centro, seu tamanho, sua estrutura, e o que lhe dá característica de unidade e coesão imagética.

A pergunta #5 pedia para que o entrevistado detalhasse (fisicamente falando) um trajeto que ele realizasse cotidianamente por meio das formas percebidas: locais mencionados, ordem das ruas recordadas, pontos de referência, associação entre áreas, ruas e prédios, suas sequências e relações (cuja lógica seria instituída pelo próprio indivíduo).

A questão #6 é referente aos sentimentos que o indivíduo sente em relação às partes ou ao caminho que ele faz no dia-a-dia. Se ele conhece todo o trajeto ou se sente perdido em alguma parte dele. Com essa questão poderíamos discutir o poder da fragmentação da imagem da cidade e sua influência na legibilidade da forma.

A questão #7 era uma pergunta direta sobre elementos do Centro que chamam mais a atenção, ao entrevistado. Há um detalhamento (através dos itens #7a, #7b e #7c) sobre “porquê” estas formas chamam atenção, e “quais” os sentimentos e emoções relacionados a elas, seguido de sua localização no mapa mental confeccionado pelo próprio entrevistado (esse item tanto verificava se este elemento já teria sido incluído antes no mapa quanto verificava o senso de direção do conversante).

A questão #8 requer que o entrevistado indique a direção norte em seu mapa mental. Atentávamos sobre como a pessoa se orientou para encontrá-lo. Com essa informação poderíamos entender qual a relação topológica o indivíduo faz com a cidade, como organiza as regiões de Campinas, além de entender, caso haja dificuldades, por que as mesmas existem.

A pergunta #9 dizia a respeito às vistas panorâmicas. Perguntávamos se a pessoa conhecia alguma visão ampla da paisagem da cidade. Essa informação era importante por dois motivos: o primeiro é saber se é possível ver Campinas de maneira mais geral de diferentes locais dela. Se sim, é possível diferenciar suas partes? Se não, qual a implicação da construção da imagem de uma cidade com poucas panorâmicas?

As últimas questões, 10#a., 10#b., 10#c., foram uma tentativa de contextualizar “quem é” o entrevistado, no sentido de balizar algumas reflexões sobre os “porquês” de suas

respostas e prepará-lo para o questionário (Q2), sobre suas histórias e espaços de vida. O Q1 se encerra perguntando o que a pessoa suspeita sobre o que estávamos investigando, a importância da imagem da cidade, as cidades que ela conhece e se ela se sente incomodada quando se perde.

O questionário 2 (Q2) (ver Anexo 2) se trata de uma entrevista semi-estruturada – ou seja, ela possui um número reduzido de questões que serviam para apenas orientar a conversa. Interessados na história de vida, nos apoiamos sobre as metodologias qualitativas em ciências humanas, porém esse termo se trata de uma designação muito geral que abrange linhas de pesquisa diferentes, como entrevistas, observação participante, história de vida, testemunho, análise de discurso, estudo de caso, pesquisa clínica, pesquisa participativa, etnografia, pesquisa participante, pesquisa-ação, teoria fundamentada (*grounded theory*), estudos culturais etc. (CHIZZOTTI, 2006).

Para Delgado (1990), a principal característica dessa metodologia é a não-compatibilidade com as generalizações e normatizações. Segundo a autora, essa maneira de analisar os objetos de estudo corrobora para as contra-generalizações e contribui para relativizar conceitos e pressupostos que tendem a universalizar as experiências humanas. Dessa ótica, o *quali* não necessariamente se contrapõe ao *quanti*, porém nega todos os pressupostos do método das ciências clássicas de experimentação que assumi a separação rígida entre sujeito e objeto, neutralidade do observador e normatização dos resultados.

Invariavelmente, tivemos que discernir de outros conceitos a memória como categoria de análise (BOSI, 2003; PASSERINI, 2006). Mesmo que historicamente o conceito venha ser mais calorosamente discutido pela história, na maioria das vezes como uma dicotomia “memória vs história” (LE GOFF, 1990; MARTINS, 1997) ou a objetividade científica da historiografia clássica contra a subjetividade a-científica da memória, notamos que muitos estudos tem dissolvido essa dualidade e mostrado outros caminhos para essa relação (LOPES, 2000; ROUSSO, 2006).

Aquém desta querela, para nossos fins de pesquisa, entendemos que a memória não é uma propriedade apenas do tempo, mas também uma categoria espacial que pode nos ajudar a entender os lugares que foram espacializados pelas lembranças de nossos conversantes (BACHELARD, 1993; RICOUER, 2007). Quanto à trajetória migratória, esta está alicerçada pela memória e pode estabelecer quais os parâmetros de cidade da pessoa, seu “estilo de vida”, uma vez que as visões de Campinas para quem vem da capital do estado ou de outra

cidade do interior, por exemplo, podem ser diferentes, influenciando tanto a maneira como ela percebe a cidade ou até mesmo seus envolvimento com os lugares (MARANDOLA JR.; DAL GALLO, 2010).

2.2.3 Cartografias pessoais e as formas de desenho

O termo cartografia pessoal foi escolhido pois sentíamos a necessidade de contribuir qualitativamente à ideia de mapas mentais e cognitivos. Além das questões iconográficas e de representação mental discutidos ao longo do trabalho, nos apoiamos sobre as trajetórias, histórias de vida pessoais. Elementos autobiográficos serão combinados com as respostas do questionário lynchiano e irão compor um roteiro para nossas análises. Isso significa afirmar que, em última instância, entendemos que cada entrevistado que trará sua voz aqui é seu próprio cartógrafo, e suas “projeções”, “escalas” e “simbologias” estarão vinculadas às suas imagens e vivências da cidade.

A intenção é apresentar alguns casos distintos de cartografias pessoais, mostrando diferentes faces de Campinas. Iniciaremos com os elementos biográficos de cada um com a intenção de delinear quem são nossos “cartógrafos” para a seguir apresentar seus mapas e uma possível reflexão sobre o que “projetam” nela.

As formas de desenhar variam. O contexto em que os mapas foram feitos tem uma intenção aparentemente descomprometida (questão #2 do Q1), como uma espécie de um croqui. No entanto, a forma física, os motivos, sentidos, significados e sentimentos que justificassem a presença ou ausência dos elementos no mapa dependeriam da sensibilidade do entrevistador em conduzir a conversa.

Apresentaremos algumas formas de desenho que não necessariamente apareceram nos casos que vamos expor aqui, mas que ocorreram ao longo das entrevistas obtidas do Projeto “Paisagem e Imagem da Cidade: a Forma Experiência Urbana de Campinas”.

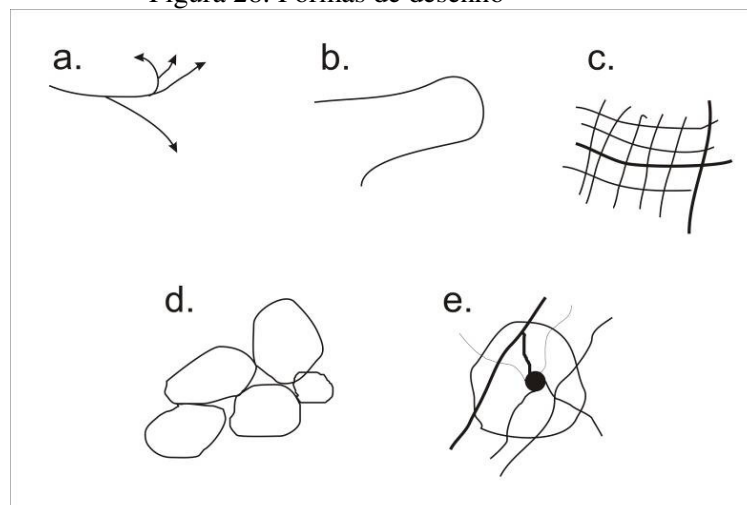
As sequências com que os mapas foram sendo desenhados obedecem em grande medida os modelos apresentados na Figura 28:

- a. Aparece frequentemente e é representado quando o conversante traça as principais linhas de movimentação, como avenidas, e a partir da

orientação delas vai traçando a espécie de um percurso, a acrescentar detalhes conjuntamente.

- b. Este exemplo se refere à representação primeiro de um limite da área central, possuindo forma e fronteira, para depois incorporar os elementos que estão inseridos dentro ou fora dele.
- c. Alguns entrevistados começavam por uma forma básica, um padrão de linhas que se repetiam para representar as quadras, sendo acrescentados os detalhes e elementos depois.
- d. Trata-se de uma distinção breve de limites entre subregiões dentro do Centro, onde o conversante poderia estruturar continuidades e descontinuidades da forma e paisagem do centro.
- e. Desenvolvida a partir de um núcleo familiar, onde tudo é por fim ligado, um ponto nodal. Deste núcleo integrador se irradiaria as principais vias e marcos.

Figura 28: Formas de desenho



Elaboração: Luiz Tiago de Paula (2011)

O fato de termos pedido para que as pessoas comessem a desenhar seus mapas a partir da Avenida Francisco Glicério influenciou, em parte, a forma pela qual elas apresentassem seu mapa. No entanto, não foram todos que seguiram tal sugestão. A ordem e o empenho em que os detalhes foram feitos revelou o tamanho, intensidade e a dimensão que cada pessoa constrói através de sua percepção e experiência a imagem dos lugares.

Alguns marcos, pontos nodais, limites e vias ganharam mais atenção verbal do que gráfica. Coube a nós rever se a ausência destes elementos nos mapas mentais seria de uma

dificuldade em apresentá-los (carto)graficamente devido a pouca força de sua imagem na cidade, inabilidade individual, ou descuido. Ou o inverso, que também ocorreu. Elementos que apareceram com clareza nos mapas, de maneira meramente explicativa, não tiveram o mesmo peso em suas descrições verbais ou expressões afetivas quanto ao lugar.

O que teremos, portanto, será além dos mapas mentais *in situ*, mapas interpretativos elaborados por nós, cuja intenção é balancear as dificuldades advindas desses obstáculos e as informações geradas a partir das trajetórias migratórias, histórias de vida...

3. DAS IMAGENS DA CIDADE ÀS CARTOGRAFIAS PESSOAIS DE CAMPINAS

“Ao entrar no território que tem Eutrópia como capital, o viajante não vê uma mas muitas cidades, todas do mesmo tamanho e não dessemelhantes entre si, espalhadas por um vasto e ondulado planalto. Eutrópia não é apenas uma dessas cidades mas todas juntas; somente uma é habitada, as outras são desertas; e isso se dá por turnos. Explico de que maneira. No dia em que os habitantes de Eutrópia se sentem acometidos pelo tédio e ninguém mais suporta o próprio trabalho, os parentes, a casa e a rua, os débitos, as pessoas que devem cumprimentar ou que os cumprimentam, nesse momento todos os cidadãos decidem deslocar-se para a cidade vizinha que está ali à espera, vazia e como se fosse nova, onde cada um escolherá um outro trabalho, uma outra mulher, verá outras paisagens ao abrir as janelas, passará as noites com outros passatempos amigáveis impropérios. Assim as suas vidas se renovam de mudança em mudança, através de cidades que pela exposição ou pela pendência ou pelos cursos de água ou pelos ventos apresentam-se com alguma diferença entre si. Uma vez que a sua sociedade é organizada sem grandes diferenças de riqueza ou de autoridade, as passagens de uma função para a outra ocorrem quase sem atritos; a variedade é assegurada pelas múltiplas incumbências, tantas que no espaço de uma vida raramente retomam para um trabalho que já lhes pertenceu.

Deste modo a cidade repete uma vida idêntica deslocando-se para cima e para baixo em seu tabuleiro vazio. Os habitantes voltam a recitar as mesmas cenas com atores diferentes, contam as mesmas anedotas com diferentes combinações de palavras; escancaram as bocas alternadamente com bocejos iguais. Única entre todas as cidades do império, Eutrópia permanece idêntica a si mesma. Mercúrio, deus dos volúveis, patrono da cidade, cumpriu esse ambíguo milagre”. (CALVINO, 1990, p.62-3).

Pouco daquilo que Gordon Cullen e Kevin Lynch desejavam na década de 1950 e 1960 pode ser visto hoje nas cidades modernas, “formas sensíveis” (LYNCH, 1976; LYNCH, 2003) de uma “visão contínua e seriada” (CULLEN, 1983). Relph (1986) argumenta que o funcionalismo estético do modernismo, o qual tentou negar toda e qualquer feição que se remetesse ao passado, fugiu de seu próprio controle, gerando uma cidade-mosaico de uma visão descontínua, fragmentada e de aparências às vezes confusas e descontextualizadas. A cidade moderna é multifacetada e Campinas não foge à regra: ela é a metrópole e ao mesmo tempo interior!

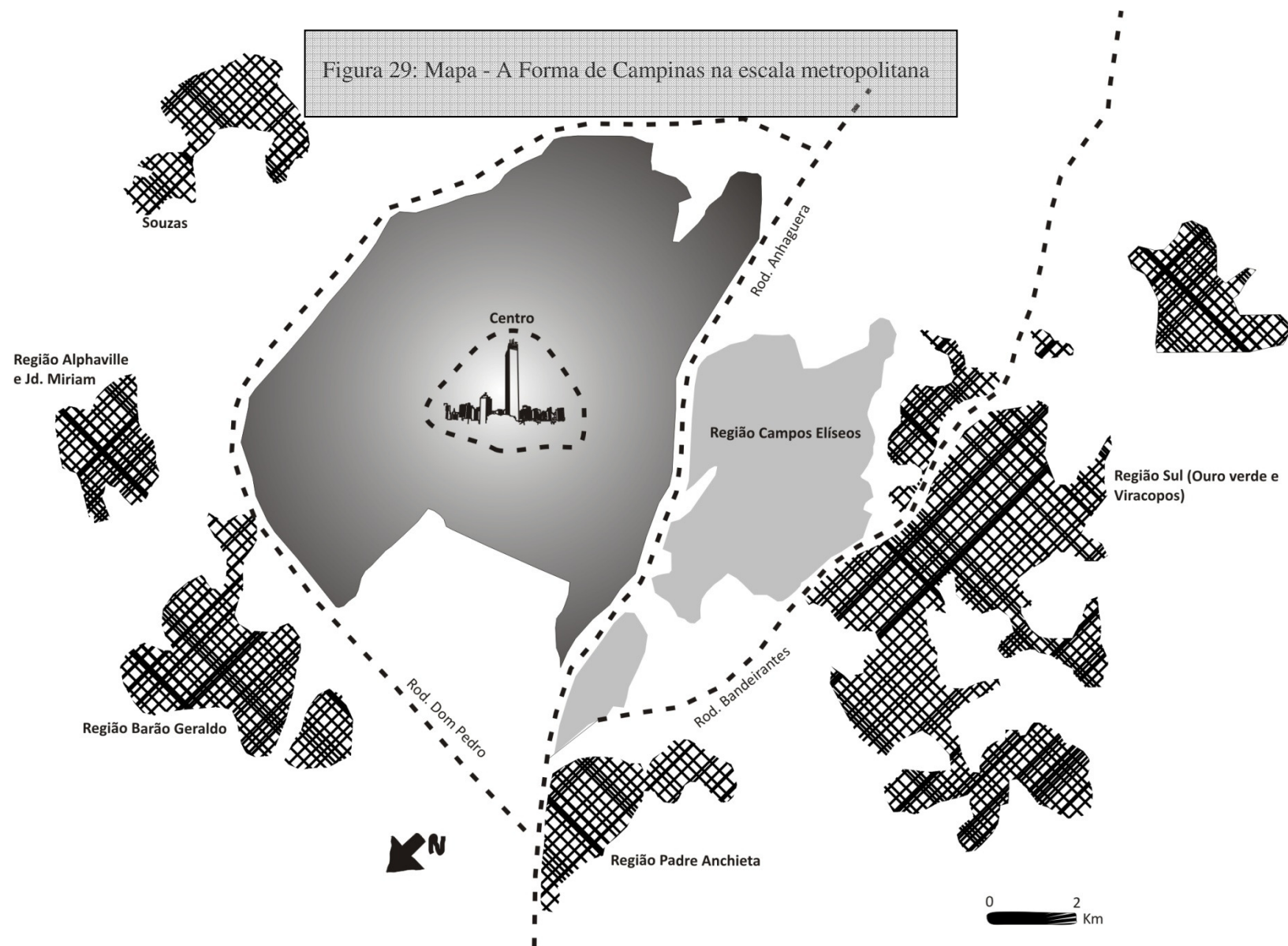
Campinas¹⁰ tem mais de um milhão de habitantes e é sede de uma região metropolitana que envolve 19 municípios. A possuir várias estradas estaduais, como as rodovias Anhanguera (SP 330), Santos Dumont (SP 075), Dom Pedro (SP 065) e Bandeirantes (SP 348), Campinas funciona como um “nó regional”, um ponto de encontro, a confluir pessoas das mais diferentes cidades de seu entorno, ou até mesmo da capital paulista devido à sua proximidade.

Se na sua escala metropolitana, Campinas é um núcleo condensado de vias viscerais para a mobilidade da região, na escala intra-urbana do município essas mesmas estradas recortam os bairros e distritos, tornando a morfologia urbana fragmentada e, às vezes, confusa. As mesmas rodovias que ligam lugares distantes da região, na cidade funcionam em seus cruzamentos como pontos nodais ou limites que separam bairros ao longo de sua extensão (Figura 29).

Pessoas que vivem nos bairros distantes (como no caso da Região Ouro Verde), ficando às bordas das grandes rodovias e nos limites da cidade, percorrem distâncias maiores para chegar ao Centro. A depender de seu modo de locomoção, se automóvel particular ou coletivo, sua experiência da cidade pode ser exaustiva ou em termos de detalhes da imagem, mais rica e multiescalar, reconhecem não apenas “o” Centro da cidade, mas vários subcentros (DE PAULA; MARANDOLA JR.; HOGAN, 2011). São possibilidades...

¹⁰ Campinas é uma cidade do interior paulista com pouco mais de 237 anos. Suas origens estão relacionadas aos processos históricos e econômicos vinculados ao período do açúcar quando fazendeiros buscavam terras para instalar lavouras de cana e engenhos, quando, então, surge a “Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso” (1774); período cafeeiro e das ferrovias que foram importantes para a economia da passagem do século XIX ao XX; e mais tarde, foi palco do processo de industrialização, principalmente a partir da década de 1970 (SANTOS, 2002). Hoje, a cidade leva a fama de umas das cidades mais aptas para investimentos no campo de pesquisa, com seus pólos, universidades e institutos tecnológicos.

Figura 29: Mapa - A Forma de Campinas na escala metropolitana



Bairros Centrais



Bairros Distantes



Bairros Intermediários



Vias/Limites

A distinção entre as três classificações de bairros está associada às suas relações com o Centro da cidade. Não apenas pela distância que os separam (centro-bairro), mas pela contiguidade da paisagem e relações topológicas que existem entre eles.

Os bairros centrais são aqueles que se estendem do Centro de forma mais contínua e menos fragmentada (em termos de paisagem) em comparação às outras duas categorias de bairro (intermediários e distantes). Os moradores desses bairros valem-se de grandes avenidas e ruas sinuosas de um tecido orgânico complexo, que mescla elementos do passado a novas estruturas que estão em constante transformação. As grandes rodovias não são tão requisitadas quando é necessário ir ao Centro. Para eles existem os bairros distantes, numa periferia remota, como uma imagem ou uma gravura, mas não são muitas vezes parte de seus lugares de vivência e nem sempre representam parte da imagem da cidade.

Bairros intermediários (Região Campos Elíseos), que no passado já foram lugares da extrema periferia da cidade ocupam hoje uma posição de meio-trajeto daquilo que seria “longe” e “perto” ao juízo dos campineiros. Moradores dessa região desfrutam da possibilidade de se moverem pela cidade tanto pelas avenidas que ligam os bairros quanto das grandes rodovias que conectam as diferentes regiões da cidade. Essa região é tanto tributária dos serviços oferecidos pelo Centro da cidade quanto dos subcentros que se localizam nas áreas mais periféricas.

Essa classificação que foi inspirada nas categorias de Lynch (2003) podem alcançar generalizações que não necessariamente condigam com as experiências que temos de Campinas...

Campinas pode ser pequena e provinciana àqueles que vêm da cidade de São Paulo ou de outra capital do país, ao mesmo tempo em que pode se revelar grande e sinuosa aos olhos daqueles que chegam de outro lugar do interior (OLIVEIRA JUNIOR, 1994; MARANDOLA JR., 2008b). Ela possui os ritmos lentos e silenciosos das praças arborizadas, dos bosques e dos bairros mais tradicionais próximos ao Centro, como no bairro Ponte Preta, Vila Industrial, Bonfim e Botafogo, com casas de jardins bem cuidados geralmente por aqueles antigos moradores que já alcançaram a velhice. Em contraste, podemos a poucas quadras encontrarmos o barulho das buzinas, congestionamentos de trânsito, semáforos, largas avenidas comerciais, edifícios modernos e assim por diante.

Pode-se experienciar também as grandes habitações verticalizadas que se encontram ao longo do *skyline* sobre o sudeste da cidade, como os conjuntos habitacionais da Região

Ouro Verde, os DIC's, a Vila União; ou a oeste, os conjuntos do bairro Padre Anchieta e Vila Régio. Todos eles saltam aos olhos de quem é de fora pelo excesso de contingente.

No Centro, existem aqueles que andam pelas históricas ruas estreitas como as famosas “Rua De Cima” (Rua Barão de Jaguará), a “Do meio” (Rua Doutor Quirino) e a “De Baixo” (Rua Luzitana) e espiam cada pequena loja, entram e saem para pechinchar produtos gastronômicos no mercado municipal (Mercadão), restaurantes e cantinas. Podem se incomodar e se espantar com a quantidade de carros, mas são pedestres que não se confundem com aqueles que atravessam as largas avenidas, como a Francisco Glicério, Campos Sales e Moraes Sales, rasgando a velha malha urbana. Estes têm o “passo apertado” e, por vezes, se aglomeram nos pontos de ônibus; ou ao dirigir o automóvel trocam de faixa rapidamente para ultrapassarem outros carros e otimizarem seu tempo de chegada ao seu destino.

Essas são algumas entre as diferentes maneiras de ser-estar em Campinas. Elas projetam diferentes experiências e formas da cidade. Algumas delas foram encontradas entre os transeuntes que entrevistamos; sendo que, entre eles, selecionamos alguns para apresentar e explorar mais a fundo essas possibilidades de cartografias...

3.2 Cartografia pessoal I: a cidade-cortada da migrante-estabelecida

Daniela¹¹ é uma jovem de 18 anos que nasceu em Campinas, mas sua família é toda de Paranavaí, norte do Estado do Paraná. Essa situação a coloca numa condição de estabelecida, por ter vivido toda sua infância e adolescência na cidade e, ao mesmo tempo, migrante, uma vez que quase todos os laços de amizade e parentesco da família estão fora da cidade. Essa informação é essencial para entendermos parte das relações que Daniela trava com a cidade, sua imagem e cartografia pessoal.

Enquanto migrante, Daniela não possui muitos parentes na cidade. Uns dos poucos são seus avós que moram na mesma rua do bairro onde ela nasceu e vive até hoje, Parque Universitário, na região Ouro Verde, sul de Campinas. Todos os anos de sua infância, portanto, os períodos de escola infantil, Ensino Primário e Fundamental foram vividos nas

¹¹ O nome dos entrevistados são fictícios por medidas de sigilo pessoal.

redondezas desse bairro distante do Centro. Seus trajetos pela cidade se limitavam ao Centro de Campinas na companhia dos pais, quando iam à busca de lazer ou serviços.

Ela afirma ter poucas lembranças da cidade em sua infância, estando suas imagens passadas da cidade bastante reduzidas ao bairro onde morou. Campinas ainda, segundo Daniela, é muito recente para sua concepção de cidade, pois sua autonomia de se deslocar a lugares diferentes, sem a presença e segurança dos pais, se iniciou há pouco, no Ensino Médio, quando ela passou a estudar no Colégio Técnico ETECAP, na Avenida Coronel Antônio Rocato (conhecida popularmente como Estrada dos Amarais) e, depois, ao fim do Ensino Médio no cursinho pré-vestibular Cooperativa do Saber, lugar onde estuda atualmente, na Rua 14 de Dezembro, Centro de Campinas.

A cidade para Daniela está sobre uma grande descoberta. O trajeto de sua casa ao Centro leva normalmente quase uma hora de duração. A Avenida Amoreiras, por onde faz quase todo seu trajeto é a via da cidade mais familiar para ela. Esta traça um eixo central de ligação entre a região onde ela mora e o Centro. Além da paisagem da Avenida Amoreiras garantir certa identidade ao longo de sua extensão, onde lojas e variados tipos de comércios se seguem em sequências variadas de cores de placas e fachadas de propaganda, sua forma tem um peso importante. Ela é mais larga em função do corredor exclusivo de ônibus, situado em seu centro, e apesar de ter curvas, estas são, na perspectiva dela, curvas leves ou perpendiculares, em que ao longo do trajeto sempre permanece seu sentido essencial sudeste-nordeste.

O mapa da Figura 30 apresenta o trajeto que Daniela faz entre sua casa, no Bairro Parque Universitário, até o Curso Pré-vestibular na Rua 14 de Dezembro, Centro, todos os dias úteis da semana. O bairro está localizado sobre uma leve colina e é delimitado por um rio, do qual ela não sabe o nome. Desta colina ela consegue ver partes do bairro, como o campo de futebol que serve como referência, pois demarca a entrada e saída do bairro. Ao longo de todo o caminho, os únicos elementos que se destacam unicamente pela sua forma física são a lagoa que se encontra próximo ao seu bairro, logo depois do “*campinho*”, e o “*amontoado de areia*” representado pela Olaria, já na Avenida Rui Rodrigues, a qual antecede e é uma continuação da Avenida Amoreiras. Os outros marcos são parcialmente funcionais, ou seja, Daniela os representa segundo sua utilidade e características da forma, como escolas de línguas (Fisk), supermercados (Tenda), delegacia (Polícia Ambiental), fábricas (Bosch), entre outros. Durante sua fala, ela indicava o nome do comércio, por exemplo, e a cor da fachada do prédio ou de sua placa de propaganda.

O Terminal Central e a bifurcação que acontece no início da Rua Paraná são os únicos pontos que obriga Daniela se esforçar para identificar possíveis diferentes direções. A Rua Paraná ela alega só existir este nome em mapas de listas telefônicas, pois seria o início da “*verdadeira Amoreiras*”. Ao longo de seu caminho, não há pontos nodais que obriguem ela a fazer escolhas e a maioria das linhas de ônibus de transporte público que ela utiliza faz este trajeto, cortando a cidade pelas avenidas principais.

A cidade de Daniela é cortada, pois o “efeito túnel” é a forma pela qual ela aprendeu a ver a cidade, ou ainda, é como a cidade sempre se mostrou para ela... É como se toda a malha urbana fosse recortada pelas grandes avenidas, e o que estaria fora destas não tivesse muita importância à imagem da cidade...

Seu mapa do trajeto casa-estudo foi iniciado pelas vias. Ela estabeleceu as curvas e mudanças de direção, e depois foi estruturando os elementos que lembrava, todos eles sobre sobre as margens das vias.

Talvez se vendássemos Daniela e a colocássemos em uma rua distante a uma ou duas quadras da Avenida Amoreiras, ela talvez não reconheceria em que parte da cidade está. Essa fragmentação causada pelo “movimento” se dilui na medida em que Daniela se aproxima da área central. Ali ela é obrigada a pensar onde descer e quais trajetos traçar. O Centro é onde ela começa seu caminho a pé...

A primeira imagem do Centro de Campinas para Daniela é o “*fluxo de pessoas, ruas, prédios, sistemas de locomoção, ônibus, poluição, barulho...*” e ao mesmo tempo o lugar onde ela estuda, faz suas compras e encontra seus amigos. É, sem dúvida, um espaço de descobertas para essa jovem estudante.

Durante a conversa e a confecção de seu mapa mental (Figura 31), ela deixava claro que suas referências geográficas eram, entre a maioria dos casos, comércios entre outras coisas que ela mesma julgava subjetivas. A justificativa para os pontos de comércio se baseava na possibilidade de suprir suas necessidades de serviço em um só lugar, o Centro, evitando mais viagens e deslocamentos para satisfazê-las. As referências que ela julgava ser “subjetivas” eram, por exemplo, os moradores de rua na Rua Regente Feijó e os vendedores ambulantes que ficam sobre a multidão que segue a Rua Álvares de Machado.

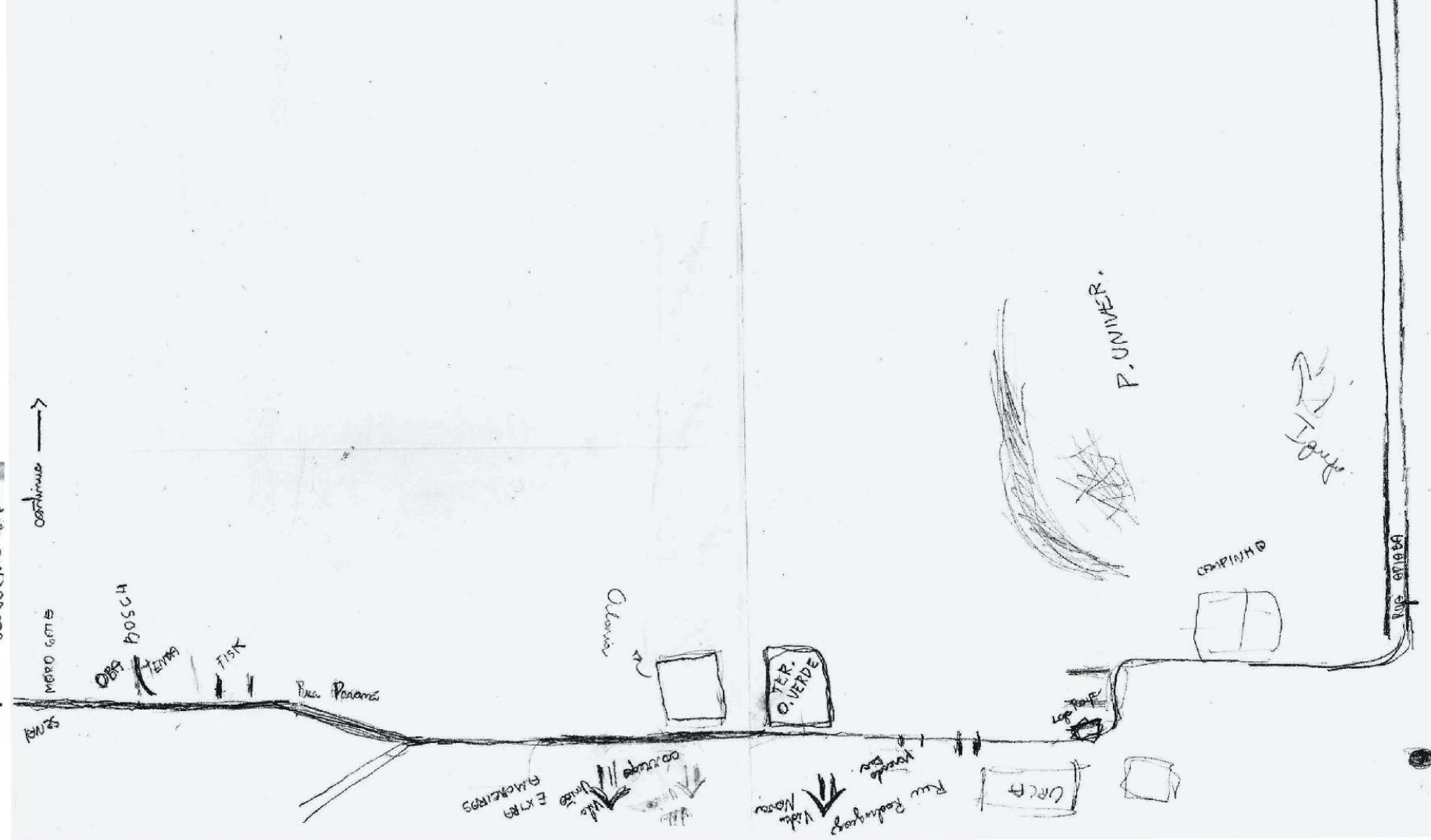
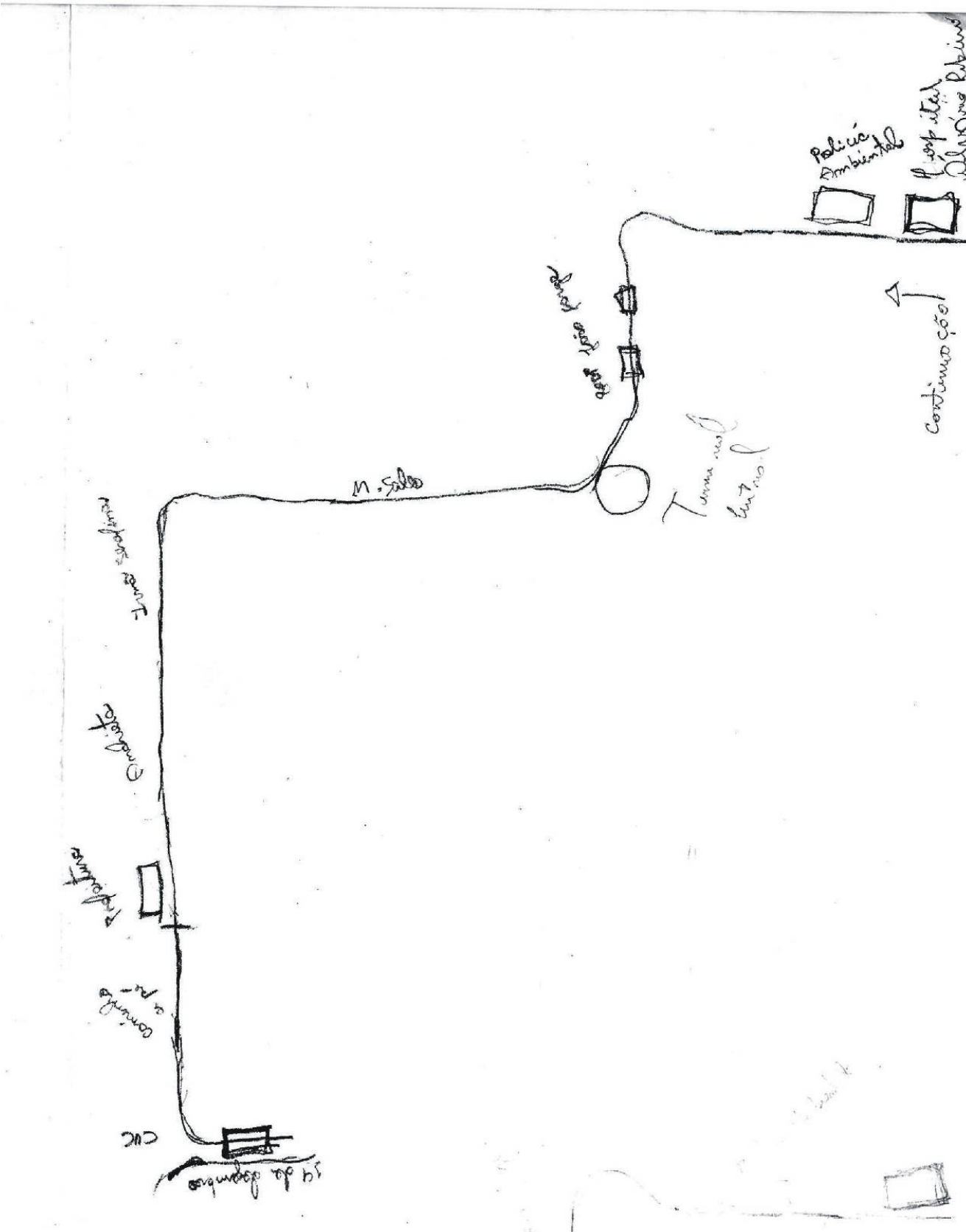


Figura 30: Mapa – Trajeto de casa para o Centro por Daniela

Em relação à sua orientação a partir das formas físicas da imagem do Centro, Daniela destacou de maneira bem clara: o que estrutura a área central da cidade são as largas avenidas. É a partir delas que ela faz e orienta seus trajetos a pé ou de ônibus. As “*ruas pequeninihas*” são de difícil identificação, e ela poucas vezes passa por elas, por serem “*muito apertadas e demorar mais*” para atravessá-las. As grandes avenidas, portanto, são como cortes que perpassam e formam os lugares – por isso demos o nome de sua cartografia.

Ao pedir para que Daniela começasse pela Avenida Francisco Glicério, ela logo traçou a linha, mas a ignorou. Pediu para que iniciasse o mapa da Avenida Moraes Sales. Na verdade, era o que queríamos, ou seja, fazer com que o próprio conversante tomasse postura e indicasse sua própria forma de cartografar o Centro.

A Avenida Moraes Sales é a via por onde Daniela chega ao centro, e segundo ela é o “coração” deste, onde passam quase todos os ônibus “*e nunca ninguém ira perguntar: onde fica a Moraes Sales?*”. É a partir dela que tudo se estrutura, os limites e as outras ruas estão invariavelmente ligadas a ela. A força da sua imagem é reforçada pelo contraste com as estreitas ruas e pela quantidade de grandes prédios que tem nela.

Para Daniela, quase todo o Centro é muito parecido, os elementos que permitiram a distinção das partes, portanto, foram os tamanhos (largura e extensão) das vias. Todos os limites da área central foram apontados pelas grandes avenidas Andrade Neves, João Jorge (na altura da marca), José de Souza Campos (Avenida Norte-Sul) e Orosimbo Maia. Nas ruas que cruzam o “coração do centro”, Avenida Moraes Sales, a não ser pelo entroncamento de praças e largos, todos os elementos lembrados foram referentes ao comércio. As ruas Doutor Quirino e Barão de Jaguará – ruas históricas, em forma de “desfiladeiros de prédios” – Daniela não conseguiu lembrar de nenhum elemento.

Um propriedade da forma não foi explicitamente mencionada, mas ajudou Daniela a cartografar o Centro – a informação topográfica. As flechas ao lado direito do mapa indicam a orientação do relevo, o sentido das vertentes. Durante toda conversa, Daniela se referia a “subir” ou “descer” no momento em que desenhava as ruas. Em seu trajetos à pé, quando precisa andar pelas ruas em busca de serviços, ela desce do ônibus na Avenida Moraes Sales e de lá decide “descer” para onde ir, pois sabe que não enfrentará os obstáculos e cansaço das subidas (Figura 32).

Figura 31: Mapa – Centro por Daniela



A maioria das informações trazidas por Daniela em seu mapa era de natureza *wayfinding*, a revelar atributos que ela julgava essenciais para se orientar no Centro. Aparentemente, não havia muitas memórias de eventos ou relações explicitamente sentimentais com os lugares. Daniela sentia dificuldade em descrever seus sentimentos em relação aos principais marcos da paisagem. Os “elementos de uso” são as lojas e outros tipos de comércio que foram memorizados não pela sua forma mas pela sua utilidade.

As avenidas não apenas cortam o Centro, mas elas estruturam toda a sua imagem particular, suas impressões “*fluxo de pessoas, ruas, prédios, sistemas de locomoção, ônibus, poluição, barulho...*” até o ponto de orientar as direções cardeais. Para encontrar o norte (N), Daniela se valeu das largas avenidas também, considerou suas formas perpendiculares como os próprios eixos cardeais.

Quando pedido para mencionar os elementos mais importantes do centro, ela citou a Igreja Catedral Metropolitana, mas não se lembrou de seus aspectos físicos, nem mesmo soube a indicar no mapa. No entanto, a nova Igreja Universal (que fica no caminho por onde Daniela chega ao Centro) de arquitetura moderna, que se situa na Avenida João Jorge, Daniela indicou no mapa e a descreveu como:

Um espaço bem grande, diferente da Prefeitura, ela é amarela e tem uma letra dourada, tem um símbolos estranhos, muito grandes e chamativos. E dentro o que dá pra ver é um espaço escuro. Tem um mosaico, um vidro colorido, uma coisa bem legal, e tem um [...] e tem um aquele negócio de plástico que faz *standard*. Tem um negócio preto que mostra a programação de lá, que fica do lado, assim. Aí tem uma escadaria enorme também, tem um espaço bem amplo. Se eu não me engano, o corrimão dourado, uma escadaria ampla. Tens uns jardinzinhos, se eu não me engano, dos lados, assim. O que importa que é grande e amarelo também.

Outro marco que teve destaque foi o Banco do Bradesco, que fica na esquina entre as avenidas Moraes Sales e Francisco Glicério, que “[...] *não é tão grande, e também tem escadaria e letra vermelha, é claro. Eu vejo ele, ele fica de esquina. Ah e ele é branco aparentemente e eu acho que eu nunca vi o interior dele. Deve ter alguma cor fosca no vidro.*”

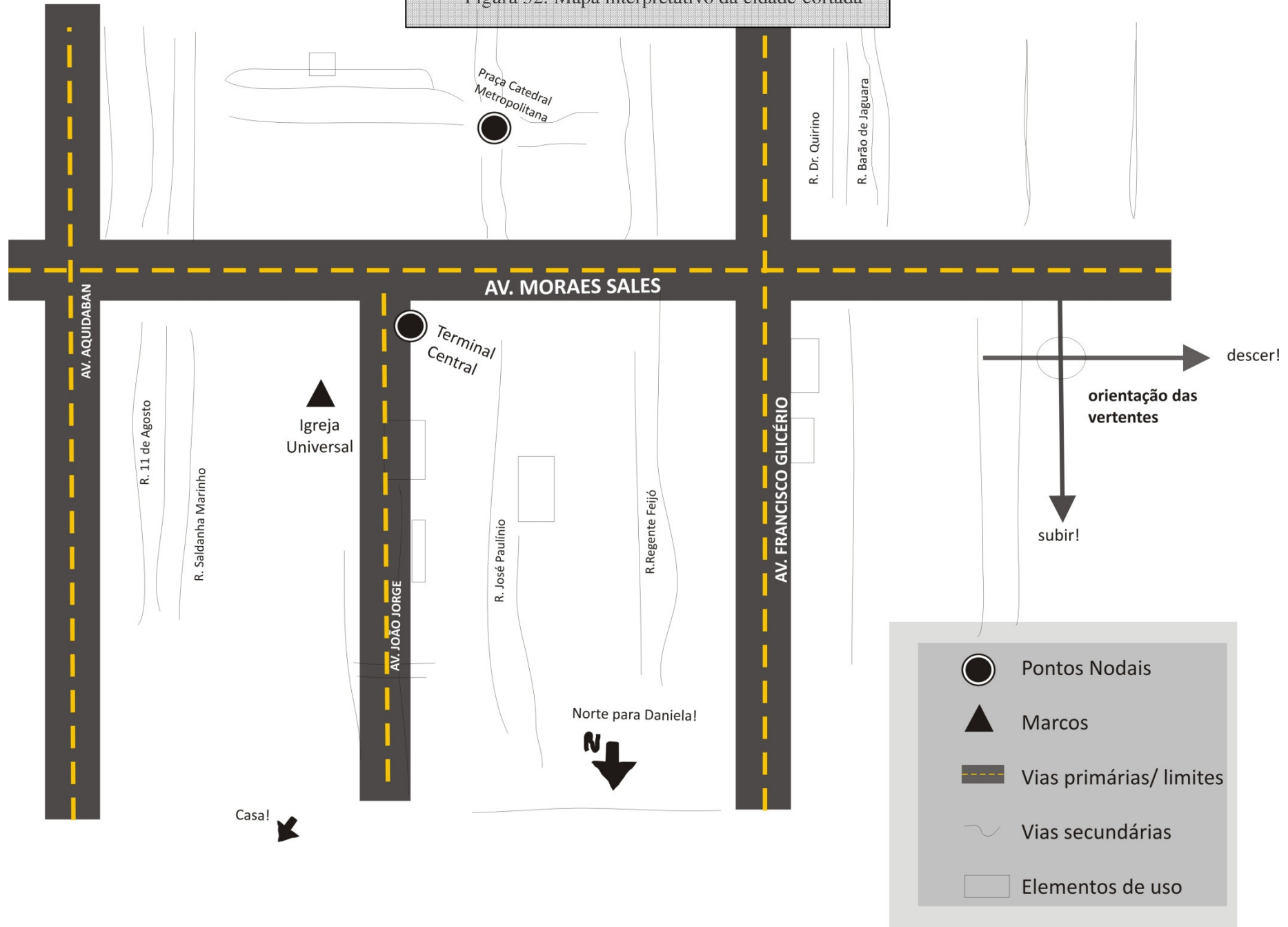
Ambos os marcos são visualmente atrativos por sua forma e servem de referência, uma vez que Daniela não frequenta a Igreja Universal e nem mesmo o banco (não conhece seu interior). E é assim que Daniela estabeleceu quase todos os pontos sobre seus trajetos feito pé na área central. Ela alega se auto-cobrar em memorizar lojas de roupa, prédios de prestação de serviços públicos, sebos, entre outros, para não enfrentar o contratempo de ter de procurar

quando precisar. Isso indica certa homogeneidade das formas da rua, por mais que Daniela as identifique pelo nome e sequência.

Daniela é jovem e está construindo suas relações com o Centro e a cidade há pouco tempo. Essa maneira de enxergar o Centro de forma funcional, por meio principalmente das grandes avenidas, é natural na cidade moderna. É pelas vias que nos deslocamos e estruturamos nossos mapas particulares. O enriquecimento de elementos que extrapolem as vias é um processo natural de seu aprendizado e será repercutido de acordo com seu envolvimento com os lugares.

Por enquanto, para Daniela, a imagem da cidade é a experiência das grandes avenidas, em meio a uma série de pequenas ruas. Estas são de paisagens monótonas, sendo difícil caminhar entre elas, devido à sua estreiteza, e fácil de se perder por causa de sua monotonia da forma. As avenidas, ao contrário: são elas que estabelecem os limites das áreas do Centro, cortam e redirecionam os eixos de direção bairro-centro e se localizam os marcos mais visíveis de seus trajetos cotidianos...

Figura 32: Mapa interpretativo da cidade-cortada



3.3 Cartografia pessoal II: a cidade-cercada do estabelecido

Wilson é artesão e tem 44 anos. Sua rotina consiste em trabalhar em casa, fazendo seus artefatos e, depois de pronto, entregar na casa de clientes. Aos finais de semana, expõe e vende suas obras na Feira *Hippie* que ocorre na Praça Imprensa Fluminense (ou Centro de Convivência), localizada no bairro Cambuí. Essas simples atividades já garantiriam um variado número de lugares espalhados pela cidade que justificasse a experiência que Wilson tem dela. Mas sua trajetória de vida pode nos revelar mais elementos.

Filho de migrantes, com pai mato-grossense e mãe baiana, ele nasceu em Campinas e cresceu no bairro Vila Lemos. Este, junto com o bairro Proença, Guarani, forma uma região residencial de bairros antigos e bem estabelecidos a leste do Centro (os Bairros Centrais da Figura 29). Na perspectiva da experiência, esses lugares não são tão próximos ao ponto de os considerarmos parte deste, mas são facilmente acessíveis a uma caminhada de 20 minutos da área central.

Wilson acompanhou a maioria das mudanças de seu bairro e da cidade ao mesmo tempo, suas imagens de Campinas são sempre temporalmente comparativas. Para cada elemento, ele fez questão de explicar a imagem do passado e a imagem do presente.

O bairro Vila Lemos, na sua infância, contava com pequeno número de equipamentos urbanos como asfalto e calçamento – uma paisagem comum aos bairros da época. Ir para o Centro era ir para “a cidade”, em um período que, segundo ele, haviam poucos bairros urbanos em formação e o processo de verticalização ainda era incipiente. Ao andar pelas estradas da cidade, ainda era possível associar o nome de Campinas à sua imagem ou paisagem. Existiam ainda muitas áreas rurais, pequenas colinas a desenharem uma campina que se estendia ao horizonte. Ele ainda afirma *“muita gente que vêm pra cá hoje não sabe porque Campinas tem esse nome!”*

Na sua adolescência, estudou no SESI da Avenida Amoreiras, no Parque Itália, bairro fronteiriço com o Centro, e trabalhou em alguns lugares deste. Praticava atletismo e percorria grandes distâncias como de sua casa até o local de estudo, ou aos fins de semana para os distritos de Souza e Joaquim Egídio. Fala com nostalgia das corridas e do prazer de contemplar a paisagem durante o percurso. Talvez esses sejam um dos motivos por se sentir tão à vontade para falar de Campinas.

Ao longo de toda sua trajetória biográfica na cidade, Wilson acumulou e conheceu diferentes amigos e bairros da cidade, acompanhou as mudanças da paisagem, experimentou

diferentes Campinas. Porém, confessa que os bairros relativamente mais novos – referindo-se às novas áreas periféricas como DIC's, Parque Itajaí e Jardim Vida Nova – ele não conhece ou conhece superficialmente. Ele estabelece descrições bem claras sobre as áreas mais antigas, guarda lembranças, constrói e reconstrói novas relações com os lugares do passado que já não são mais os mesmos. Percebe as mudanças que se seguem a partir de uma perspectiva tanto local do centro quanto mais geral da cidade.

Wilson é o mais próximo daquilo que consideráramos um estabelecido, na concepção de Elias e Scotson (2000). Na descrição dele sobre o Centro, veremos que diferente de Daniela, ele estrutura o lugar por áreas distintas e não pelo prolongamento das margens das vias. Ou seja, parte de suas delimitações estão presas às paisagens e as suas continuidades da forma, ritmos e atividades cotidianas dos lugares.

Para ele, existe o “centro velho” que é a região próxima à linha ferroviária. Pequenas ruas paralelas de prédios pequenos e paisagem contínua que se estendem até a abertura da larga e movimentada Avenida Francisco Glicério. Acha esse pequeno “pedaço” bonito e lamenta por aquilo que julga ser a deterioração da área por causa do abandono, da presença dos prostíbulos, moradores de rua, saqueadores e alcoólatras.

A beleza da cidade para ele, tanto no Centro, quanto durante seu trajeto ao sair do bairro se resume às reminiscências do passado, como as ruas de paralelepípedos, aquelas que passam rente às casas antigas e à linha do trem, os bosques e estádios. Quando perguntamos sobre os elementos que ele julga ser mais importante para a imagem do Centro, ele citou as ruas mais antigas: Rua Luzitana, Rua César Bierrenbach e Rua Barão de Jaguará. Para Todas elas possuem casarios coloridos e as suas estreitezas as tornam lugares mais aconchegantes. Alguns elementos que também conferem essa identidade do passado foram excluídos de sua lista intencionalmente. Ele explica que nos casos das Igrejas Catedral Metropolitana e a Basílica Nossa Senhora do Carmo, a deterioração delas enfraqueceram suas imagens, por mais que ainda sirvam de referência.

Wilson tem segurança para falar das vias e marcos do Centro. Mas somos surpreendidos no momento em que ele se propõe a cartografar a cidade. Diferente daquela narrativa nostálgica que inclui a linha do trem, os casarios e ruas de paralelepípedos, Wilson nos revela outra cidade.

Quando na primeira pergunta o indagamos qual a primeira coisa que lhe vinha à mente quando pensava em Campinas (a sua imagem), ele falou sobre o crescimento da cidade,

a chegada de indústrias, as estradas e pólos tecnológicos, tudo associado à criação da região metropolitana. Isso lhe confere no mínimo duas Campinas coexistentes.

A primeira é aquela que tem relação com seus espaços mais imediatos, de sua vida cotidiana, lugares onde ele cresceu e sente saudades.

A segunda é a cidade metropolitana que cresce impulsionada pelo “desenvolvimento” econômico, das grandes rodovias e grupos industriais.

O mapa de Wilson suspende por um momento a Campinas do passado e dá espaço para Campinas metropolitana que não para de crescer. Ao pedirmos para desenhar seu mapa, a primeira prerrogativa de Wilson foi *“quanto mais a cidade cresce, mais seu centro se expande”*. Isso deu subsídio para ele revelar uma habilidade mutável que tem da imagem da cidade. Ele identificou Campinas em diferentes escalas, mesmo não a conhecendo suas áreas mais periféricas.

O primeiro elemento cartografado foi a Rodovia Dom Pedro, onde através dela ele “cercou” e delimitou todo o centro, o qual chamou de Centro expandido. Daí por diante, ele não se preocupou muito em ordenar e relacionar os elementos topologicamente de forma correta, mas se atentou em indicar quais eram os marcos, vias e pontos nodais que estavam “do lado de dentro” e quais estavam do “lado de fora” da cidade-cercada pelas rodovias.

Em seu esboço, explicou que existem dois centros: um expandido que envolve todos os bairros que se encontram dentre a Rodovia Dom Pedro, Anel Viário e a Rodovia Anhanguera, a mesma área que classificamos como Bairros centrais; e outro que ele chamou de “centro comercial”, o qual é delimitado pelo bairro Centro mais comumente identificado pelos campineiros. Este é delimitado por Wilson pelas Avenidas Orosimbo Maia, Avenida Aquidaban e Avenida Anchieta, a qual faz o limite entre o Centro e o Bairro Cambuí.

Ao traçar as rodovias Dom Pedro e Anhanguera, ele demarcou os Shoppings Center Dom Pedro, Galleria e Iguatemi como marcos na paisagem, devido aos seus tamanhos e visibilidades visto das estradas, depois destacou genericamente as indústrias ainda nestas rodovias para explicar a expansão da cidade que, na sua opinião, se dá pelas rodovias. Feito isso, começou a descrever as partes internas da área cercada pelas rodovias Rodovia Dom Pedro e Anhanguera.

O Centro (referindo-se ao seu “centro comercial”) é dividido pela Avenida Francisco Glicério. Justifica que ao norte dela há *“um comércio mais antigo de outra filosofia, diferente dessas coisas mais moderna como os shoppings center”*, enquanto a baixo delas há as três

ruas estreitas, Barão de Jaguará, Dr. Quirino e Luzitana, antes de alcançar o limite com o Cambuí, na “*Avenida da Prefeitura*” (Avenida Anchieta). Traçou uma grande flecha (o triângulo à esquerda do mapa é a extremidade desta) que representa a Rua Sales de Oliveira, “*que fica atrás da linha de ferro...*” como um limite secundário desse pequeno centro.

O Castelo (Torre Vitor Negretti), apenas marcado pela palavra de seu nome, é um marco importante para o centro expandido, foi o primeiro a ser anotado depois das delimitações das duas escalas do centro. Wilson diz que além de ser o ponto mais alto do relevo, de onde é possível se ter uma panorâmica da cidade, ele reconhece sua arquitetura como um marco importante da paisagem (Figura 22).

A Avenida José de Souza Campos, vulgo Norte-Sul (Figura 33), além de servir para ele como referência para indicar o norte e o sul do seu mapa, ele a colocou como um limite secundário do “centro comercial”, ressaltando sua largura, a presença de lojas modernas de veículos com vitrines luxuosas e prédios de escritórios de fachadas espelhadas .

O Anel Viário, apesar de ser uma auto-estrada que faz a conexão entre as duas rodovias que Wilson utilizou para delimitar seu centro-expandido, Anhanguera e Dom Pedro, ele teve dificuldades em localizar, mas sugeriu o anel como uma via integrante da parte interna da cidade. Pontuou-o próximo às indústrias para remeter-se à paisagem das estradas. Na outra extremidade, para fazer menção a essa imagem de auto-vias, apenas demarcou Campinas Shopping e Rodovia Santos Dumont (Figura 34).

Wilson revelou duas faces de uma mesma cidade. Sua imagem de Campinas é mutável tanto no tempo quanto no espaço. Verbalmente, ele priorizou a parte interna da cidade-cercada. Falou das igrejas, dos prédios de comércio mais antigos e das ruas estreitas de paralelepípedos. Relembrou quando os bairros quando ainda não eram verticalizados e a linha do horizonte desenhada sobre as colinas...

Para o seu mapa do Centro, imaginou a cidade em outra escala, se preocupou em estabelecer os “cercos” rodoviários, e separou os elementos internos e externos a eles, e como faz para se localizar.

As duas imagens são tributárias de seus deslocamentos diários desde sua juventude, o lugar de sua residência (a Vila Lemos) e os deslocamentos que tem de fazer devido ao seu trabalho hoje (as grandes rodovias).

Figura 33: Mapa – Centro por Wilson

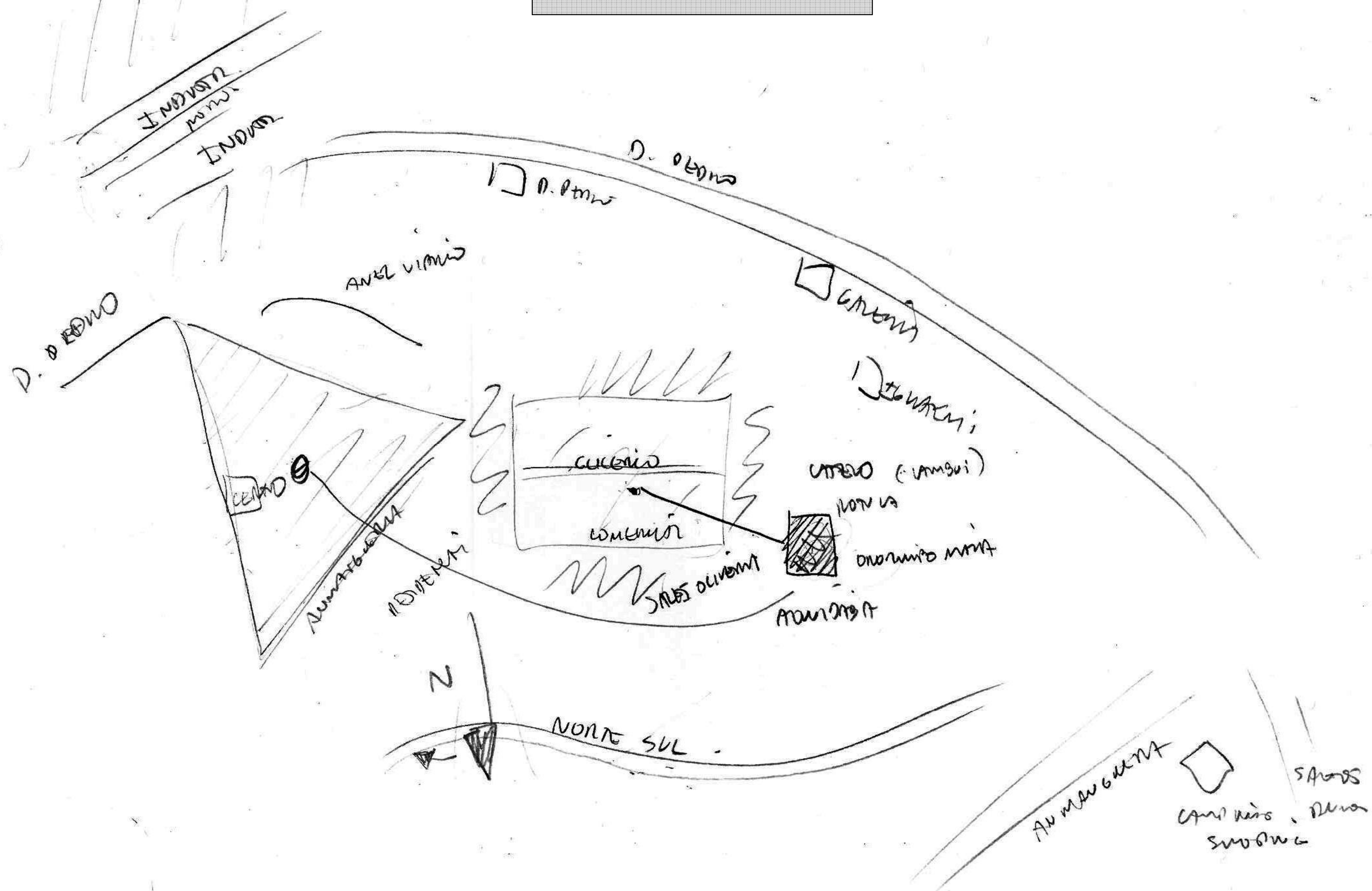
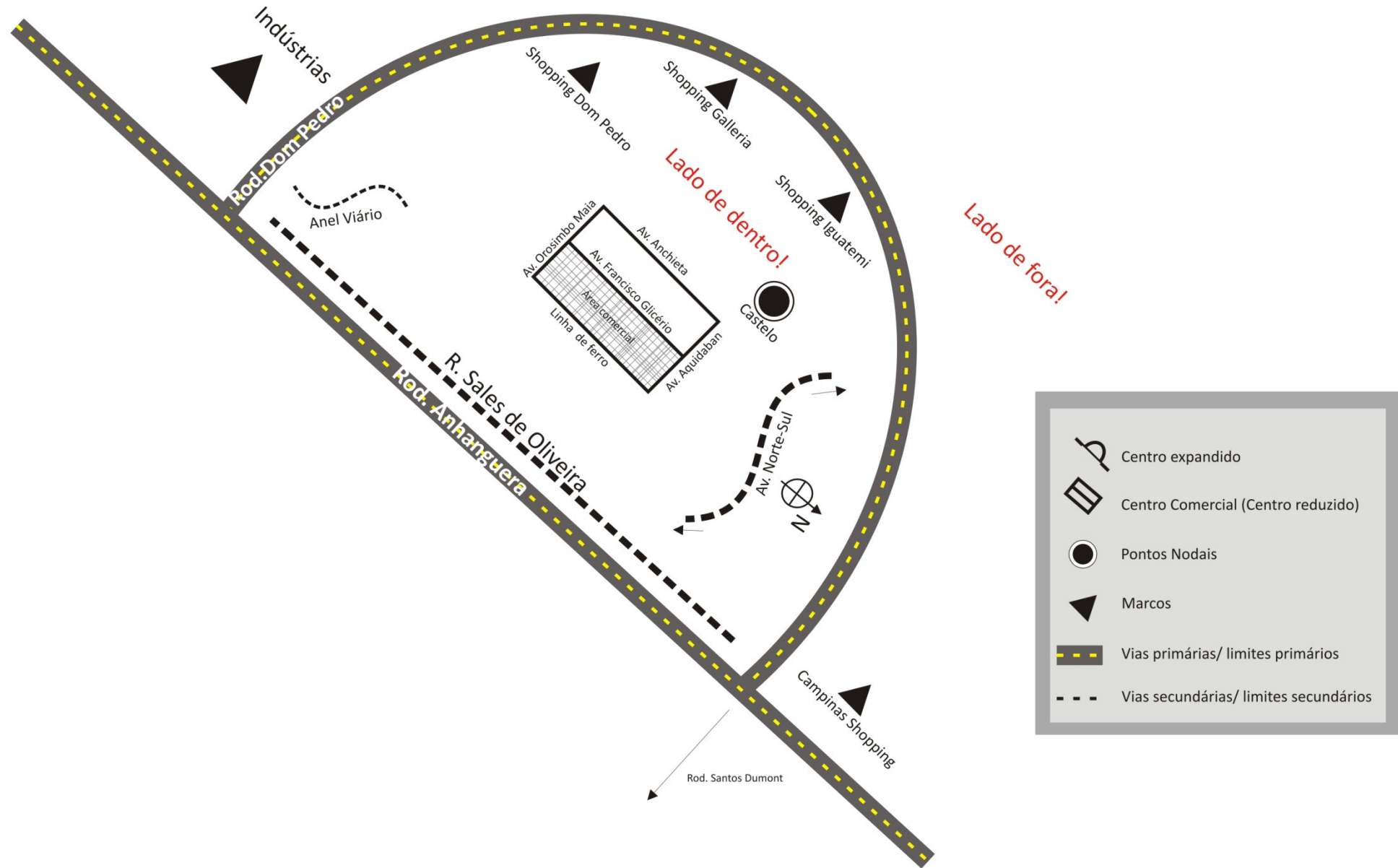


Figura 34: Mapa interpretativo da cidade-cercada



Wilson se caso perdido em qualquer parte desconhecida da cidade, portanto, perguntaria se está além da Rodovia Anhanguera, ou próximo à Rodovia Dom Pedro. Caso estivesse entre elas, a escala de legibilidade local da cidade mudaria instantaneamente, permitindo-o, então, observar a paisagem e perguntar o nome do bairro e as avenidas e ruas principais que o compõem, lhe trazendo segurança para prosseguir caminho... estaria tranquilo... *“aqui tô em casa”*...

3.4 Cartografia pessoal III: a cidade-tabulada do percurso cotidiano

A imagem das cidades é mutante, não só pelas suas transformações estruturais que acompanham seus sucessivos períodos históricos, ela muda ao longo de nossa vida, a maneira e a intensidade com que a vivemos. A cidade vazada da jovem Daniela é alicerçada sobre avenidas, sendo as paisagens que se escondem para além delas, vazios. Wilson, ao longo de sua vida, aprendeu a cercar a cidade pelas rodovias, estabelecer seus limites internos e distingui as partes da cidade a partir desta referência. A próxima cartografia pessoal que veremos é feita a pé, mais lenta, de escala reduzida, ao ponto de identificarmos quarteirão por quarteirão, tabulados pela caminhada do dia-a-dia.

Pedro é um jovem de 17 anos, nascido em Paracatu, Minas Gerais, mas que veio a Campinas quando ainda teria alguns meses de idade. Em todo momento da conversa se referia à Campinas como “minha cidade”. Sempre morou na Vila Nogueira, sendo este lugar um daqueles pequenos bairros vizinhos de outros maiores e mais conhecidos que têm poder de dar nome às regiões que os circundam. Quando perguntamos “onde você mora?” a um morador da Vila Nogueira pode ser comum a resposta “região do Taquaral” ou “ao lado do bairro Taquaral” sempre seguido de seu nome, Vila Nogueira.

De certo, Vila Nogueira e Taquaral podem ser facilmente confundidos em termos de paisagem. De ruas arborizadas, calçadas largas e praças, a “região taquaral” (dito assim) pode ser distinguida pela sua aparência “cidade-jardim”, um lugar de verde e sombras. Há a presença do Parque Portugal (popularmente conhecido como “Lagoa do Taquaral”), o qual fortalece essa imagem. Ele estende seus domínios ao longo de uma grande represa, numa área amparada de vasta infraestrutura esportiva de quadras, piscinas, faixas para ciclismo, ginásio, campos, praças de alimentação, um mini-zoológico, museu e o planetário municipal.

Vila Nogueira está ao norte do centro e Pedro revela certa satisfação em relação ao seu bairro. Gosta do lugar onde mora, não só pela proximidade do Centro – onde estuda e trabalha – levando em média de 10 a 14 minutos de ônibus, mas pela paisagem que ele vê, tanto de seu rua/ casa quanto ao longo de seu trajeto ao Centro.

A primeira imagem que lhe vêm à mente sobre Campinas é uma cidade arborizada de grandes edifícios. Seu trajeto casa-centro cotidiano se prolonga basicamente pela principal via que faz o eixo entre seu bairro e a área central, a Avenida José de Souza Campos (Norte-Sul), e a sua entrada nesta área se dá por meio do Cambuí, bairro arborizado e de calçadas largas (residido normalmente por pessoas de classe social alta e média-alta) que reforça ainda mais a imagem de Pedro em relação à paisagem da cidade.

Pedro reconhece os bairros com convicção sobre as diferenças que vê na paisagem, durante seu trajeto. A primeira etapa, de quando ele ainda sai de seu bairro, são as casas de calçadas arborizadas e as ruas esburacadas. Na medida em que ele entra na Rodovia Miguel Noel Nascentes Burnier, extensão da Avenida Norte-Sul, o trânsito começa a se adensar. O Taquaral (Parque Portugal) e a Praça Arauto da Paz estabelecem o limite de seu bairro. Ao atravessar essa fronteira, ele já sabe que está adentrando o Cambuí por causa da presença de prédios, cruzamentos de avenidas movimentadas e semáforos. Chama a atenção aos edifícios predominantemente residenciais e de propaganda comercial diferenciada, para “*públicos alvo diferentes*” no bairro Cambuí. Ao entrar no centro, os prédios se tornam mais antigos e menos luxuosos, aparentando não mais ser residenciais, mas sim de diferentes tipos de serviços, como escritórios.

Esse trajeto relativamente curto de sua casa ao local de estudo-trabalho estabelece algumas diferenças entre a cartografia dos jovens Pedro e Daniela. Eles têm quase a mesma idade, porém possuem formas de mobilidade distintas dentro da cidade, o que repercute em suas imagens. Enquanto Daniela leva cerca de uma hora para sair de sua casa para chegar ao Centro, Pedro leva apenas 12 minutos em média. Isso torna o Centro, para Pedro, um lugar mais acessível a suas práticas cotidianas. O fato de ter que contar apenas com um ônibus para ir para casa, aliado ao curto tempo de deslocamento, contribui para que ele se envolva e se aproprie mais do Centro como um território entre o rol de lugares que frequenta na cidade.¹²

¹² Assim como grande parte dos jovens de grandes cidades, os Shoppings Center têm papel fundamental entre os *hobbies* de Pedro, aos finais de semana, quando vai ao cinema, casa de jogos eletrônicos, ou se reunir com os

Essa proximidade casa-centro faz com que Pedro se permita andar com maior tranquilidade pelas ruas do Centro, sem necessariamente sofrer com a ansiedade de ter que enfrentar a longa jornada de volta para a casa, muitas vezes ressaltada por Daniela.

Outro elemento que faz com que Pedro se envolva mais diretamente com a área central é seu trabalho. Pedro faz estágio na instituição Patrulheiros de Campinas. Durante a manhã ele frequenta a escola e durante a tarde exerce serviços de “*office-boy*”, a entregar documentos, executando pagamentos ou pegando recebimentos em agências bancárias, escritórios e empresas distintas. Esse caminhar cotidiano fez com que Pedro fizesse parte do *place-ballet* (SEAMON, 1980) do Centro. Ele costuma almoçar e fazer quase todas as refeições diárias nesse lugar, identificando os ritmos, horários de pico, sempre a deduzir os caminhos mais fáceis a pé, assim como o tempo que levará para chegar em casa segundo o período do dia; identificar as diferentes áreas comerciais que se enchem de acordo com o dia da semana, entre outras ações que caracterizam o “balé do lugar”.

A cartografia de Pedro revela uma série de “lugares escondidos” das pequenas ruas do Centro que não pudemos ver, com a mesma densidade, na cidade-vazada de Daniela. Dimensiona e dá forma às praças, faixas de pedestre e curvas de rua, que na escala de observação grande da cidade-cercada de Wilson não foi possível nos aproximar. A escala e detalhe da cidade-tabulada estabelece um ritmo temporal contínuo, o cotidiano, e espacial, a ação de “andar” pelas ruas e não apenas “passar” por elas.

Curiosamente, Pedro, em seu mapa, não estrutura o Centro da cidade pelo seu lado norte, lugar por onde ele chega. Após apenas apontar rapidamente com as flechas de orientação “Cambuí”/ “Centro de Convivência”, traça a Prefeitura, “Colégio Antigo” e outros, depois muda o lado da folha (motivo que explica a descontinuidade do mapa) e passa mapear com mais calma a Avenida Moraes Sales e as quadras, de maneira padronizada, e segue mapeando seu caminho pelas suas andanças durante as tardes de trabalho. As formas físicas dos lugares são ressaltados indiretamente em suas falas, como “novo” ou “antigo”, mas é o seu mapa que em vezes ajudam identificá-las (Figura 35).

Pedro traça sua primeira referência sobre a Avenida Moraes Sales (não indicou o nome, mas é a única via de duas faixas em seu mapa), dela ele desenha o cruzamento com a

amigos da escola. Seu bairro é caminho de diferentes linhas de ônibus coletivos para os Shoppings Dom Pedro e Iguatemi, os quais estão numa posição estratégica, entre o centro e a Rodovia Dom Pedro, a norte de seu bairro.

“Ruas das Noivas (Lj. de noivas e de fantasia)”, percorre mais uma quadra e esboça a Avenida Francisco Glicério. Esta é a estrutura básica das vias para começar entender sua imagem do Centro. As outras quadras, de pequenas ruas, Pedro padroniza-as paralelamente, pois sente confiança sobre a sequência de elementos que virão a seguir ao longo de sua descrição.

Primeiro, abre um leque bifurcado no topo da Avenida Moraes Sales e apresenta uma praça retangular da qual nomeia “Praça com muitos mendigos”, paralelo a um pequeno corredor estreito, onde aponta “Camelôs”, trecho onde um grande número de pessoas se dirige todos os dias ao Terminal Central de ônibus.

A cada esquina há um comércio ou prédio público que Pedro apresenta proporcionalmente ao tamanho da quadra. O prédio da Polícia Civil de Campinas (CAP) ocupa quase a quadra toda, assim como a Igreja Catedral Metropolitana e o Fórum, ambos na Avenida Francisco Glicério (Figura 35).

As formas das praças se destacam por recortar o quarteirão ao meio, uma interrupção da continuidade do reticulado xadrez, em alguns casos como o Largo das Andorinhas, onde desenhou um círculo central para representar o monumento que homenageia o aniversário Bicentenário de Campinas. O prédio “Bandejão” (Restaurante Bom Prato), o Fórum também se destacam pelo seu tamanho.

Todas as referências se alternam entre a forma física, uma capacidade de legibilidade da imagem da cidade de Pedro em distinguir sequencialmente seus elementos do Centro mais pertinentes, e os usos que os locais têm como “botecos”, “Loja de chinês”, bancos e pontos de ônibus.

Duas vias merecem destaque – a Rua José de Alencar (rua que possui grande números de lojas para vestimentas para casamento, “Ruas das Noivas”) e a Rua 13 de Maio (principal rua comercial) são as duas únicas que ele nomeou, sendo a última, para ele, o coração do Centro, indicado por um grande círculo que engloba a Igreja Catedral Metropolitana em uma das esquinas que seguem nessa rua.

Figura 35: Mapa – O Centro por Pedro



Essas referências não foram estruturadas de maneira solta, a grande maioria está nas esquinas, o que ajuda Pedro amarrar marco por marco, ora se apoiando naquilo que chama a atenção aos olhos, ora em lugares que frequentam pela necessidade de suas práticas diárias no lugar. E essa maneira de estruturar cognitivamente os pontos nodais e marcos é típico de quem tem a experiência de andar a pé pelo lugar e é exigido observar e memorizar as relações topológicas da forma.

Quando perguntamos quais são os elementos do Centro mais importantes para imagem desse lugar, as quadras tabuladas cederam lugar aos espaços abertos das praças. Sem titubear, Pedro indicou o Largo do Rosário e a Praça Bento Quirino. À primeira ele se refere como a *“praça dos pombos”*, onde *“tem banquinhos bem característicos de praça, tem umas árvores [...] restaurante que vende um bacalhau muito bom [...]”* e os prédios históricos o faz refletir sobre o passado de sua cidade *“[...] a história é caracterizada por homens, homens que fizeram história, e me faz pensar que muito do que a minha cidade é hoje, daquilo que onde eu vivo hoje é fruto daquilo que eles fizeram. Tanto das coisas boas quanto das ruins”*.

Sobre a Praça Bento Quirino, Pedro esboça uma descrição da forma *“[...] tem uma Igreja Católica, tem duas estátuas, um de um cara sentado em uma cadeira e outra de um maestro e atrás tem uns bares chiques, não chiques, mas com arquitetura antiga. Tem uma livraria e as vezes tem feira e tem uma banca de revista”*. Pedro ressalta que seu sentimento é o mesmo sobre ambas as praças, uma paisagem histórica, a parecer resgatar um pouco do passado, e que ainda permanece nessa paisagem.

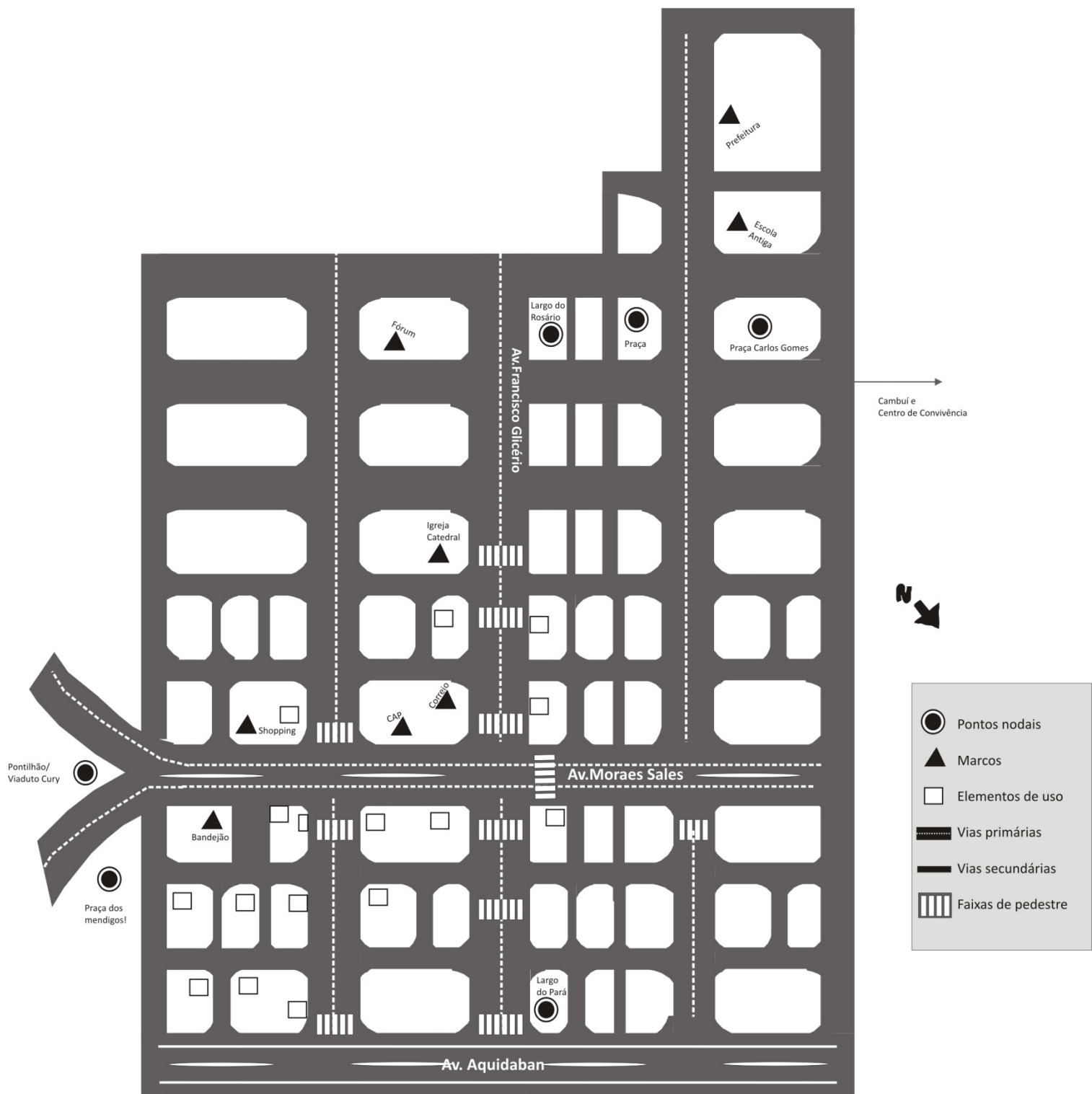
A cidade-tabulada de Pedro, pelas suas quadras padronizadas, pode nos enviesar sobre o entendimento de sua imagem do Centro. O tabuleiro de xadrez pode pressupor uma falsa homogeneidade que poderia causar ilegibilidade e pouca distinção das partes de seu mapa, quando, na verdade, as quadras foram elementos da forma que ajudaram Pedro estruturar e representar sua imagem mental da área central. Stanislawisk (2006), quando estuda a origem e difusão da cidade em xadrez, não consegue estabelecer um marco ou início histórico, devido à pluralidade de regiões e diferentes culturas que adotaram este padrão. Mas parte do suposto que é uma das formas mais eficientes de ocupação urbana, não sendo, a princípio, um recurso estético, mas de uso.

Pedro cartografa as quadras em diferentes tamanhos para localizar as esquinas que são, em realidade, cruzamento de vias e servem como pontos nodais. Estes pontos são fundamentais para quem se desloca a pé e raras vezes possui uma visão panorâmica da

paisagem. Os nodais são lugares de centro de decisões, no momento de decidir a direção a se tomar. Pedro revelou que há certa ilegibilidade do Centro quando tentou traçar seus limites, fronteiras. As quadras, se não por disponibilidade de tempo e paciência de desenhar o mapa, poderiam se estender vastamente até os limites de seu conhecimento e experiência pela área central da cidade (Figura 36). Elementos da forma relacionados às características naturais do relevo não apareceram em suas falas e mapa. Esperaríamos que seus quadriculados encontrassem a linha férrea, mas não foi o que aconteceu.

No entanto, Pedro por ser jovem e por ser migrante, como Daniela, o que reverbera em não herdar aquele leque de paisagens e lugares assegurados pela memória da família, passa por um processo de construção e descobrimento de lugares a partir de sua própria experiência. Sua imagem da cidade não é ampla como a de Wilson, mas também não é fragmentada (vazada) como a de Daniela. Esse percurso cotidiano ainda contém alguns vazios, mas que vão se encaixando a cada atravessar de rua...

Figura 36: Mapa interpretativo da cidade-tabulada



EXPERIÊNCIA E CARTOGRAFIAS URBANAS: PREVISIBILIDADE E LEGIBILIDADE

Estamos conscientes sobre os efeitos que a paisagem da cidade tem sobre nossas experiências quando andamos por ela? (BANERJEE; SOUTHWORTH, 1991) Se sim ou se não, as cartografias pessoais nos ajudaram a compreender algo sobre essas experiências?

A experiência da vida na cidade, de fato, está envolvida em muitas outras esferas (psicológicas, sociais, técnicas...) que perpassam os atributos da forma e da paisagem. Di Felice (2009), por exemplo, ao refletir sobre as cidades (fundamentalmente do oeste-europeu), propõem o fim da experiência urbana – assim dada pela concretude do espaço imediato – e aponta ao surgimento de novas paisagens, as “pós-modernas”. Estas seriam paisagens múltiplas que fazem parte de um processo desencadeado por novas formas (tele)comunicativas do habitar.

Seja no momento em que dirigimos nossos carros pelas ruas ou esperamos a chegada do ônibus no ponto, estamos a ouvir nossas músicas no aparelho *MP3* ou a escutar notícias de rádio em programas de telejornalismo. Essas ações podem tornar nossos olhares desatentos à paisagem que nos envolve. No entanto, essa suposta despreocupação talvez não seria possível caso essa paisagem não nos fosse familiar. Ou seja, a desatenção que muitas vezes temos à cidade é contraditoriamente garantida pelo envolvimento e familiaridade que estabelecemos com ela. Quase um pacto.

O envolvimento com a paisagem e seus lugares na cidade garante em certa medida previsibilidade e segurança suficiente para que possamos desfrutar da leitura de um livro ou revista durante nossos trajetos... Por mais confusa e ilegível que a cidade seja, nos relacionamos com partes dela e construímos nossas próprias formas e referências para entendê-la e mapeá-la.

As cartografias pessoais são os mapas dessa paisagem previsível, segura e legível. Elas podem revelar diferentes faces de uma mesma paisagem, como, por exemplo, confusão e desorientação. Mas, a princípio, as cartografias pessoais partem das morfologias que conhecemos bem, excluindo partes da cidade-real (material) e incluindo elementos da cidade fenomênica, os quais podem ser percebidos, imaginados, deduzidos ou intuídos, geralmente necessários à construção da imagem individual da cidade.

Depois das entrevistas, fizemos uma última caminhada sobre o Centro de Campinas... Olhamos novamente os prédios, os pequenos e grandes casarios, as igrejas, a largura das calçadas, a inclinação e orientação das ruas, as diferenças de densidades construtivas, suas continuidades e contrastes, as frequências de cores, as aberturas e fechamentos de perspectivas panorâmicas... Enfim, nós percebemos que, apesar dessas características existirem em diferentes situações, a paisagem do Centro sofre de uma falta de autoconsciência estética. O traçado das ruas e as formas dos prédios parecem ter sido criados para não chamar a atenção, enquanto elementos comerciais, como fachadas, *outdoors* e cartazes se destinam a ser notados, sem tomar conta de seu contexto ou vizinhança.

Boa parte dos centros de cidades brasileiras hoje sofrem disso. Os famosos *kitschs*, termo que se refere aos objetos meretrícios, sem estilo, tornam aquilo que é trivial significante e o que é significante, trivial. A intensificação do aparecimento desses elementos, somados a essa ausência de auto-consciência estética, reverbera em nossas experiências na forma como nos relacionamos com o lugar. Nas palavras de Relph (1976), essa paisagem que não nos chamam a atenção seria fruto da inautenticidade dos lugares e às atitudes *unselfconscious* que aprendemos a ter em relação a eles.

For most the time, landscape is little or no interest to us – it is merely there as a background and context for more immediate concerns such as looking after children, writing books or whatever. Occasionally this uninterest is interrupted by casual attention to the landscape, its form and relationships and significance. Thus when we are travelling on unfamiliar routes, visiting new towns, buying a new house, or perhaps just looking around, the appearance and character of landscape become matters of interest. (RELPH, 1976, p. 123)

O Centro de Campinas por concentrar predominantemente áreas de uso comercial fizeram com que os jovens Daniela e Pedro revelassem esse tipo de atitude com a paisagem. Seus marcos e referências foram predominantemente estabelecimentos comerciais. Os sentidos em meio ao excesso de informações sob propagandas e sons, muitas vezes não permitem observarmos a paisagem com clareza, a substituir e reduzir, por exemplo, nossa habilidade visual de estruturar topologicamente os lugares a partir de nossos interesses casuais. Andar e contemplar as formas do Centro, durante os horários de expediente é uma tarefa difícil!

Campinas nos escapou... sua paisagem parece não ter elementos da forma que justifiquem a pouca força de sua imagem. Compartilhamos as mesmas dificuldades que nossos conversantes tiveram para falar do Centro. A ausência de atributos que se remetessem

às qualidades visuais dessa área da cidade pode ter sido uma pista para a ilegibilidade de sua morfologia e de outras questões da experiência urbana que não compreendemos ainda.

Quando a própria forma não se justifica pela sua beleza ou feiúra, parece-nos que os usos que os lugares têm passam a ser os elementos mais importantes. As próprias partes internas do Centro de Campinas, quando não identificadas como “área comercial” – no caso de Wilson, que observou a cidade em outra escala – foram preenchidas por estabelecimentos comerciais como lojas e bares, por Daniela e Pedro. A paisagem pouco mostrou suas singularidades físicas se não pelo seu uso intencional de quem procura comprar algo, almoçar, lancha ou qualquer prática cotidiana que fazemos normalmente nos centros de nossas cidades... o que confere também um modo de ver...

A cidade-cortada de Daniela revelou a força da imagem das vias. Elas chamaram a atenção pelas diferenças de suas larguras e densidade de uso. Na cidade-tabulada, Pedro conseguiu as diferenciar por quadras, reconhecendo certa identidade para cada uma delas, mas também por meio da densidade e tipo de uso. No caso de Wilson, as ruas e rodovias tiveram também papel de vias e limites, se destacando por serem os elementos primários que estruturam toda a cidade de Campinas, dividindo regiões e redefinindo formas e tamanhos da cidade-cercada.

As categorias de limites, nos três casos, foram estabelecidas pelo nome das ruas ou estradas. Elementos naturais como rios, lagos, matas, entre outros, que expressem força na imagem e imaginário urbano não foram utilizados como marcos ou limites. Exceto por Pedro, que mora nas proximidades de uma cidade-jardim, portanto, utilizou o Parque Lagoa do Taquaral para delimitar seu bairro. Campinas parece carecer deste tipo de referência em sua imagem. Os rios da área central, por exemplo, “não têm nome”. Muitos deles, em suas áreas de várzeas foram canalizados, como o caso da Avenida Anchieta; ou foram reduzidos a pequenos filetes de água como o “o córrego” na Avenida Orosimbo Maia.

A não ser pelas vias, poucos elementos como marcos ou pontos nodais se repetem entre as cartografias dos entrevistados. O caso de Wilson é específico por que ele se utilizou da mutabilidade da imagem da cidade: olhou para ela de forma mais ampla. Mas Pedro e Daniela, que cartografaram o Centro sobre uma mesma perspectiva e escala de observação, poucos elementos coincidiram fora alguns como a Praça Central da Igreja Catedral Metropolitana de Campinas e o Largo do Rosário. Revelaram duas cartografias pessoais que

compartilham do mesmo ambiente, mas em maneiras de experiênciá-los diferentes, ora o “cortando”, ora o “tabulando”...

Sobre o cartografar... há muito ainda no que avançar. Por se tratar da imagem e forma da cidade, talvez ainda não consigamos transpor a clássica barreira que se situa entre o material e o imaterial (SEEMANN, 2003), apesar dos avanços. Os mapas interpretativos ainda podem ser enriquecidos de muitos mais detalhes, a incluir e explorar mais das falas dos conversantes. Wilson, por exemplo, cartografa a Campinas grande e cheia de rodovias, mas fala também da Campinas pequena e provinciana, esta poderia ter sido inserida em seu mapa interpretativo também.

Os elementos biográficos ajudaram a amarrar os dois principais eixos da temática: a construção da imagem da cidade e a cartografia dos lugares cotidianos na cidade. A condição migrante de Daniela, mesmo nascida na cidade, foi fundamental para compreendermos suas relações com Campinas. As experiências de ter visto as transformações da cidade há mais de três décadas por Wilson também foi essencial para sua imagem mutável. Da mesma maneira, o estágio do estudante Pedro ajudou em muito preencher dos detalhes de seu mapa. Para os três entrevistados, os lugares de residência deram o peso necessário para entender parte das cartografias pessoais, pois se imbricavam diretamente com os deslocamentos (distâncias e tempos decorridos) e a dimensão/tamanho que cada um tinha da cidade.

A cartografia da experiência urbana pode ter nos indicado que enfrentar, hoje, os problemas que ocorrem com as imagens de nossas cidades não se trata apenas de questões de *design* urbano ou zoneamento funcional de projetos e planejamentos. As cidades tornaram-se algo tão complexo e multifacetado que para compreendê-las é preciso entender como as pessoas as vivem, seja por suas trajetórias migratórias, seus espaços de vida, memória e identidade com os lugares.

As cartografias da experiência urbana por assumirem um tom investigativo, de uma curiosidade às vezes até ingênua, podem aparentar não estabelecer relação nenhuma aos mapas classificatórios e técnicos de planejamento urbano... No entanto, eles estão ligados por nuances nem sempre perceptíveis... ambos têm suas especificidades e são importantes para entender a cidade. O distanciamento que existe entre eles não passa de uma ilusão... são mapas de uma mesmo lugar que são apenas vistos de ângulos diferentes...

REFERÊNCIAS

- AGUIRRE, C. C. Mapas cognitivos. Que son y cómo explorarlos. Scripta Nova: Barcelona, n. 33, fev. 1999. (Acessado em 10/03/2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn-33.htm>)
- ARGAN, G. C. **História da arte como história da cidade**. (trad. Pier Luigi Cabra) São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- AMORIM FILHO, O. B. A pluralidade da geografia e a necessidade das abordagens culturais. In: **Da percepção e cognição à representação**. KOZEL, S.; SILVA, J.C.; GIL FILHO, S.F. (Orgs.). São Paulo: Terceira Margem, 2007
- AMORIM FILHO, O. B. A evolução do pensamento geográfico e a fenomenologia. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 11, n. 21-22, p.67-87, jan./dez. 1999.
- ANDREWS, J.H. Map and language: a metaphor extended. **Cartographica**, v. 27, n.1, p. 1-19, 1990.
- BALCHIN, W.G.V. Graphicacy. In: BALCHIN, W.G.V (Ed.) **Geography: na outline for the intending student**. London: Routledge & Kegan Paul, 1970.
- BANERJEE, T.; SOUTHWORTH, M. (eds.) **City Sense and City Design**: writings and projects of Kevin Lynch. Cambridge, MA: The MIT Press, 1991.
- BAUMAN, Z. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- BOSI, E. **O tempo vivo da memória**: ensaios sobre psicologia social. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- BRAY, S. C. Os postulados da análise funcionalista na geografia e seus aspectos ideológicos. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, AGB, n. 54, p. 29-37, jun. 1977.
- BUNTING, T. E. B. Behavioral and perception geography: a critical appraisal. **Annals of the association of American geographers**. v.69, n.3, p.448-462, 1979.
- BUTTNER, A. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio (Org.) **Perspectivas da geografia**. São Paulo: Difel, 1985.
- BURGUESS, J. A. Stereotypes and urban images. **Area**, London: University of London. v.6, n.3, p.167-171, 1974.
- CALVINO, I. **Cidades invisíveis**. (trad. Diogo Mainardi) São Paulo: Cia das Letras, 1990.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1999.
- CARVALHO, M. S. Terrae (in)cognatae. In: **A aventura cartográfica: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana**. SEEMANN, J. (Org.) Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.

- CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 5ª Ed. São Paulo: Cortez, 2006.
- CLAVAL, P. Uma, ou algumas, abordagem(ns) cultural(is) na Geografia Humana? In: **Espaços culturais: vivências, imaginações e representações**. SERPA, A. (Org.). Salvador: EDUFBA, 2008.
- CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.) **Geografia Cultural: um século (1)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000.
- COSGROVE, D. **Geography and vision: seeing, imagining and representing the word**. London: I.B. Tauris, 2008.
- COSGROVE, D.; JACKSON, P. Novos rumos da Geografia Cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.) **Geografia Cultural: um século (2)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000.
- CHRISTOFOLETTI, A. As características da Nova Geografia. **Geografia**. Rio Claro, v. 1, n. 1, p.3-34, abr. 1976.
- CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. (trad. Isabel C. C. de Macedo) Lisboa: Arquitetura e Urbanismo, 1983.
- DARDEL, E. **O homem e a terra: natureza da realidade geográfica**. (trad. Werther Holzer) São Paulo: Perspectiva, 2011 [1952].
- DELGADO, L. A. N. **História oral: memória, tempo, identidade**. Campinas: Ed. da Unicamp, 1990.
- DE PAULA, F. C.; MARANDOLA JR., E. ; HOGAN, Daniel J. Vulnerabilidade e territorialidade em bairros de Campinas. **Textos NEPO (UNICAMP)**, v. 61, p. 1-132, 2011.
- DI FELICE, M. **Paisagens pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar**. São Paulo: Annablume, 2009.
- DORLING, D.; FAIRBAIRN, D. **Mapping: ways of representing the world**. London: Longman, 1997.
- ENTRIKIN, J. N. **O humanismo contemporâneo em Geografia**. Boletim de Geografia Teórica, Rio Claro, v. 10, n. 19, p. 5-30, 1980.
- FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. (trad. António Gonçalves) Coimbra: Almedina, 1980. 275 p.
- FREITAG, B. **Teorias da cidade**. Campinas: Papirus, 2006.
- GIRARDI, G. A aventura da leitura de mapas. In: **A aventura cartográfica: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana**. SEEMANN, J. (Org.). Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.
- GIRARDI, G. Leitura de mitos em mapas: um caminho para repensar as relações entre geografia e cartografia. **Geografares**, Vitória, v.1, n.1, p.41-50, jun. 2000.

GOULD, P.; WHITE, R. **Mental Maps**. Middlesex: Penguin Books, 1974.

GRAHAM, E. What is a mental map? **Area**, London: University of London, v.8, n.4, p. 259-262 1976.

GUELKE, L. Problemas da explicação científica em Geografia. **Geografia**. Rio Claro, v. 4, n. 8, p.1-22, out. 1979.

HALBWALCHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HARLEY, J.B. Deconstructing the map. **Cartographica**, v.26, n.2, p.1-20. 1989.

HARLEY, J. B. The Map and development of the history of cartography. In: HARLEY, J.B.; WOODWARD, D. (Eds.) **The history of cartography**: cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean. Chicago: University of Chicago, 1987.

HARLEY, J.B.; WOODWARD, D. (Eds.) **The history of cartography**: cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean. Chicago: University of Chicago, 1987.

HEIDEGGER, M. **Ser e tempo – parte I**. Petrópolis: Vozes, 2005[1927].

HESSEN, J. **Teoria do conhecimento**. (trad. Antonio Correia) Coimbra: Armênio Amado, 1987.

HUSSERL, E. **A ideia da fenomenologia**. Lisboa: Edições 70, 1986[1913].

HOLZER, W. O método fenomenológico: humanismo e a construção de uma nova geografia. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Temas e caminhos da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2010.

HOLZER, W. O lugar na Geografia Humanista. **Território**. Rio de Janeiro, ano 4, n. 7, p. 67-78. 1999.

KATUTA, A. M. A(s) natureza(s) da e na cartografia. In: SEEMANN, J. (Org.). **A aventura cartográfica**: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

KELLERMAN, A. **Personal mobilities**. London: Routledge, 2006.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Universidade de Brasília, 1996.

KOZEL, S. **Das imagens às linguagens do geográfico**: Curitiba “Capital Ecológica”. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Línguas e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

LACOSTE, Y. **Geografia** - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. São Paulo: Papirus, 1989.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana**: as cidades do interior paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LEFEVBRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

LE GOFF, J. **História e Memória**. (trad. Irene Ferreira; Bernardo Leitão; Suzana F. Borges) Campinas: Ed. da Unicamp, 1990.

LOPES, M. A. **Espaço da memória**: fronteiras. Cascavel: EDUNIOESTE, 2000.

LUCHIARI, M. T. D P. **O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. 1999. 218p. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. (trad. Jefferson Luiz Camargo) São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. (trad. Jorge Manuel Costa Almeida e Pinto) Lisboa: Edições 70, 2007.

LYNCH, K. **What time is this place?** Massachusetts: MIT, 1976.

MACKAY, D.B; OLSHAVSKY, R.; SENTELL, G. Cognitive maps and spatial behavior of consumers. **Geographical Analysis**, Ohio: Ohio State University, v.7, n.1, p.19-33, jan. 1975.

MALARD, M. L. **As aparências em arquitetura**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

MARANDOLA JR., E; DAL GALLO, P. M. Ser migrante: implicações territoriais e existenciais da migração. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, v. 27, n. 2, p. 407-424, jul./dez. 2010.

MARANDOLA JR., E.; MELLO, L. F. Mapeamento Comunitário, Percepção e Representação do Espaço: Metodologias para Gestão Ambiental. In: SILVA, C. (Org.) **Geografia e natureza**: experiências e abordagens de pesquisa. Dourados: EDUFGD, 2010.

MARANDOLA JR., E. Campinas, no plural ou no singular? Imaginário e experiência urbana. In: IX REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DO MERCOSUL (RAM), 2011, Curitiba. Anais. Curitiba: RAM, 2011a.

MARANDOLA JR., E. Lugar enquanto circunstancialidade. In: MARANDOLA JR., E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. **Qual o espaço do lugar?** Geografia, Epistemologia e Fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2011b. [no prelo]

MARANDOLA JR., E. Mapeando “Londrinas”: imaginário e experiência urbana. **Geografia**, Rio Claro, v. 33, n. 1, p. 103-126, jan./abr. 2008a.

MARANDOLA JR. E. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008b. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MARANDOLA JR., E.; DE PAULA, F. C. e PIRES, M. C.S. Diários de campo: aproximações metodológicas a partir da experiência metropolitana (Campinas e Santos). In: CUNHA, J. M. P. da. (org.) **Novas metrópoles paulistas**: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.

MARANDOLA JR., E. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, Ano 21, v.2, n.25, p.67-79, jul./dez. 2005.

MARTINELLI, M. **Cartografia Temática**: caderno de mapas. São Paulo: Edusp, 2003.

MATHEWS, M. H. Cognitive maps: a comparison of graphic and iconic techniques. **Area**, London: University of London. v.16, n.1, p.33-40, 1984.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. (trad. Carlos A. R. de Moura) 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2006[1945].

MONMONIER, M. **How to lie with maps**. Chicago: University of Chicago, 1996.

NOGUEIRA, A.R.B., **Percepção e representação gráfica**: a “geograficidade” nos mapas mentais dos comandantes de embaixadas no Amazonas. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

OLIVEIRA, E. R. **Da cidade planejada à cidade espoliada**. São Paulo: Cultura acadêmica, 2002.

OLIVEIRA, L. Ainda sobre percepção, cognição e representação em geografia. In: MENDONÇA, F.; KOZEL, S. (Orgs.) **Elementos de epistemologia da Geografia Contemporânea**, Curitiba: UFPR, 2002.

OLIVEIRA, L. A construção do espaço, segundo Jean Piaget. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v. 17, n.33, p. 105-117, dez. 2005.

OLIVEIRA, L. Contribuição dos estudos cognitivos à percepção geográfica. **Geografia**, v.2, n.3, p. 61-72, abr. 1977.

OLIVEIRA, L. A situação da Geografia entre as ciências. **Geografia**. Rio Claro, v. 1, n. 1, p.53-62, 1976.

OLIVEIRA, L.; MACHADO, L. M. C. P. Percepção, cognição, dimensão ambiental e desenvolvimento com sustentabilidade. In: VITTE, A. C.; GUERRA, A. J. T. (Orgs.) **Reflexões sobre geografia física no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

OLIVEIRA JUNIOR, W. M. **A cidade (tele)percebida**: em busca da atual imagem do urbano. 1994. 250p. Dissertação (Mestrado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

PASSERINI, L. A “lacuna” do presente. In: FERREIRA, M. M. e AMADO, Janaína (Orgs.) **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p 33-41.

PICKLES, J. **Phenomenology, science and geography**. London: Cambridge, 1985.

PINHEIRO, J. Q. Mapas cognitivos do mundo: representações distorcidas?. In: **A aventura cartográfica**: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana. SEEMANN, J. (Org.). Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005.

RAISZ, E. **Cartografia Geral**. Rio de Janeiro: Científica, 1969.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. (trad. de Maria Cecília França). São Paulo: Ática, 1993.

REIS, R. A cidade do artista. In: **Os olhares sobre a cidade**. PECHMAN, R. M. (Org.). Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

RELPH, E. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1986.

RELPH, E. As bases fenomenológicas da geografia. **Geografia**, Rio Claro, v.4, n.7, 1979.

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

RÉMY, J.; VOYÉ, L. **A cidade: rumo a uma nova definição?** Porto: Afrontamento, 1994.

RIBEIRO, C.R.V. **A dimensão simbólica da arquitetura**. Belo Horizonte: Fumec-Face, C/Arte, 2003.

RICOEUR, P. **A memória, a história, o esquecimento**. (trad. Alan François et al). Campinas: Unicamp, 2007.

ROUSSO, H. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (Orgs.) **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p 93-101.

SAINT-EXUPÉRY, A. **Terra dos Homens**. (trad. Rubem Braga) São Paulo: Círculo do Livro, 1987.

SAINT-EXUPÉRY, A. **Cidadela**. Rio de Janeiro: Novas Fronteiras, 1982.

SANTOS, B. S. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: Afrontamento. 1987.

SANTOS, A. C. **Campinas, das Origens ao futuro**. Campinas : Ed. Unicamp, 2002.

SAUER, C. O. Geografia Cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.) **Geografia Cultural: um século (1)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000[1931].

SCHIFF, M.R. Considerações teóricas sobre a percepção e atitude. **Geografia**, Rio Claro, v.3, n.6, p. 47-61, 1973.

SEAMON, D. **A Geography of the Lifeworld: Movement, Rest and Encounter**. London: Croom Helm, New York: St Martin's Press, 1979.

SEAMON, D. Body-subject, time-space routines and place-ballets. In: BUTTIMER, A.; SEAMON, D (Orgs.) **The human experience of space and place**. Londres: Croom Helm, 1980.

SEEMANN, J. Regional narratives, hidden maps, and storied places: cultural cartographies of the Northeast Brazil. **Doutorado** (Tese em Filosofia) Agricultural and Mechanical College, Louisiana State University and, Louisiana, 2010.

SEEMANN, J. Metáforas espaciais na geografia: cartografias, mapas e mapeamentos. ANAIS X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, Universidade de São Paulo, 2005.

SEEMANN, J. Mapas e percepção ambiental: do mental ao material e vice-versa. Revista eletrônica: **OLAM Ciência & Tecnologia**, Rio Claro, v. 3, n. 1, p.200-223, set. 2003.

SEEMANN, J. Cartografias culturais na geografia cultural: entre mapas da cultura e a cultura dos mapas. **Boletim Goiano de Geografia**. v. 21, n.2, p.61-82, jul./dez. 2001.

SENNETT, R. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. (trad. Marcos A. Reis) Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, B. C. N. L. Métodos quantitativos aplicados em Geografia: uma introdução. **Geografia**. Rio Claro, v. 3, n. 6, p.33-74, out. 1978.

SMITH, T.R. Uncertainty, diversification, and mental maps in spatial choice problems. **Geographical Analysis**, Ohio: Ohio State University, v.10, n.2, p.120-141, jan. 1978.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. (trad. Sérgio M. dos Reis). In: VELHO, Otávio G. (org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

SOUZA, C. L. De Kevin Lynch aos mapas cognitivos: a percepção ambiental no desenho urbano. **Sinopses**. São Paulo, n. 26, p.5-15, dez. 1996.

SOUZA, C. L. Cognição ambiental e as relações: mapas cognitivos, ambiente construído & APO. **Textos do Laboratório de Psicologia ambiental**, v.4, n.8, p.1-11, 1995.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: ed. Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, J. G. S.; KATUTA, A. M. **Geografia e conhecimentos cartográficos**: a cartografia no movimento de renovação da geografia brasileira e a importância do uso de mapas. São Paulo: Unesp, 2001.

STANISLAWSKI, D. Origem e difusão da cidade em xadrez. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.) **Cultura, espaço e o urbano**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006.

SWAAIJ, L. V.; KLARE, J. **Atlas da experiência humana**: cartografia do mundo interior. (trad. Celso de Campos Jr. e Isa Mara Lando) São Paulo: PubliFolha, 2004.

TUAN, Y. **Topofilia**: um estudo das percepções, atitudes e valores do meio ambiente. (trad. Livia de Oliveira). São Paulo: DIFEL, 1980.

TUAN, Y. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. (trad. Livia de Oliveira). São Paulo: DIFEL, 1983.

TUAN, Y. Images and mental maps. **Annals Association American Geographers**. v. 65, n.2, p.205-213, 1975.

VERÍSSIMO, L.F.; FONSECA, J. **Traçando Porto Alegre**. Porto Alegre: Artes e Oficinas, 1993.

WOOD, D. **Everything sings**: maps for a narrative atlas. Los Angeles: Siglio, 2010.

WOOD, D. **The power of maps**. New York: Guilford Publications, 1992.

Anexo 1: Questionário 1 (A imagem do Centro da cidade de Campinas)

NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
PROJETO PAISAGEM E IMAGEM DE CAMPINAS – QUESTIONÁRIO 01 (Q1)



Nome: _____ H I M I	Data: ____/____/2010
Fone: _____ Bairro: _____ Cidade: _____ Ocupação: _____	Entrevistador: _____
Naturalidade: _____ Em Campinas desde: ____/____ Ano Nas.: _____	Local da entrevista: _____

Vamos lhe fazer algumas perguntas sobre Campinas. Gostaríamos que respondesse de acordo com sua própria opinião, de acordo com seus trajetos na cidade. Não há respostas certas ou erradas, o que nos interessa é sua própria forma de ver a cidade de Campinas. Estamos interessados nos detalhes, em coisas materiais da forma como as pessoas vêem e imaginam a cidade.

1. O que primeiro lhe vem à mente, qual imagem lhe ocorre quando você pensa na palavra “Campinas”? *[Se a pessoa tiver dificuldade, diga para usar poucas palavras ou uma expressão]*
Em termos gerais, como você descreveria Campinas, fisicamente falando?
2. Gostaria que fizesse um mapa esquemático do centro de Campinas começando pela Avenida Francisco Glicério. Pode desenhá-lo como se estivesse fazendo uma rápida descrição da cidade para um estranho, incluindo tudo o que você julga ser mais importante para quem não conhece saber como é Campinas. Não precisa se preocupar se o desenho está certo ou não. O importante é que você coloque aquilo que você se lembra como mais significativo. É mais um esboço de um mapa.
[O entrevistador deve tomar notas sobre a sequência em que o mapa é desenhado]
3. Você poderia delimitar o centro?
[Peça que a pessoa justifique as escolhas dos limites]
4. Você poderia apontar qual o centro do Centro, ou seja, seu coração?
[Peça que a pessoa justifique]
5. Poderia descrever o caminho que você faz da sua casa até seu local de trabalho (estudo)? Preciso que me descreva em detalhes. Imagine-se realmente fazendo o trajeto e descreva a sequência de coisas que você vê, ouve ou das quais sente o cheiro ao longo do caminho, inclusive os sinais de trânsito ou outros lugares/detalhes da paisagem que são referências (para você ensinar o caminho a alguém, por exemplo).
Estamos interessados nas imagens físicas das coisas. Não faz mal que você não se lembre de nomes de ruas e lugares.
[Durante o relato do trajeto o entrevistador deve pedir, se achar necessário, que o entrevistado acrescente mais detalhes às suas descrições.]
6. Você sente alguma emoção ou sentimento específico em alguma (ou várias) partes do trajeto? Quanto tempo você gasta para fazê-lo?
Existem partes dele em que você sente meio perdido quanto ao lugar onde está, ou por todo o caminho você sabe exatamente onde está passando (nome do bairro, distância entre ele e sua casa, etc.)?

7. Agora, gostaríamos de saber quais elementos do CENTRO de Campinas você considera especiais. Podem ser grandes ou pequenos, mas diga-nos algo sobre aqueles que, em sua opinião, são mais fáceis de identificar e lembrar.

[A cada dois ou três elementos mencionados, o entrevistador deve fazer as perguntas 7a a 7c.]

- 7a. Poderia descrever [ELEMENTOS MENCIONADOS] para mim? Se você fosse levado para lá de olhos vendados, ao ser tirada a venda quais indicadores usaria para identificar o lugar onde está?
- 7b. Você sente alguma emoção/sentimento específico em relação a [ELEMENTOS MENCIONADOS]?
- 7c. Poderia me mostrar, no seu mapa, onde fica [ELEMENTOS MENCIONADOS]?
8. Poderia me mostrar, no seu mapa, a direção norte?
[Anotar a forma como a pessoa definiu a direção]
9. Você conhece algum mirante ou panorâmica da cidade? Onde? Pode me descrever a paisagem que se vê de lá? *[É importante localizar especificamente cada uma das panorâmicas]*
10. As últimas perguntas são uma avaliação da entrevista, para você poder falar um pouco sobre o que achou da nossa conversa. São apenas mais alguns minutos *[As perguntas seguintes não precisam seguir uma ordem estabelecida]*:
- 10a. O que acha que a pesquisa está tentando descobrir?
- 10b. Que importância tem para as pessoas a orientação e o reconhecimento de elementos urbanos?
- 10c. Você sente algum prazer em saber onde está ou para onde está indo? Ou, ao contrário, algum desagrado? Você costuma ficar perdido na cidade? Sem saber para onde está indo? Se incomoda com isso?
- 10d. Em sua opinião, Campinas é uma cidade fácil para encontrar os caminhos, se orientar ou identificar as suas partes?
- 10e. Das cidades que você conhece, quais têm uma boa orientação (são fáceis de andar e se orientar)? Por quê?

Há uma segunda etapa desta pesquisa, que envolve uma conversa sobre sua história de vida, história da sua família, lugares onde morou, além de seus lugares na cidade, o que pensa dela etc. Gostaria de poder marcar com você um dia e horário na semana que vem para podermos fazê-la. É possível? Não demora, serão uns 40 minutos aproximadamente. Obrigado pela colaboração!!!

Anexo 2: Questionário 2 (História e trajetória de vida)

NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

PROJETO PAISAGEM E IMAGEM DE CAMPINAS – QUESTIONÁRIO 02 (Q2)



Nome: _____ H M	Data: 11 Fev. 2010
Telefone: _____ Bairro: _____ Cidade: _____	Entrevistador: _____
Naturalidade: _____ Em Campinas desde: ____/____ Ano Nas.: _____	Local da entrevista: _____

Na verdade, este não é um questionário, mas uma pauta para uma conversa biográfica. É fundamental ter bem em mente a conversa anterior, na aplicação do Q1, tentar ligar estas as questões às respostas da conversa anterior, escavando os sentidos e interagindo na forma de uma verdadeira conversa.

1. *História migratória: Lugares onde viveu, trabalhos que teve, motivos das migrações.*

Onde nasceu?

Em que cidades já viveu? Quando (períodos)?

Em que já trabalhou?

Quais os motivos das mudanças de cidade?

2. *Origens dos pais, fazendo os mesmos questionamentos sobre lugares onde viveram, trabalhos, motivos das migrações.*

Onde nasceram?

Em que cidades já viveram? Quando?

Em que já trabalharam?

Quais os motivos das mudanças de cidade?

3. *Onde moram parentes, amigos e outras pessoas com as quais trava relação na cidade? (Localizar topologicamente na cidade)*

4. *Qual sua rotina diária? Quais lugares frequenta, com que intensidade, motivo e companhias?*

5. *Quais seus hobbies, o que gosta de fazer na cidade?*

6. *Como se locomove na cidade? A pé, de ônibus, de carro?*

7. *Qual seu envolvimento com os lugares e espaços públicos da cidade? [Perguntar especificamente sobre Taquaral, 13 de Maio, Centro de Convivência, Estádios, Parque Ecológico, Souza/Joaquim Egídeo, Cambuí, Largo Carlos Gomes, Av. Francisco Glicério, Rua Barão de Jaguará]*

8. *Lugares toposílicos, lugares toposfóbicos. [Explorar o porquê e tentar identificar como este sentimento se formou]*

Quais lugares de Campinas você gosta? Por quê?
Quais lugares não gosta? Por quê?

9. Discutir especificamente a questão da imagem e da paisagem da cidade, elucidando e aprofundando questões do Q1. [*Objetivo é encontrar elementos na história de vida que ajudem a entender perspectivas diferentes (não compartilhadas socialmente) sobre a paisagem e a imagem de Campinas*]