



**ZULMIRA ÁUREA CRUZ BOMFIM**

# CIDADE E AFETIVIDADE

ESTIMA E CONSTRUÇÃO  
DOS MAPAS AFETIVOS  
DE BARCELONA E SÃO PAULO

Edição  
Revisada e Atualizada



CIDADE E  
AFETIVIDADE



ESTIMA E CONSTRUÇÃO  
DOS MAPAS AFETIVOS  
DE BARCELONA E DE SÃO PAULO

PRESIDENTE DA REPÚBLICA  
LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
MINISTRO DA EDUCAÇÃO  
CAMILO SOBREIRA DE SANTANA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC  
REITOR  
PROF. CUSTÓDIO LUÍS SILVA DE ALMEIDA  
VICE-REITORA  
PROF<sup>ª</sup> DIANA CRISTINA SILVA DE ALMEIDA  
PRÓ-REITOR DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO  
PROF. JOÃO GUILHERME NOGUEIRA MATIAS  
PRÓ-REITORA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROF<sup>ª</sup> REGINA CELIA MONTEIRO DE PAULA

IMPrensa UNIVERSITÁRIA  
DIRETOR  
JOAQUIM MELO DE ALBUQUERQUE  
CONSELHO EDITORIAL DA UFC  
PRESIDENTE  
PROF. PAULO ELPÍDIO DE MENEZES NETO  
CONSELHEIROS  
JOAQUIM MELO DE ALBUQUERQUE  
JOSÉ EDMAR DA SILVA RIBEIRO  
FELIPE FERREIRA DA SILVA  
MARIA PINHEIRO PESSOA DE ANDRADE  
PROF<sup>ª</sup> ANA FÁTIMA CARVALHO FERNANDES  
PROF. GUILHERME DINIZ IRFFI  
PROF. PAULO ROGÉRIO FAUSTINO MATOS  
PROF<sup>ª</sup> SUELI MARIA DE ARAÚJO CAVALCANTE

ZULMIRA ÁUREA CRUZ BOMFIM

CIDADE E  
AFETIVIDADE



ESTIMA E CONSTRUÇÃO  
DOS MAPAS AFETIVOS  
DE BARCELONA E DE SÃO PAULO

EDIÇÃO  
REVISADA E ATUALIZADA



FORTALEZA  
2023

**CIDADE E AFETIVIDADE:  
ESTIMA E CONSTRUÇÃO DOS MAPAS AFETIVOS DE BARCELONA E DE SÃO PAULO**

COPYRIGHT © 2023 BY ZULMIRA ÁUREA CRUZ BOMFIM

**TODOS OS DIREITOS RESERVADOS**

**PUBLICADO NO BRASIL / PUBLISHED IN BRAZIL**  
IMPRESA UNIVERSITÁRIA – UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
AV. DA UNIVERSIDADE, 2932 – BENFICA – FORTALEZA – CEARÁ

COORDENAÇÃO EDITORIAL  
IVANALDO MACIEL DE LIMA

REVISÃO DE TEXTO  
LEONORA VALE DE ALBUQUERQUE

NORMALIZAÇÃO BIBLIOGRÁFICA  
PERPÉTUA SOCORRO TAVARES GUIMARÃES – CRB 3-801

PROJETO GRÁFICO E CAPA  
GERALDO JESUINO

EDITORAÇÃO ELETRÔNICA  
FILIFE JESUINO

AJUSTES EDITORIAIS DESTA EDIÇÃO  
SANDRO VASCONCELLOS



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará- Imprensa Universitária

---

B 713 c Bomfim, Zulmira Áurea Cruz  
Cidade e afetividade [livro digital]: estima e construção dos mapas afetivos  
de Barcelona e de São Paulo. Edição revisada e atualizada / Zulmira Áurea Cruz  
Bomfim. - Fortaleza: Imprensa Universitária, 2023.  
2893 kb.: il.; PDF (Coleção Estudos da Pós-Graduação)

ISBN: 978-85-7485-454-0

1. Psicologia ambiental 2. Psicologia social I. Título

CDD: 155.9

---

Biblioteca: Perpétua Socorro Tavares Guimarães- CRB 3 801-98

# DEDICATÓRIA

Aos meus mestres da afetividade, *in memoriam*,

**meu pai,**  
pela eterna presença  
na simplicidade de suas palavras;

**minha mãe,**  
pelo sentimento de acolhimento  
e eterna nutrição;

**mãe Ana,**  
por ensinar-me a ler os sentimentos  
e cuidar.

Aos meus amigos,  
pela possibilidade de vivenciar  
uma família construída  
por laços afetivos de convivência.



## AGRADECIMENTOS

Aos professores e colegas do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social da PUC de São Paulo e do Doutorado em Espaço Público e Regeneração Urbana da Universidade de Barcelona (UB).

Agradecimentos especiais à;  
Professora Bader Sawaia, por suas valiosas contribuições e amizade; Professor José Borzachiello da Silva por sua sábia e solidária participação; Maria do Carmo Guedes, presença constante em todos os momentos do mundo acadêmico; Salvador Sandoval, pelas orientações instigantes e, Luiz Lacerda, grande interlocutor na construção e na análise dos dados





*Que és hoje la ciudad para nosotros? Creo haber escrito algo como un último poema de amor a las ciudades. Tal vez estamos acercandonos a un momento de crisis de la vida urbana y las “ciudades invisibles” son un sueño que nace del corazon delas ciudades invisibles. Se habla hoy con la misma insistencia tanto de la destrucción del entorno natural como de la fragilidad de los grandes sistemas tecnológicos que pueden producir perjuicios en cadena, paralizando metrópolis enteras. La crisis de la ciudad demasiado grande es la otra cara de la crisis de la naturaleza...*

(ITALO CALVINO)



# SUMÁRIO

QUAL É O PODER DA CIDADE? - 15

A CAMINHO DE SÃO PAULO E DE BARCELONA... - 19

PRIMEIRA PARTE

EIXOS ORIENTADORES DA INVESTIGAÇÃO:

CIDADE, AFETIVIDADE E SIMBOLISMO DO ESPAÇO - 27

CAPÍTULO 1

CIDADE, URBANIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO - 29

1.1 Cidade, Modo de Vida e Urbanização - 29

1.2 Crise das Cidades e Globalização - 37

1.3 Cidade Ideal e Desafios Éticos - 43

CAPÍTULO 2

CIDADE E AFETIVIDADE COMO ÉTICA - 51

2.1 A Afetividade como Concepção Histórico-Cultural - 51

2.2 Afetividade como Ética na Cidade - 62

2.3 Afetividade e Participação Cidadã - 68

CAPÍTULO 3

CIDADE E SIMBOLISMO DO ESPAÇO - 74

3.1 Psicologia Ambiental e Simbolismo do Espaço - 74

3.2 Apropriação e Identidade Social Urbana - 77

3.3 Simbolismo do Espaço e Mapas Cognitivos - 84

3.4 Representações Sociais e Mapas - 90

3.5 Síntese Conclusiva dos Eixos Teóricos - 94

## SEGUNDA PARTE

### UMA PROPOSTA METODOLÓGICA DE APREENSÃO DOS MAPAS AFETIVOS - 97

#### CAPÍTULO 4

##### CHEGAMOS EM BARCELONA E SÃO PAULO: UM DIÁLOGO DAS DIFERENÇAS E IDENTIFICAÇÕES - 99

- 4.1 Um Pouco da História Urbanística de Barcelona e de São Paulo - 102
- 4.2 São Paulo e Barcelona: Da (Des)construção à Regeneração - 117
- 4.3 Os Novos Rumos de São Paulo e de Barcelona: entre o Plano Diretor e o Planejamento Estratégico - 130

#### CAPÍTULO 5

##### CAMINHOS DE CONSTRUÇÃO DA METODOLOGIA DE APREENSÃO DOS AFETOS - 136

- 5.1 As Metáforas como Instrumento de Apreensão dos Afetos - 138
- 5.2 Procedimentos Metodológicos - 140
  - 5.2.1 Elaboração do instrumento - 140
  - 5.2.2 Definição de cada item do instrumento final - 143
  - 5.2.3 Aplicação do instrumento - 147
  - 5.2.4 Especificação dos sujeitos da pesquisa - 147
  - 5.2.5 Metodologia de análise dos dados qualitativos - 148
    - 5.2.5.1 *Análise de conteúdo* - 148
    - 5.2.5.2 *Análise estatística dos dados qualitativos* - 153

#### CAPÍTULO 6

##### ELABORAÇÃO DE IMAGENS AFETIVAS DO COTIDIANO PELOS HABITANTES DE BARCELONA E DE SÃO PAULO - 154

- 6.1 Caracterização da Amostra do Estudo - 154
- 6.2 Elaboração e Construção de Imagens e Mapas Afetivos pelos Habitantes de Barcelona e de São Paulo - 159
  - 6.2.1 Cidade de contrastes - 162
  - 6.2.2 Cidade atração - 171
  - 6.2.3 Cidade destruição - 177
  - 6.2.4 Cidade agradável - 184

- 6.2.5 Cidade movimento - 187
- 6.2.6 Cidade caixa de surpresas - 192
- 6.3 Os Desenhos: Entre as Metáforas e o Isomorfismo - 196
- 6.4 Os Caminhos Percorridos - 197
- 6.5 Análise Estatística dos Dados Qualitativos - 197

## CAPÍTULO 7

### LAPIDANDO A AFETIVIDADE DE BARCELONA E DE SÃO PAULO - 209

- 7.1 Estima de Barcelona e de São Paulo - 214
- 7.2 A Estima como Categoria Psicossocial e Histórico-Cultural - 217
- 7.3 Princípios Norteadores de uma Metodologia de Apreensão dos Afetos - 218
  - 7.3.1 A dialética como método de apreensão dos afetos - 219
  - 7.3.2 As metáforas como recursos imagéticos de apreensão dos afetos - 219
  - 7.3.3 A apreensão e expressão da afetividade pela construção dos mapas afetivos - 221

ENFIM, a partida ... - 224

POSFÁCIO - 228

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS - 232



## QUAL É O PODER DA CIDADE?

*“A diferença entre a Cidade livre e a Cidade escrava não passa pelo direito civil, mas pelo sentido da vida coletiva instaurado por elas”.*

*“A cidade não pode ser odiosa nem odiada”.*

Com essas reflexões no *Tratado Político*<sup>1</sup>, Espinosa pretende demonstrar que a qualidade democrática de uma cidade não é dada pelo critério da legitimidade ou ilegitimidade do poder, mas é definida pelos afetos que ela provoca nas pessoas. São eles que aumentam ou deprimem a autonomia das pessoas, podendo, assim, favorecer a servidão e a violência. A alegria é o sentimento que temos quando a nossa capacidade de existir e expandir a vida aumenta. A tristeza, ao contrário, é resultado de afetos que nos tornam passivos.

Zulmira, no presente livro, nos ensina a fazer o que Espinosa defende como filósofo político: conhecer o sentido da vida coletiva instaurada pela cidade para aperfeiçoar o planejamento urbano-ambiental.

E o faz com maestria.

Neste livro podemos acompanhar a construção de uma metodologia original e extremamente importante de análise da cidade pela estima da mesma, cujo produto final é a construção do mapa afetivo da cidade. Ele nos apresenta, passo a passo, *os procedimentos adotados para apreender*

---

1 Ver CHAUÍ, M. *Política Em Espinosa*. São Paulo: Cia das Letras, 2003.



*e analisar os afetos e os eixos norteadores da estima*, dentre os quais se destaca o uso do desenho.

Outro mérito da pesquisa de Zulmira é o de ter ousado trabalhar com uma categoria analítica rejeitada pela psicologia social – a afetividade como constitutiva e não como perturbadora da razão. Assim, torna-se mais uma voz competente em favor da recuperação da positividade das emoções à compreensão de questões sociais e, conseqüentemente, da superação da dicotomia emoção/ cognição, como fala a autora :

Embora o aspecto afetivo seja considerado como importante fator agregador do significado, poucos estudos têm se desenvolvido em relação às imagens elaboradas dos habitantes sobre o entorno da cidade, no que diz respeito à sua afetividade, emoções e sentimentos, ou talvez a possibilidade de considerarmos os afetos como orientadores na compreensão do conhecimento do espaço da cidade, assim como a percepção e a cognição. Os fatores emocionais são ignorados na maioria dos trabalhos sobre conhecimento ambiental. Há uma maior prevalência dos fatores cognitivos do que dos afetivos emocionais.

Essa desvalorização das emoções retira do homem e da cidade, justamente, a vida e o pulsar dos desejos, impedindo que o pesquisador conheça o subtexto das questões urbanas e ambientais, pois, como nos ensina Vigotski:

Toda emoção é um chamamento à ação e ao pensamento ou renúncia a eles. Nenhum sentimento pode permanecer indiferente ou infrutífero no comportamento. As emoções são esse organizador interno das nossas ações e pensamentos que retesam, excitam, estimulam ou inibem essas ou aquelas reações. (2001, p.139).

Chegando ao final do livro, o leitor é instigado mais uma vez com uma reflexão sobre as diferenças e semelhanças entre Barcelona e São Paulo a partir de indicadores da afetividade, e, assim, motivado a engajar-se na grande questão política do livro:

“Como as cidades densas, desordenadas e opressivas podem chegar a ser instrumentos que propiciam aos homens a vivência da liberdade, em busca de uma utopia de cidade?”

Sem dúvida nenhuma, o presente livro dá um grande passo na busca de respostas a essa questão ao demonstrar que a cidade tem vida, é um corpo que afeta e é afetado pelos corpos que o constituem. Homem e cidade formam uma unidade, de modo que a liberdade e a felicidade de um dependem do outro. Esse sentido de simbiose das partes com o todo que conecta potências de vida é a fundamentação da ética ambiental capaz de superar a destrutiva concepção baconiana, apropriada ideologicamente pela mercantilização do ambiente, de submissão da natureza à vontade dos homens por meio do avanço tecnológico. (SAWAIA, 2006).

Em outras palavras, somente quando a lógica dos afetos permite o sentimento do útil comum, experimentado como estima da cidade, tem-se a integração homem/natureza/ como solução para a busca da feliz-cidade.

Bader Burihan Sawaia



## **A CAMINHO DE SÃO PAULO E DE BARCELONA...**

Este livro é fruto do doutorado em Psicologia Social, desenvolvido na PUCSP, e do doutorado sanduíche na UB (Universidade de Barcelona), concluído em 2003. Vinte anos depois, estamos lançando uma edição revista e atualizada em comemoração ao aniversário do Laboratório de Pesquisa em Psicologia Ambiental (Locus), que também completa 20 anos desde sua criação, vinculado ao Departamento de Psicologia e ao Programa de Pósgraduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará.

Durante o doutorado, percebi melhor o que me levou a desenvolver a tese “Cidade e afetividade: Estima e Construção dos Mapas Afetivos de Barcelona e São Paulo”, origina-se de um desejo em conhecer as cidades, desbravar suas histórias e segredos e, aos poucos, descobrir que, no meu encontro com ela, poderia transformar o desconhecido em conhecido, transformar-me junto com ela e criar uma familiaridade. Assim aconteceu tanto com São Paulo como com Barcelona.

Morar em cada uma delas com objetivo de estudo, não sendo a minha cidade de origem e de moradia, foi muito mais do que torná-las um espaço de utilização de meus interesses acadêmicos. Nelas, não me sentia turista, mas viajante, de passagem, que aprendia o que era possível de sua cultura, história, estilos de vida e vínculos afetivos.

Em São Paulo, delimito o campo de estudo a partir dos aportes das disciplinas cursadas durante os três primeiros semestres (1999/2000), tendo como base a Psicologia Social. Em Barcelona, elaborei o instrumento de coleta de dados, fundamentado na Psicologia Ambiental e em

teorias que me deram a sustentação necessária para iniciar a coleta. E em São Paulo, novamente encontrei o terreno fértil para pensar, refletir, sentir e concluir esta trajetória.

Nesse período, procurei responder parcialmente à pergunta que muitas pessoas me fizeram, incluindo meus professores: a do porquê da escolha dessas cidades. Além dos aspectos teóricos e metodológicos, que articularei em seguida, posso dizer que o motivo que me impulsionou a estudá-las foi a experiência de viver em seu cotidiano.

Conhecer as cidades do ponto de vista de seus habitantes é um tema recorrente de algumas pesquisas que desenvolvi em anos anteriores de minha dissertação de mestrado e de outros estudos, que envolveram dimensões interdisciplinares: Psicologia Social, Sociologia, Geografia, Arquitetura e Urbanismo.

Em pesquisas realizadas no Distrito Federal (BOMFIM, 1990)<sup>1</sup> e na cidade de Fortaleza (BOMFIM, 1997), procurei conhecer as representações sociais dos moradores acerca de seu local de moradia e de sua cidade, confrontando o conhecimento coletivo do espaço urbano e do cotidiano da população com as políticas de urbanização implementadas pelas últimas administrações governamentais.

Essas investigações, desenvolvidas em Projetos de Extensão vinculados à Universidade de Brasília (UnB) e à Universidade Federal do Ceará (UFC), fomentaram uma reflexão e um confronto entre o saber acadêmico e a prática concreta.

Foram investigações que me levaram a uma compreensão dos aspectos simbólicos que envolvem populações em situações de vulnerabilidades e desigualdades sociais, moradores de bairros periféricos, em relação ao seu espaço de moradia, no que tange a dimensões de planejamento urbano e de necessidades básicas.

Baseei-me em eixos orientadores dessas pesquisas, em uma perspectiva interdisciplinar, com o fito de conhecer as necessidades coletivas do espaço urbano das cidades, que quase sempre são negligenciadas pelas políticas de

---

<sup>1</sup> Pesquisa realizada em duas localidades periféricas do Distrito Federal: Novo Gama e Pedregal.

planejamento urbano. Desse modo, busquei constituir um conhecimento coletivo do espaço urbano e da vida cotidiana da população da periferia do Distrito Federal e de Fortaleza, em confronto com as novas políticas de urbanização e de mudanças estruturais sofridas por essas cidades nos últimos anos.

Essas pesquisas apontaram para a existência de um conhecimento coletivo cotidiano de fundamental importância para as políticas de planejamento urbano. Não somente no sentido de levantamento de necessidades, mas, principalmente, no de conhecimento da subjetividade e dos valores culturais da população. Para isso, as representações sociais foram um grande instrumento de acesso a este conhecimento do senso comum. Na prática, observei que a comunidade sabe do que necessita em seu cotidiano na cidade. O que ela precisa é ser escutada e considerada.

É notório o descaso das políticas governamentais em relação ao significado que o espaço urbano imprime na coletividade. As necessidades das populações dificilmente são ouvidas e a cidade e as localidades não são tratadas como extensão da identidade dos indivíduos no local. Isso confirma que o espaço urbano é, por excelência, um campo favorável ao favorecimento do poder hegemônico do Estado e das políticas governamentais, que quase sempre favorecem os detentores do poder econômico.

Em Fortaleza, a prioridade da imagem de uma cidade turística para ser apreciada por aquele que vem de fora, em detrimento de políticas sociais que respondam às necessidades mais prementes de sua população, tem sido constante nas administrações municipais.

O Novo Gama e o Pedregal, loteamentos e cidades satélites de Brasília, seguem a mesma lógica de Brasília, capital que carrega de forma explícita a segregação socioespacial desde a sua inauguração, tendo como elemento diferenciador o aspecto do planejamento urbano. Apesar de ter sido considerada uma inovação, em termos de arquitetura, de urbanismo moderno e de democracia espacial, Brasília até hoje é uma cidade que não proporciona, a quem a construiu, usufruto dos bens e serviços. A ideologia do planejamento e do não planejamento como aspectos de segregação socioespacial estão presentes nas localidades periféricas do Novo Gama e Pedregal, que são geograficamente vizinhas, mas apresentam diferentes estruturas urbanas (planejada e não planejada). Seus habitantes demons-

traram atitudes positivas e negativas em relação ao seu grupo e ao outro quanto ao status e à reputação social.

Encontrei nas representações sociais a expressão dessa subjetividade e uma teoria eficaz para entrada no mundo do simbólico da vida cotidiana das populações estudadas, que se traduziu na maneira como os moradores edificaram o significado de suas realidades socioculturais.

Pela via das representações sociais, estruturei o eixo teórico daquela investigação com embasamento na Psicologia Social, em sua vertente histórico-cultural, buscando a compreensão dos fenômenos psicossociais aplicados ao urbano, trazendo questionamentos próprios para uma ciência crítica, “problematizadora” e comprometida com uma sociedade mais justa e mais humana.

Na investigação do doutorado, continuei perseguindo uma compreensão histórico-cultural e sócio-histórica da relação entre subjetividade e espaço construído, também numa perspectiva interdisciplinar, enfatizando agora o aspecto afetivo como grande fator agregador da percepção e do conhecimento sobre a cidade, principalmente como possibilidade de emancipação humana.

As diversas áreas de conhecimento que estudam a cidade continuam perguntando, com poucas respostas: É possível viver feliz na cidade? Existe uma utopia de cidade que nos permeia? Os habitantes podem fazer jus ao nome feliz cidade? É possível encontrar uma cidade ideal? A cidade pode ser o lugar de formação de comunidades pautadas na relação de encontro com o outro? Será que a cidade pode ser o *locus* de desenvolvimento na construção de uma coletividade e de uma individualidade? Existe solução e viabilidade para uma grande parcela da população nas cidades pós-industriais e pós-modernas em processo de exclusão-inclusão social? A cidade pode traçar caminhos que envolvam as dimensões ética, política e afetiva?

Discutiremos estas questões partindo da opção pelo fenômeno da vida urbana, da convivência nas cidades como um caminho possível de emancipação, de retorno à vida e de revitalização das grandes metrópoles. É urgente concentrar a atenção dos diversos âmbitos sociais no fenômeno urbano, tema de vários estudos desenvolvidos em diversas áreas acadêmicas que, na atualidade, orientam ações em organizações não governamentais,

movimentos sociais e culturais e, ainda precariamente, norteiam ações no âmbito governamental.

A cidadania, o direito a ter direito, é um desafio para os cidadãos nas cidades pós-modernas, tão fortemente marcadas pela hegemonia do processo de globalização, que carrega em si processos de desigualdade e de exclusão-inclusão socioespacial.

O combate à exclusão social nas cidades é, para Boaventura de Sousa Santos<sup>2</sup>, o “tentáculo” mais desenvolvido no universo dos debates, propostas e ações alternativas ao modelo neoliberal que se pauta em um tipo de organização e de segregação socioespacial. Boaventura propõe um novo contrato social em que haja um maior envolvimento do cidadão nos rumos da economia, na defesa de uma economia solidária e dos direitos humanos.

Este livro se propõe a acentuar a participação da Psicologia nesse debate, na busca de teorias e métodos que tragam alternativas de emancipação para o urbano, colocando em relevo o macro e o micros social como cenário psicossocial, em uma perspectiva interdisciplinar, envolvendo a Sociologia Urbana, a Geografia, a Psicologia Social e a Psicologia Ambiental.

Vale salientar que a Psicologia Social e a Ambiental, de base psicossocial e histórico-cultural, nesses últimos anos, têm marcado presença nos estudos da compreensão do urbano, redimensionando, além das questões econômicas, políticas, éticas e culturais, as questões psicossociais. Trabalham na perspectiva do indivíduo ser uma cidade e a cidade ser o indivíduo, rompendo com a dicotomia subjetividade e objetividade. É um movimento que permite o entrelaçamento dos processos vitais de ambos, pois “espaço e homem compartilham a mesma materialidade e a mesma subjetividade” (SAWAIA, 1995, p. 20).

Pesquisar as cidades na Psicologia Social, com ênfase nas perspectivas psicossocial e histórico cultural e/ou sócio-histórica, é discutir formas de organização do território, com vistas à superação das dicotomias próprias das ciências humanas: homem e sociedade, objetividade e subjetivi-

---

<sup>2</sup> Fórum Social Mundial: Agência Carta Maior; Fórum de Autoridades Locais. Porto Alegre (2003).



dade, cidade e comunidade, indivíduo e social, biológico e social, interno e externo, racionalidade e afetividade, homem e natureza. E na Psicologia Ambiental, a vertente psicossocial ou histórico-cultural/sócio-histórica não se restringe à visão da interação do indivíduo com o ambiente como um cenário, em que um interfere no outro, mas põe em evidência o entorno como uma dimensão da identidade dos indivíduos, em que integram fatores psicossociais e sociofísicos.

A afetividade, enquanto categoria da Psicologia Social e da Psicologia Ambiental, é eleita em nosso estudo como síntese do encontro do indivíduo com a cidade. Entendemos que ela integra aspectos de conhecimento, percepção e orientação do espaço na superação de dicotomias, ao mesmo tempo em que instiga a reflexão sobre a possibilidade de desenvolvimento de uma “racionalidade ético-afetiva na cidade” (SAWAIA, 1995, p. 24), capaz de gerar espaços relacionais de necessidades públicas e privadas.

Carecemos de uma visão que abarque a compreensão da totalidade da coletividade na cidade, conforme assinala Matos (1995): há necessidade de um movimento de correspondência entre cidade e existência de cada um de seus moradores. A autora propõe vencer a dualidade entre a razão dominante e a imaginação sonhadora como conhecimento e intervenção na cidade, transformando o antagonismo razão e paixão na sociedade moderna pelo encontro do homem com a cidade. Essa passagem se faz de um observador neutro para um observador emotivo. O amor como forma de conhecimento é, para a autora, vencer a cisão entre Eros e Logos, atividade e passividade, eu e alteridade, sensação e cálculo e se faz pelo processo de “conhecer sentindo e sentir conhecendo” (MATOS, 1995, p. 25).

Ao chegar, então, às cidades de São Paulo e de Barcelona, o intuito foi conhecê-las pelos sentimentos dos seus habitantes, considerando seus contextos, evoluções urbanísticas em suas diferenças e identificações. Dada a dificuldade que é pesquisar sentimentos, me propus também a construir uma metodologia de apreensão dos afetos, ao mesmo tempo que procurei apontar alguns princípios para a aplicação de uma metodologia de avaliação dos sentimentos e emoções ligadas ao urbano.

Este livro constitui-se de duas partes. Na primeira, apresento os eixos teóricos sintetizados nas palavras *cidade*, *afetividade* e *simbolismo do espaço*,

onde desenvolvo três capítulos: no primeiro, abordo a cidade como modo de vida, tomando como base a Sociologia Urbana e suas articulações com os processos de urbanização, globalização e sustentabilidade; no segundo, desenvolvo o conceito de afetividade como categoria ético-afetiva dentro da Psicologia Social; e no terceiro, os conceitos-chaves que compõem as teorias sobre o simbolismo do espaço na Psicologia Ambiental. A segunda parte, denominada de proposta metodológica de apreensão dos mapas afetivos, compõe-se de quatro capítulos. Primeiramente, traço a construção de um diálogo entre Barcelona e São Paulo pelas suas transformações urbanísticas.

Logo no segundo capítulo apresento os caminhos para a construção e aplicação de um instrumento voltado para a apreensão dos afetos, mostrando os recursos imagéticos (metáforas e desenhos) como elementos básicos para a elaboração e compreensão de mapas afetivos.

No terceiro capítulo, apresento os resultados da investigação desta tese pelos processos de categorização, catalogação e análise de sentido, que traduzem as imagens afetivas do cotidiano de Barcelona e de São Paulo, incluindo a caracterização da amostra e a apresentação de uma análise estatística complementar.

Por último, com base em indicadores da afetividade e estima, discuto as diferenças e semelhanças entre as cidades estudadas e aprofundo a metodologia de apreensão dos afetos com suas articulações teóricas. Concluo com a apresentação de eixos norteadores da estima e da construção dos mapas afetivos das cidades estudadas.

Revisitando esta introdução, depois de dez anos, apresento no posfácio algumas reflexões a partir das várias produções decorrentes desta pesquisa originalmente, com os mapas afetivos ao longo do tempo. Os resultados se desdobraram na construção de um método para a apreensão dos afetos, considerando o lugar como um território emocional, com possibilidades de articulação dos sujeitos pesquisados sobre os diversos tipos de ambiente, desde os micro até os macroambientes: a casa, o bairro, a comunidade, a cidade, a sociedade, incluindo tanto os naturais como os construídos; ambientes institucionais como escolas, hospitais, universidade e até mesmo o corpo como primeira dimensão territorial. As políticas públicas de saúde, educação e assistência social também têm sido objeto de estudo dos mapas

afetivos e da estima de lugar, envolvendo comunidades tradicionais, povos originários e populações em situação de vulnerabilidades e desigualdades sociais. As interfaces, a inter e a transdisciplinaridade nos espaços, lugares e territórios, numa perspectiva sócio-histórica tem movido os afetos integrando o passado, o presente e futuro, nesta proposta metodológica e de conhecimento dos espaços e lugares.

# PRIMEIRA PARTE

EIXOS ORIENTADORES DA INVESTIGAÇÃO:  
CIDADE,  
AFETIVIDADE  
E SIMBOLISMO DO ESPAÇO



# CAPÍTULO 1

## CIDADE, URBANIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO

### 1.1 Cidade, Modo de Vida e Urbanização

*Mi libro se abre y se cierra con las imágenes de ciudades felices que cobran forma y se desvanecen continuamente, escondidas en las ciudades infelices.*  
(ÍTALO CALVINO, 2000, p. 15).

Ítalo Calvino (2000), em seu livro *Cidades Invisíveis*, descreve cidades imaginárias que são nada mais, nada menos do que as cidades que visitamos e conhecemos como viajantes do mundo e que guardamos no nosso imaginário. O autor induz ao imaginário das cidades em busca de uma ideal, através do diálogo contínuo entre aquelas que visitamos e as que ainda poderíamos ver no futuro. Convida-nos a sermos viajantes em busca de cidades imaginárias que se atualizam nas reais. Cabe aos personagens descobrir as razões secretas que levaram os homens a viver nas cidades, razões que vão mais além de todas as crises:

Las Ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero estos trueques no lo son sólo mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos [...]  
(CALVINO, 2000, p. 15).

O autor destaca que viver na cidade não tem somente razões utilitárias, econômicas ou de sobrevivência, mas também está em função das

trocas simbólicas e do significado de outras funções abstratas, voltadas para o bem-estar psicossocial dos indivíduos no cotidiano, a exemplo, as palavras, os desejos e a memória. Estas reflexões são válidas para qualquer cidade, onde a experiência do autor e de todos os seus leitores pode vir a fazer parte de um imaginário das cidades. Ele nos convida, então, a visitá-las fazendo as nossas próprias reflexões de nossas viagens internas das cidades que somos e que ainda poderíamos ser. Por intermédio das imagens das cidades, ele faz um diálogo entre o passado e o futuro, a cidade ideal e a cidade real, o possível e o impossível, apoiado no fenômeno básico da existência humana, que é o viver nas cidades.

As cidades, na antiguidade, eram sinônimo de civilidade, democracia e política. A ideia da polis grega implicava em política, o que nos reporta à noção de comunidade e polis como ideia fundamental da cidade. A participação do cidadão nos rumos da cidade e a convivência com o diferente, com o estranho implicavam na formação dos direitos civis e de uma ética coletiva.

Foi no ambiente público da vida urbana que a polis grega encontrou espaço propício para o desenvolvimento da democracia. A vivência no ambiente público das cidades gregas (praças, assembleias públicas, areópago, tribunais públicos etc.) não foi um fenômeno casual, pois, segundo Negt (2002, p. 22), “quando desaparece esta forma de ambiente, desaparece também a vida urbana.”

Há quem diga, entretanto, que a imagem da polis grega como grande exemplo de democracia tem sido uma utopia. Freitag (2002), por exemplo, faz uma crítica à utopia da polis grega no sentido em que, apesar de haver uma participação nas organizações políticas das pequenas cidades autônomas, cidades-estado, tal participação limitava-se aos cidadãos membros da polis. Estavam fora as mulheres, os jovens, os escravos e os estrangeiros.

Possivelmente, não encontraremos na História da humanidade um exemplo perfeito de cidade como concretização de uma relação direta entre uma estrutura social justa e uma vida cotidiana igualitária de seus habitantes, com um modo de vida mais humano, participativo e que seja um modelo de cidade que dignifique a existência humana na vida urbana.

Desde a Idade Média, segundo Le Goff (1998), o trabalho rural começou a ser menosprezado e o camponês a ser visto como rústico em oposição ao homem da cidade. O trabalho conferia ao homem da cidade medieval uma estabilidade e, ao mesmo tempo, era forma de penitência e oração. Nessa época, a grande valorização do trabalho aconteceu na cidade:

Esta é uma das funções históricas fundamentais da cidade: nela são vistos os resultados criadores e produtivos do trabalho. Todos esses curtidores, ferreiros, padeiros, são pessoas que produzem coisas úteis, boas e, às vezes, belas e tudo isso se faz pelo trabalho, à vista de todo mundo. Inversamente, a ociosidade é depreciada: o preguiçoso não tem lugar na cidade. (LE GOFF, 1998, p. 49).

Viver na cidade, então, para o homem medieval estava em oposição a viver na rusticidade do campo. A cidade contemporânea congrega hoje, assim como na Idade Média, uma conjunção de funções essenciais, que são a troca, a informação, a vida cultural e o poder (LE GOFF, 1998). Estas sementes, originalmente lançadas desde as cidades medievais, são atualizadas hoje com alguns desdobramentos. Por exemplo, a função de produção só aparece em um momento na história das cidades, notadamente no século XIX, com a revolução industrial.

Viver nas cidades hoje, onde “a metade da humanidade se concentra e trabalha” (SILVA, 1997, p. 86) ou onde “a maioria da população mundial vive” (LE GOFF, 1998, p. 20) é, paradoxalmente, uma luta constante entre teses e antíteses, concretizadas nos contrastes socioeconômicos, culturais, socioespaciais e psicossociais.<sup>3</sup>

É interessante descobrir novos espaços produzidos e apropriados na metrópole, os conceitos de ‘necessidades’ e ‘potencialidades’, tão difundidas entre os urbanistas do terceiro mundo, os decantados ‘custos de urbanização’, o público e o privado,

---

<sup>3</sup> Antecipamos a informação de que uma das categorias encontradas nesta investigação, apontadas pelos respondentes de Barcelona e São Paulo, é a de contrastes, que vão desde os sentimentos antagônicos às qualidades contrastantes destas cidades, como característica das grandes metrópoles ou megalópoles.



as 'formas forçadas' e institucionalizadas da nova urbanização, as noções de caos e ordem, do belo e do feio, do crescimento horizontal e vertical. Aparentes dualidades que se constituem em pares dialéticos a reger o processo de formação, produção e apropriação da metrópole. (SOUZA, 1994, p. 23).

É difícil compreender na atualidade a convivência humana fora das cidades. No séc. XVI, como supõe Le Goff (1998, p. 21), apenas cerca de 10% da população do ocidente vivia e subsistia na cidade. O modo de vida no campo ainda era o grande caminho da subsistência e de interação.

A reversão da distribuição da população do campo para a cidade ocorreu nos últimos 40 anos. Nas cidades do terceiro mundo, em todo o hemisfério sul, a diferença da população urbana em relação à rural aumentou de 30% a 40%, em 1940, e para 85% a 90%, em 2000 (FREITAG, 2002, p.08). Cerca de 75% da população brasileira vive hoje em cidades, (SILVA, 1997, p. 88).

A industrialização, a expansão do sistema capitalista nas grandes cidades e, posteriormente, a passagem das sociedades industriais para as cidades pós-industriais marcaram profundamente o modo de vida nas metrópoles, que atualmente encontram-se inseridas dentro do paradigma emergente da cidade global.

As ciências sociais e humanas têm contribuído para a compreensão da relação entre modo de vida e transformações urbanísticas, sociais, econômicas e culturais nas cidades. Tal contribuição ocorre desde a passagem do século XIX para o século XX, período em que as produções teóricas em Sociologia Urbana cresceram em sintonia com essas transformações.

A cidade como uma expressão da cultura e da convivência entre os homens, diferentemente de uma compreensão somente a partir de sua organização física é inicialmente estudada pela Sociologia Urbana no início do século XX, por um conjunto de pesquisadores conhecido como Escola de Chicago.<sup>4</sup> Park (1967) traça um estudo para um progra-

---

<sup>4</sup> Costuma-se designar por Escola de Chicago um conjunto de trabalhos de pesquisa sociológica realizados, entre 1915 e 1940, por professores e estudantes da Universidade de Chicago.

ma da vida urbana baseado na sua organização física, suas ocupações e sua cultura. A cidade é, para ele:

Um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a estes costumes e transmitidos por esta tradição [...] Ela está envolvida em processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza e em especial da natureza humana. (PARK, 1967, p. 29).

O autor ressalta também o caráter de estrutura e de tradição peculiar na cidade, em contraste com a vida em aldeia e nos campos abertos. Toma a cidade como expressão do mundo civilizado e cita Spengler para reconhecer as cidades como o berço das grandes culturas: “[...] a história mundial é a história dos homens na cidade. As nações, os governos, a política e as religiões - todos se apóiam no fenômeno básico da existência humana, a cidade.” (SPENGLER, *apud* PARK, 1967, p. 31).

Ao lermos Coulon (1992), vemos que os estudos da Escola de Chicago desenvolvem-se em consequência das grandes transformações na estrutura social advindas da revolução industrial, principalmente nos Estados Unidos, tais como o aumento da população decorrente dos grandes fluxos migratórios e de conflitos étnicos raciais.

Os estudos consagrados pelos pesquisadores da Escola de Chicago, representada por Park, Thomas, Burgess e McKenzie, entre outros, mostram uma Sociologia Urbana preocupada com problemas políticos e sociais, no que diz respeito à imigração e assimilação de milhões de estrangeiros à sociedade americana, principalmente em Chicago, ultrapassando, assim, os limites de uma Sociologia da Cidade.

A grande contribuição da Escola de Chicago aos estudos sobre a cidade está no relevo dado ao aspecto do fenômeno social e da subjetividade do indivíduo e/ou do grupo, ou mesmo na ênfase aos elementos objetivos e subjetivos, tais como os valores, as atitudes e o significado. Para Park (1967), a cidade tanto é uma organização moral como uma organização física, pois está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que nela habitam.

A Escola de Chicago, conhecida como “ecologia humana”, difundiu uma proposta de ideal de cidade, ideograma do urbano teorizado por Bur-

gess (*apud* CASTELLS, 2000), sobre a evolução de aglomerados urbanos por zonas concêntricas: Zona I (centro urbano, empresas de importância estratégica); II e III (invasão do antigo espaço urbano pela indústria e residências necessárias aos trabalhadores empregados); IV (residência de classes superiores); V (satélites residenciais).

Castells (2000) explica que este modelo caracterizou o crescimento de um certo número de cidades americanas e de algumas cidades europeias; modelo de urbanização, que é formado no privilégio de categorias superiores ligadas ao centro da cidade, espaço carregado de laços simbólicos e de locais de consumo cultural. O autor critica profundamente as abordagens com configurações urbanas em zonas, setores, núcleos etc., porque fazem alusão somente às leis econômicas gerais e pensam o espaço como natural e não consideram o processo histórico cultural.

O autor também propõe a superação da oposição entre determinação natural e cultural do espaço a partir da análise da estrutura social, que não é uma teoria do espaço, mas uma teoria social geral. A questão fundamental é situar o espaço dentro de um conjunto da estrutura social, em que este espaço é uma “forma social particular” (CASTELLS, 2000, p. 192) que se articula com outras formas e processos dados historicamente.

A noção do espaço urbano como natural foi alvo de críticas à Escola de Chicago por diversas escolas sociológicas, principalmente, pelas correntes marxistas, que pensavam o processo histórico-cultural e dialético como eixo de compreensão do espaço e, também, como resultado das relações de produção engendradas na vida urbana. Park (*apud* DONNE, 1979, p. 44) aponta este caráter natural: “A cidade é uma constelação de áreas naturais. Cada uma delas com seu ambiente característico e cada uma delas com sua função específica para desempenhar no conjunto da economia urbana.”

Apesar das críticas ao funcionalismo da Escola de Chicago, Done (1979) enfatiza a grande contribuição da teoria ecológica aos estudos sociológicos da vida urbana: a apreensão da interdependência (simbiose) entre o ordenamento espacial urbano, a sua organização e os modos de vida que nele se verificam.

A base historicista e a adoção do método dialético é para nós um caminho para superação de uma visão positivista e determinista sobre a compreensão

do espaço urbano. Optamos por uma abordagem na Sociologia que ressalte, na sociedade urbana, a utopia de construção de um cotidiano que busque superar as contradições do capitalismo moderno. Estamos falando da visão do grande teórico do urbano, Henry Lefebvre. “O urbano para ele seria quase uma nova era da humanidade e representaria praticamente a ‘episteme’ de uma época liberada dos determinismos e restrições das fases anteriores.” (LINHARES, 1992, p. 62).

Entender as cidades, para Lefebvre (1969), é compreender a urbanização como intrínseca ao modo de vida e vice-versa. Ele fala das afinidades entre imagens da vida social e imagens da cidade. Estas imagens apresentam-se sob a forma de uma relação entre simbolismo social e elementos espaciais, ressaltando a ideia de que as estruturas sociais são suscetíveis aos efeitos da organização espacial. Ela está estrategicamente orientada pela elite de poder. Na linguagem dos arquitetos, haveria uma relação direta entre criação arquitetural e vida social.

Lefebvre (1969) considera a necessidade de investigar tanto os modos de vida quanto os modos de urbanização, já que, para estudar a cidade, é necessário vê-la como “a projeção no solo das relações sociais”, indicando um método que não esquece nenhum aspecto da sociedade: modos de vida, história, organização econômica, dimensões técnicas e sociais.

A velocidade do movimento que vai do modo de vida à urbanização é diferente da que vai da urbanização ao modo de vida. Lefebvre (1969) explica que o modo de vida transforma-se lentamente, enquanto a urbanização progride a uma velocidade mais variável em relação às forças econômicas, demográficas e políticas.

Os grupos mais poderosos são os principais agentes de urbanização: proprietários do solo, empresários que decidem as localizações residenciais, desenhistas, técnicos, arquitetos e gestores públicos que planejam e executam as transformações na cidade. São eles que criam os modelos de consumo, de habitação e de lazer e que servem, em seguida, como modelos de referência para o conjunto da população. Le Corbusier (*apud* LEFEBVRE, 1969, p. 30), por exemplo, vê a urbanização como grande eixo aglutinador dos modos de vida, “onde a alma da cidade pode ser vivificada pela clareza do plano.”

A exploração da defasagem entre os modos de vida e urbanização, analisada pela Sociologia Urbana, pode interessar ao planejador, conforme sua disposição em considerar a relação entre vida social e urbanização. É através das decisões que podemos conhecer a força de influência da elite de poder (grupos sociais específicos) sobre o processo de urbanização e sobre os modos de vida.

As macro decisões são aquelas comandadas pelos gestores públicos. Eles decidem a trama urbana que, na maioria das vezes, não satisfazem às necessidades antropológicas socialmente elaboradas:

A essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas aqui comprimidas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades específicas, que não satisfazem aos equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. (LEFEBVRE, 2001, p. 104).

Estas necessidades não foram satisfeitas na vida do homem urbano da sociedade industrial, apesar da alta produtividade de uma racionalidade planejadora. O “homem novo” e a vida urbana proposta pelo humanismo desapontaram e trouxeram a crise das cidades. Lefebvre (2001) propõe o homem da sociedade urbana a partir de uma nova práxis e de um outro homem, criando com a nova cidade a nova vida na cidade.

O modo de vida e a urbanização, no século XXI, entrelaçam-se, envolvendo um enredamento de aspectos econômicos, sociais, políticos, culturais e éticos, em que novas territorialidades são criadas e a sustentabilidade das cidades questionada. Novos desafios apresentam-se na compreensão da cidade e do modo de vida atual. A globalização torna complexa a vida nas grandes cidades, caracterizadas por contrastes e ambiguidades, como focos de tensão que concentram “a face avançada do capitalismo e as características do terceiro mundo.” (VERÁS, 2000, p. 21).

## 1.2 Crise das Cidades e Globalização

*Tal vez estamos acercándonos a un momento de crisis de la vida urbana y 'Las ciudades invisibles' son un sueño que nace del corazón de las ciudades invivibles.*  
(ÍTALO CALVINO, 2000, p.15).

O autor afirma que a crise das grandes cidades é a outra face da crise da natureza, visto que “há hoje tanto uma destruição do entorno natural como da fragilidade dos grandes sistemas tecnológicos que podem produzir consequências em cadeia, paralisando as grandes metrópoles.” (CALVINO, 2000, p. 15). Em seu livro *Cidades Invisíveis*, acredita ter escrito o último poema de amor às cidades, quando é cada vez mais difícil vivê-las como cidades.

Não é na contemporaneidade que os estudos sobre a cidade têm assinalado a crise da vida urbana e seus efeitos sobre o cidadão. Simmel (1979), Wirth (1979), Chombart de Lauwe (1979) e outros autores da Sociologia Urbana apontaram-nos uma crise implícita nas sociedades industriais, em que a cidade, sede da mais alta divisão do trabalho, caracterizava-se por um modo de vida e um conjunto de comportamentos chamados por Simmel (1979, p. 21) de “atitude Blasé”. Implica uma adaptação da pessoa ao modo de vida urbano que gera um caráter mais racional, menos afetivo e mais utilitarista. “É um fato decisivo que a vida da cidade transforma a luta com a natureza pela vida em uma luta entre os homens pelo lucro, que aqui não é conferido pela natureza, mas por outros homens.” (SIMMEL, 1979, p. 22).

São exemplos da *atitude blasé*: estímulos contrastantes em rápidas mudanças, incapacidade para reagir a novas sensações, embotamento do poder de discriminar, atitude de reserva diante do outro, mais “liberdade” e mais “individualidade”<sup>5</sup>, preponderância do espírito objetivo sobre o subjetivo e busca incessante do lucro.

---

<sup>5</sup> As aspas indicam que é questionável se realmente podemos usufruir a liberdade e, por conseguinte, se nossa individualidade está mantida no modo de vida urbano capitalista.

Muitos não chamariam de crise o advento da sociedade industrial, mas na plenitude do capitalismo, século XIX, a cidade já engendrava as contradições de classe refletidas nas configurações espaciais que, hoje, se acentuam no processo de globalização. Enquanto que, na fase da industrialização, a aglomeração nas grandes cidades era vista como um ideal do capitalismo, nas sociedades informatizadas o face a face é substituído pela interface homem/máquina (VÉRAS, 2000).

Borja (1990) fala da crise da cidade nos anos 1970 como um fato que abalou a confiança, principalmente, nas grandes cidades. Uma crise que preconizava o apocalipse para o fim do século. Mas ele vê indícios, mesmo com todas as crises, de que as grandes cidades dos anos 1990 renasceram antes de chegar a morrer, pelas seguintes razões: revalorização destas como centro de atração e de atividades produtivas; surgimento de políticas em resposta à crise; dinamização econômica; surgimento de um novo urbanismo e de uma cultura urbana; modernização das formas de governo local e de gestão dos serviços públicos. Por estes indícios, o autor conclui que, nos anos 1990, as cidades tornaram-se mais confiáveis do que no passado:

Se confía hoy, más que el pasado, en la ciudad como lugar de la innovación y de la moda, de la creación y de la comunicación. Se valora sus múltiples recursos y sus mayores posibilidades para la supervivencia. Se han empezado a superar los miedos generados en los años pasados por la mayor socialización urbana de los pobres, el aumento de la marginalidad y el auge de la violencia e de la delincuencia. En bastantes ciudades las encuestas más recientes indican que, aún sin haberse producido cambios positivos significativos, la gente se siente más segura que antes y, sobre todo, confía más en el futuro. (BORJA, 1990, p. 653).

Porém, esta não é uma visão unânime sobre a situação das grandes cidades sob a influência do processo de globalização. As cidades mundiais ou globais têm como parte de seu paradigma uma face local e outra global.

A globalização, como fase avançada do capitalismo, caracteriza-se pelo desenvolvimento de uma sociedade informacional, pautada em uma nova divisão internacional do trabalho, na fragmentação do processo pro-

duto e no nomadismo do capital financeiro. A economia global tem no sistema de telecomunicações a base de sua infraestrutura, pois atua em redes que irão depender da velocidade com que se recebe e transmite a informação. Nas palavras de Borja (1994, p.13), este sistema econômico irá “depender das sinergias flexíveis que se estabelecem entre as empresas-rede.”

Por um lado, busca-se um modelo dinâmico com recursos humanos qualificados, bom sistema de comunicação, serviços básicos que funcionem bem e uma organização institucional eficaz que dê respostas rápidas. Tornar as cidades competitivas e atrativas, então, são princípios estruturantes do paradigma global. Além da infraestrutura de comunicação, a atratividade desenvolve-se a partir de atividades terciárias de excelência, como centros de investigação e ambiente tecnológico. Preza-se pela qualidade de vida, oferta cultural, bom clima e um ambiente urbano que favoreça a vida na rua. Segundo Borja (1994), uma boa imagem da cidade e o prestígio internacional são, também, requisitos deste modelo.

A outra face do movimento da globalização acompanha um processo de territorialidade e (des)territorialidade, caracterizado por segregação socioespacial, contradições, polarização social, fragmentação, formação de guetos, bolsões de miséria e pobreza, principalmente nas grandes cidades do terceiro mundo.<sup>6</sup>

Uma das características marcantes da cidade global é a presença da imensidão de contrastes. Embora aparente concentração de poder e riqueza, ela não é o espaço de fartura e prosperidade. Ao contrário, há sempre novas manifestações de pobreza e formas cruéis de exclusão social, sugerindo a ideia de dualização (fragmentação e segmentação urbana) – cidade com dupla velocidade. (VÉRAS, 2000, p. 21).

O paradigma da cidade global, no contexto das cidades pós-modernas, nega possibilidades da experiência humana, quando os lugares

---

<sup>6</sup> Para Borja (1990) as cidades mundiais são polos dinâmicos que representam 10% da economia global, que domina o restante que funciona de forma excluyente. Tokyo, Londres, Nova York, Paris, Cidade do México, Cingapura, Hong Kong e São Paulo são consideradas pelo autor como cidades globais.



transformam-se em espaços sem identificação, desprovidos de significados. Espaços da solidão, do anonimato, sem raízes e passageiros, que são e não são os “lugares do encontro” (VÉRAS 2000; SAWAIA 1995). São lugares que se aproximam dentro do que Augé denominou de os “não-lugares”:

Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta. Porque vivemos uma época, também sob esse aspecto paradoxal: no próprio momento em que a unidade do espaço terrestre se torna pensável e em que se reforçam as grandes redes multirraciais, amplifica-se o clamor dos particularismos; daqueles que querem ficar sozinhos em casa ou daqueles que querem reencontrar uma pátria, como se o conservadorismo de uns e o messianismo dos outros estivessem condenados a falar a mesma linguagem – a da terra e das raízes. (AUGÉ, 1994, p. 36).

Outro traço das cidades globais, em sua face excludente, é o esvaziamento de seus centros, que perdem o seu valor de outrora, devido à mudança de valores e de importância de investimento dos espaços. Enquanto na Escola de Chicago o centro era valorizado pela ocupação da elite de poder e o nível de fora, o da residência da classe trabalhadora, era desvalorizado, no modelo atual das cidades globalizadas ocorre inversão na estrutura. Como exemplo deste último modelo, temos as “edge cities”, onde o perigoso é o centro, a zona de abrigo do “homeless”. A situação inverte-se, onde a periferia é a não-comunicada. No mundo de baixo, encontra-se o centro. Ao mesmo tempo, no centro estão presentes as grandes corporações, onde os gestores não fazem nada para pôr limites ao consumo: “ou consumes ou não existes”.

O modelo de consumo está baseado em: poluição visual; cenário de publicidade; arranha-céus; imagem da qualidade; nova agenda para a cidade baseada na qualidade do espaço público, nos elementos urbanos e na arte pública (a cidade está para competir com outras); mudança econô-

mica; planejamento estratégico; e mecanismos fundamentais para vender as cidades aos usuários e aos investidores. Não há cidadão, não há cidade como espaço da cidadania. Os *shoppings* ocupam o lugar do espaço público. Neste, o cidadão não tem direito de exercer direitos, pois o público seria o espaço de exercê-los. A cidade é para o consumo.

Um modelo de cidade competitiva para ser copiado e exportado como imagem, parte do planejamento estratégico. Este novo modelo, que se desenvolve na sociedade americana e europeia, é vendido para o resto do mundo como modelo pautado em uma abordagem culturalista da cidade, onde relacionam-se cultura e capital (ARANTES, 2000).

Deixa-se de falar em racionalidade, zoneamento e plano diretor para falar em requalificação. O racionalismo moderno muda para a cultura *passé-partout* do contextualismo e regionalismo crítico. O tema central desta abordagem é o negócio das imagens-governantes e imagens-investidoras, ou seja, da relação entre culturalismo de mercado e imagem. A cidade é um produto, uma *image-making*.

Isto leva, conforme Arantes (2000), a um colapso da modernização urbana, consequência de uma convergência entre governantes, burocratas e urbanistas em torno de uma espécie de teorema-padrão em que:

As cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a idade da informação lhes promete, se, e somente se, forem devidamente dotadas de um plano estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização (sempre na língua geral dos prospectos), e isto a cada oportunidade (ainda na língua dos negócios) de renovação urbana que porventura se apresente na forma de uma possível vantagem comparativa a ser criada. (ARANTES, 2000, p. 13).

As duas faces da globalização colocam as cidades consideradas mundiais em dois grupos: as que usufruem o modelo globalizado em sua competitividade e atratividade e aquelas que, apesar de fazerem parte de uma rede mundial, não usufruem deste modelo. Silva<sup>7</sup> classifica como

---

<sup>7</sup> Palestra proferida no evento “Tensões Mundiais, as cidades Ingovernáveis” em março de 2003, na Universidade Federal do Ceará.

idades mundiais aquelas que são informacionais, que se desenvolvem como espaço técnico científico e usufruem desta posição na rede de cidades mundiais: Tokyo, Londres, Nova York e Paris. As demais cidades centralizam em modelos periféricos, onde encontra-se a face excludente da globalização.

A crise gerada pela globalização é acentuada pela situação de ingovernabilidade deste modelo. No mundo globalizado do séc. XXI, a empresa está na frente da gestão da cidade, interferindo e conhecendo mais que o Estado no processo de gerenciamento do espaço na cidade. O Estado está ausente e gera uma situação de ingovernabilidade.

Silva analisa que este é o grande problema das grandes cidades no novo cenário mundial. É dado o poder às grandes agências financiadoras do espaço urbano e isto é determinante para que as metrópoles representem a forma mais acabada das cidades. A democracia não encontra lugar na gestão das cidades. A governabilidade está ameaçada e a paz negada pela política de privatização, pois não é possível realizar o direito à cidade.

Santos explica a situação a que chegou a ingerência do Estado sobre as grandes empresas e corporações que controlam o capital e a organização do espaço, pelo grau de racionalidade técnica que a sociedade atingiu. Para ele o espaço é:

Organizado de forma extremamente racional, facilita o seu uso pelos vetores hegemônicos da política, da sociedade, da economia. Neste contexto, realmente, o Estado não é necessário. É a 'mão invisível', que se realiza através do espaço obediente, das grandes empresas e das grandes organizações internacionais. É a volta da mão invisível do Smith, não é [...]? (SANTOS, 1993, p. 16).

Diante da crise gerada pelo modelo globalizado nas grandes cidades, é possível pensar em uma forma nova de estar na cidade na pós-modernidade? Podemos construir uma nova cidade, como propõe Levebvre (2001), ou estamos sendo inexoravelmente levados à manutenção do processo de globalização? Qual seria a saída para a humanização das cidades hoje, marcadas por esse processo excludente? Quais os desafios éticos da

globalização para a sustentabilidade das cidades? É possível pensar uma utopia de cidade?

Santos contribui para a reflexão destas questões sugerindo a *construção* como processo para a superação da fragmentação gerada no contexto da pós-modernidade:

A totalidade só se torna outra através da fragmentação. Fragmentação para se construir outra coisa. Então ao invés de nos subordinarmos à ideia de pós-modernidade como fragmentadora, deveríamos concebê-la como um outro momento de construção. (SANTOS, 1993, p. 20).

Em busca de uma *construção* como processo na cidade, para a superação da fragmentação gerada pela globalização, pensamos na utopia ou um ideal de cidade como categoria de reflexão e de posicionamento ético.

### 1.3 Cidade Ideal e Desafios Éticos

*Hubo en todas las épocas alguien que, mirando Fedora tal como era, imaginó el modo de convertirla en la ciudad ideal, pero mientras construía su modelo en miniatura Fedora ya no era la misma de antes y lo hasta ayer había sido su posible futuro ahora sólo era un juguete en una esfera de vidrio.*  
(ÍTALO CALVINO, 2000, p.45).

O que seria a cidade ideal hoje? É um fato que a cidade ideal é uma referência que não podemos deixar de buscar como parâmetro de reflexão analítica e sintética. Calvino (2000) inspira-se nas cidades utópicas para dizer que devemos persegui-las, embora estas sejam difíceis de ser descobertas.

Dentre os desafios para a perseguição de uma utopia nas grandes cidades contemporâneas, como um grande paradigma societal no mundo pós-moderno ou globalizado, está a convivência com as polaridades e contradições. Considerando a importância de uma vida cotidiana na cidade baseada na historicidade e na construção de uma ética coletiva, pensamos que a superação de teses e antíteses na cidade faz-se através do movimento entre:

a cidade ideal e a cidade real, a cidade como processo (passado-presente-futuro), cidade como qualidade e quantidade, cidade como experiência e como conhecimento, cidade como ordem e caos e cidade local e global.

A cidade ideal pode ser um parâmetro ou um ponto de referência pelo qual se medem os problemas da cidade real.<sup>8</sup> Contudo, é um parâmetro muito mais qualitativo que quantitativo. A cidade ideal é “uma obra de arte que no decorrer da sua existência, sofreu modificações, alterações, acréscimos, diminuições, deformações, às vezes verdadeiras crises destrutivas.” (ARGAN, 1998, p. 73).

Nessa concepção de cidade como um produto artístico, ela é uma totalidade que se caracteriza pela relação entre um passado histórico e um devir. O autor não vê a preservação de um centro histórico da cidade dicotomizada da parte moderna ou pós-industrial. Ele vê a cidade da Renascença como uma continuidade da cidade da Idade Média: “um sistema de nexos que não reflete uma vontade de contraposição, mas de desenvolvimento.” (ARGAN, 1988, p. 74).

Borja (1990), baseado no modelo de cidade globalizada que dá certo, também propõe como ideal das grandes cidades, a “cidade central”, que tem como objetivo a união entre a cidade histórica e o centro expandido juntamente com o estabelecimento de novas comunicações (centralidades). Para concretização deste ideal de cidade, é necessário dotá-la, em sua concepção, de um projeto coletivo que abarque vários projetos que envolvam antigas e novas centralidades.

Certamente por ser a cidade o reflexo da cultura de um povo e de uma História, não pode ser abordada como uma camisa de força em que se privilegie o novo como modelo e o antigo como conceito ultrapassado ou vice-versa. A problemática urbanística ocidental está pautada em uma dificuldade de continuidade de nexos entre a cidade antiga e a moderna, pois

---

<sup>8</sup> É importante frisar que nesta investigação, a ideia de cidade real não é um fato ou um objeto de observação que independe do observador. A cidade sempre é simbólica e construída na sua inter-relação com o fenômeno social e o habitante. Ela é real como categoria de análise oposta a de uma utopia de cidade.

não é a variação da forma que a coloca em crise, mas sim a não abertura ao seu devir, que pode ser entendido como um processo:

Não corresponde a um ritmo ou andamento lineares, não corresponde a nenhum esquema, ou padrão a priori. Não é certamente a lógica da história, mas a desordem dos eventos que se reflete na realidade urbana herdada do passado. (ARGAN, 1988, p. 75).

Neste caso, a cidade ideal seria um valor de qualidade que permanece imutável com a mudança de quantidade, à medida que quantidade e qualidade sejam proporcionais. Enquanto no passado, nas cidades da Idade Média e Renascença, havia uma maior proporcionalidade, hoje elas são antitéticas.

A cidade contemporânea, portanto, deveria ser o resultado de um processo de diálogo entre a cidade ideal e a cidade real, uma construção cujo ponto de partida é a *construtibilidade* e não a forma. Antes de considerá-la como estética, é necessário vê-la em relação às técnicas que a tornam não apenas concebível, mas projetada em relação aos procedimentos e técnicas do projeto. A cidade real jamais deverá corresponder a formas idênticas às do modelo da cidade ideal.

Ter a cidade ideal como contraponto, em que se remete para a compreensão, reflexão e ação na cidade-processo, é abrir-se ao movimento constante entre o passado e o futuro e entre a ordem e desordem como palco de experiência de todos os habitantes que nela vivem.

Como as cidades densas, desordenadas e opressivas podem chegar a ser instrumentos que propiciam aos homens a vivência da liberdade, em busca de uma utopia de cidade?

Sennett (1975) procura responder a esta pergunta apontando um caminho de abertura à experiência e à liberdade, quando desmistifica a ideia de uma sociedade homogênea, ordenada e polarizada entre cidade e comunidade. O grande desafio é a convivência com a diversidade, o caos e a imprevisibilidade. O autor compara este processo com a fase de adolescência humana. Os desejos de liberdade que se iniciam na adolescência são apaziguados e o indivíduo passa a não viver um mundo real e sim em um mundo ideal, isolando-se e fazendo-o distante.

Assim como a adolescência, a atual organização das comunidades urbanas estimula os homens a escravizarem-se em formas adolescentes, não aceitando a desordem ou o novo. Esta postura de rigidez em relação ao novo e à experiência é chamada por Sennett (1975, p. 23) de *busca de pureza*. É um filtro às ameaças das experiências sociais, um medo instintivo à diversidade humana. É um sentimento ou uma autoimagem rígida encontrada nos jovens revolucionários, nos psiquiatras, nos planejadores urbanos, nas concepções psicológicas do ciclo evolutivo de vida e nos impulsos inatos, segundo o autor. Esta postura é determinante e cristaliza as possibilidades de experiência humana.

Mas o sentido de comunidade é privilegiado por autores que veem no resgate da cultura local um caminho para a concretização de direitos e deveres na cidade. Negt (2002, p. 23) resgata o sentido original de viver na cidade, *o domínio territorial comunitário* que predominou em Roma, propondo unidades menores de convivência como *um caminho para sanar as condições sociais da cidade e devolver-lhe a vitalidade*. Ele denominou-as de *unidades vivíveis*.

Lefebvre (2001) propõe um modelo de cidade que não seja instrumental e que se torne o que já foi: *ato e obra de um pensamento complexo* alimentado por um conhecimento que tende para a planificação do crescimento e para o domínio do desenvolvimento. Mas ele acredita que a grande estratégia para este desenvolvimento seja possível quando:

Grupos, classes ou frações de classes sociais capazes de iniciativas revolucionárias se encarregarem, e levarem até sua plena realização, das soluções para os problemas urbanos; com essas forças sociais e políticas, a cidade renovada se tornará obra. Trata-se inicialmente de desfazer as estratégias e as ideologias dominantes na sociedade atual. (LEFEBVRE, 2000, p. 111).

O autor aponta, ainda, o desinteresse da população pelas questões urbanas, dada a impossibilidade de decisão no âmbito da gestão urbana. E, por isso, talvez o maior interesse por questões micro, ligadas às habitações particulares, à vida privada, ou seja, *um apego mais enérgico ao habitat in-*

*dividual*. Ele reforça, portanto, a ideia de que a estratégia urbana baseada na ciência da cidade tem necessidade de um suporte social e de forças políticas para tornar-se atuante.

O distanciamento do habitante de um processo de decisão no âmbito urbano o faz impotente e seu papel como um coadjuvante nas transformações urbanísticas torna-se cada vez mais longínquo. Dificilmente as transformações urbanísticas seguem pautas de discussão coletiva ou de grupos representativos. Este distanciamento nos rumos das transformações urbanas empreendidas pelos gestores públicos é mais frequente, ainda, nas cidades pós-industriais, tornando a tomada de consciência e emancipação na cidade um processo cada vez mais utópico.

O que vemos em comum nestes caminhos de humanização ou de uma utopia de cidade são processos, movimento de construtibilidade da cidade, que remetem a uma reflexão ético-política dentro de uma situação histórico-cultural na pós-modernidade. A ética emerge dentro deste contexto, em que as ações humanas pautam-se em mundos históricos concretos, onde se faz mister tê-la como paramento de investigação e ação.

Devolver a voz ao cidadão, então, seria um caminho para o desenvolvimento de uma ética na cidade. A cidadania, qualidade de ser cidadão, relaciona-se diretamente ao território: espaço onde o indivíduo vive e constrói o seu modo de vida. O valor do indivíduo depende do lugar em que ele está. É um status conferido àqueles que são membros plenos de uma comunidade, onde “todos são iguais com respeito aos direitos e deveres decorrentes do *status*, definido pela relação entre indivíduo e Estado.” (RIVERO, *apud* MARSHAL, 2001, p. 70).

A cidadania é, portanto, uma chave para o acesso político-democrático, que se traduz na cidade pela igualdade de todos e por uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços no território, espaço construído e vivido na cidade.

Sabemos, entretanto, que muito raramente ocorre, por parte das estruturas estatais, uma adequada gestão do território (cidade), que assegure os direitos individuais e uma distribuição geral dos bens e serviços públicos. A cidade pode ser um território de novos níveis de consciência, organização do trabalho e produção política que possibilite a humanização de



uma coletividade ou, ao contrário, pode ser um espaço de alienação e de usurpação dos direitos individuais e coletivos.

Milton Santos (1998) nos convoca a um processo de reflexão em torno do conceito de cidadania. Para ele, o fenômeno urbano está associado à cidadania, porque pode produzir novos níveis de consciência, organização do trabalho e produção política. Para esse autor, a organização do território alia-se à transformação política da sociedade. Segundo o autor, a ideia de cidadania não pode ser definida de antemão, pois ela é histórica. Mudando a história, sua definição também muda. Assim sendo, a definição atual da cidadania está dominada pela economia em detrimento do debate cultural.

O modelo econômico sobrepõe-se ao modelo político e ao modelo cívico, caracterizado pelo território e pela cultura. A globalização é um exemplo disto: mata a noção de cidadania, porque mata a liberdade, a consciência individual e a coletiva.

Na sobreposição do modelo econômico sobre outros, o território, a cultura e a civilização são abstraídos. A globalização cria, portanto, condições para a liquidação da cidadania e o componente territorial passa a ser coadjuvante. Em sentido oposto ao da globalização, acatamos o princípio de que o conceito de cidadania não pode prescindir do aspecto territorial:

Há desigualdades sociais que são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra. Seu tratamento não pode ser alheio às realidades territoriais. O cidadão é o indivíduo num lugar. A República somente será democrática quando considerar todos os cidadãos como iguais, independentemente do lugar onde estejam. (MILTON SANTOS, 1998, p. 123).

O processo de participação dos cidadãos no planejamento e visualização dos possíveis impactos de desenvolvimento e planos de ação na cidade permite a apropriação e o desejo de fazer algo, de transformar em um sentido de melhoria de vida de uma coletividade diferente de intervenções urbanísticas sem qualquer relação com o cotidiano e com a subjetividade da coletividade. Para tal, é preciso investir na reeducação cidadã, com vis-

tas à participação do cidadão nas metas de planejamento dos ambientes construídos (ecocidades) ou naturais.

A noção de sustentabilidade das cidades<sup>9</sup>, por exemplo, pode ser compreendida dentro da perspectiva de uma ética ambiental, definida como postura de vida capaz de reorientar o agir humano em sua relação com o meio ambiente, para a formação de sociedades socialmente justas.

A intervenção na cidade, baseada na sustentabilidade, outorga maior relevância à raiz social, política e econômica na busca de um novo modelo que, por seu turno, requer uma importante mudança nas atitudes e práticas dos cidadãos e de governantes. A busca e implementação de um modelo de desenvolvimento sustentável na cidade, a radicalização da democracia e o combate à exclusão social, são temas de discussão dos Fóruns Mundiais de Porto Alegre, como estratégias de contraposição ao modelo econômico neoliberal e globalizado.

Não podemos esquecer que a crise das cidades está em estreita vinculação com a crise ambiental, ambas acentuadas no processo de globalização pela *racionalidade técnico-científica* (SANTOS, 1993, p. 20), pela opção *cognitivo-instrumental* (SAWAIA, 1997, p. 155), que impossibilitam a aprendizagem, vivência e construção de uma ética na cidade.

Pensamos que a racionalidade da pós-modernidade trouxe a inexorabilidade do fim da História. Nesta compreensão, não temos saída e basta assistirmos estupefatos a este processo. É necessário, então, romper as amarras do conformismo e pessimismo que se apodera na modernidade e recuperar, como diz Souza Santos (1997), a nossa capacidade de espanto e de indignação diante do esmagamento da dignidade humana. É preciso desestabilizar para que haja mudança na estrutura social e que se rompa a eternização do presente, gerando transformação social e emancipação humana.

Em contraposição à globalização, Sawaia propõe a *legitimidade subjetiva* como uma forma de participação social baseada na afetividade:

---

<sup>9</sup> A sustentabilidade ambiental pode ser definida “como a satisfação das necessidades das gerações presentes sem comprometer a possibilidade das gerações futuras satisfazerem as suas.” (*Conferência da ECO 92*).

A participação nos movimentos não é um processo exclusivamente racional. Nem sempre o avanço da crítica social e o conhecimento da legislação resulta em poder de ação em favor de si e do outro. O aprendizado de uma regra não conduz necessariamente à ação, pois o compromisso político não é uma questão de opção puramente cognitivo - instrumental. Ele é vivido como necessidade do eu, como desejo. Mesmo quando o indivíduo age em nome do bem comum, a ação implica em exercício de motivação individual, portanto a vontade e a afetividade são suas dimensões fundamentais. (SAWAIA, 1997, p.155).

O sentido de ação e transformação na cidade, pelo cidadão, depende do desenvolvimento de ações potencializadoras, em que a afetividade pode ser um grande eixo integrador. Privilegiamos a base afetivo-volitiva (afetividade) como uma categoria ético-política orientadora do encontro do indivíduo com a cidade.

## CAPÍTULO 2

### CIDADE E AFETIVIDADE COMO ÉTICA

#### 2.1 A Afetividade como Concepção Histórico-Cultural

A cidade-maçã-ermelha com pontos de odridão é aquela que se contradiz entre o bem-estar de viver nela e o mal-estar de conviver com as desigualdades sociais.<sup>10</sup>

A afetividade na cidade pode ser traduzida pela implicação do habitante com ela: “Sentir significa estar implicado em algo.” (HELLER, 1979, p. 17). Podemos conhecer a cidade tomando o afeto como categoria de mediação da intersubjetividade. Não só interagimos na cidade, mas formamos uma totalidade com ela, em que eu e mundo, espaço construído e subjetividade formam uma unidade pulsante.

Diferentemente da noção tradicional de que os afetos distanciam os indivíduos de sua racionalidade, aqui uma nova racionalidade é experimentada, *a racionalidade ético-afetiva na cidade*, “capaz de gerar espaços insuspeitos de ressonância dos interesses e necessidades coletivas.” (COSTA *apud* SAWAIA, 1995, p. 24).

A racionalidade ético-afetiva é experienciada pelo cidadão quando, no seu encontro com a cidade, ocorre um movimento criativo-dialético que vai do universal (ético-humano) à singularidade individual. Neste sentido, a cidade é o cenário onde os indivíduos vivem suas experiências

---

<sup>10</sup> Sentido dado pela investigadora ao mapa afetivo n. 44 de Barcelona, levantado neste estudo.

cotidianas, além do “lugar de movimento e de recriação permanente da existência coletiva.” (SAWAIA, 1995, p. 24).

Em Sawaia (1995), a cidade pressupõe a existência de identidades de homens e de espaços que se concretizam no discurso, no espaço construído, na subjetividade e que se refletem não só na concepção de planejamento urbano, mas no encontro do habitante com ela:

A cidade, a rua o prédio, a porta representam modelos de subjetividade enquanto portadores de história, desejos, carência e conflitos. Cada cidade, bairro, rua, até mesmo cada casa tem um clima que não advém, exclusivamente, do planejamento urbano e da geografia, mas do encontro de identidades em processos – identidades de homens e de espaços. Este clima perpassa diferentes entidades: eu, corpo, espaço doméstico, etnia, arquitetura. Dessa forma, os espaços construídos formam discursos e manipulam impulsos cognitivos e afetivos próprios. (SAWAIA, 1995, p. 21).

Ter como referência o sentir para compreender a cidade é estar implicado na experiência, no cotidiano, é ter o afeto, as emoções como palco mediador das construções e das descobertas. A forma como o habitante se implica na cidade já é um indicador da sua ação. Por isso, a afetividade é um indicador de ética e cidadania na cidade.

A afetividade (emoção e sentimentos), na visão de Sawaia (2000), inspirada em Heller (1979), Vygotsky (1991) e Espinosa (2000), é contrária à noção de que a afetividade é o câncer da razão e que, por isso, deve ser controlada, mas sim um eixo orientador de observação e de análise (*por que e como*) e de ética (*para que*). É uma dimensão mediadora na *ação transformação* e ao mesmo tempo, caracteriza-se como uma categoria transdisciplinar (objetividade e subjetividade; mente e corpo; razão e emoção). Dentro da perspectiva histórico-cultural, a afetividade é definida como:

A tonalidade e a cor emocional que impregna a existência do ser humano e se apresenta como: 1) sentimento: reações moderadas de prazer e desprazer, que não se refere a objetos específicos; 2) emoção, fenômeno afetivo intenso, breve e centrado em fenômenos que interrompem o fluxo normal da conduta. (SAWAIA, 1999: 98).

A nossa perspectiva do estudo da afetividade nesta investigação baseia-se na vertente histórico-cultural da Psicologia Social, por sua instigante reflexão sobre a necessidade de superação das dicotomias que tradicionalmente fazem parte da ciência psicológica. O dualismo cartesiano está presente na Psicologia, na compreensão de seu objeto de estudo, comprometendo um saber mais global que envolva a totalidade e que não dicotomize sujeito e objeto, corpo e mente, biológico e cultural, individual e social, interno e externo, subjetividade e objetividade, razão e emoção etc. Uma intervenção que supere estas dicotomias e que possibilite uma dialética entre singularidade e “genericidade”<sup>11</sup> norteia a compreensão histórico-cultural da Psicologia Social e nossa opção do estudo da afetividade.

Uma prática emancipatória na Psicologia Social parte da noção de que compreensão teórica e intervenção na comunidade não podem ser entendidas somente do ponto de vista das determinações sociais e materiais que levam a uma opressão e à alienação social, mas, também, aquelas que alcancem dimensões sensíveis das emoções e sentimentos no cotidiano, que podem realmente alcançar o ser humano em sua genericidade.

Lane (1994) constata a natureza mediacional das emoções na constituição do psiquismo humano e inclui a afetividade como uma nova categoria, constituída pelos sentimentos mais duradouros:

Emoção, linguagem e pensamento são mediações que levam à ação, portanto somos as atividades que desenvolvemos, somos a consciência que reflete o mundo e somos a afetividade que ama e odeia este mundo, e com esta bagagem nos identificamos e somos identificados por aqueles que nos cercam. (LANE, 1994, p. 62).

A afetividade, o estar implicado em algo, pode ser “outro ser humano, um conceito, um processo, um problema, uma situação, outro sentimento ou mesmo uma implicação.” (HELLER, 1979, p.17). O que marca a implicação é algo que está presente e que pode se tornar figura ou fundo,

---

<sup>11</sup> Genericidade é um termo elaborado por Heller que diz respeito a um sentimento de humanidade e de coletividade que o indivíduo pode alcançar como parte de uma evolução ético-humana.

dependendo do sentimento (implicação) que aflora de vez em quando no centro da consciência. Ela é parte estrutural do pensamento e da ação e pode ser positiva ou negativa, ativa ou reativa, direta ou indireta:

Simplemente quiero decir con esto que en las relaciones interpersonales sólo pueden ser consideradas implicación en el otro ser humano (en sentido positivo o negativo) aquellas disposiciones emotivas que de cuando en cuando aparecen inevitablemente en el fondo de la conciencia, es decir, se convierten en sentimientos figuras. (HELLER, 1979, p. 24).

Quanto mais amplas as integrações e os conceitos com os quais os indivíduos identificam-se, mais extenso é o círculo das implicações. Nas atividades repetidas, principalmente, nas que são meio, diminui o nível de implicação, mas no caso em que estas são fim, a implicação pode vir a fazer parte.

Heller (1979) denomina a uma classe de sentimentos chamada de “orientativos” aqueles que são afirmativos ou negativos a respeito de qualquer aspecto da vida, incluindo a ação, o pensamento, opinião etc. O afirmativo e o negativo não significam que sejam bons ou maus. Não é uma classificação por juízo de valores, mas por convicção. Estes sentimentos são guiados pelas objetivações sociais e estão diretamente determinados pelas experiências dos indivíduos: “No es posible desarrollar ningún tipo de sentimientos orientativos sin adquirir experiencia, acumular conocimiento previo.” (HELLER, 1979, p. 112).

Os sentimentos orientativos estão presentes nas atividades cotidianas em geral, no pensar e no *sensus communis*. Estes últimos são considerados pela autora como um guia dos gostos dos indivíduos que pertencem a uma sociedade (a um extrato social, uma comunidade, uma nação) em seus mais diversos níveis. Por exemplo, os sentimentos afirmativos e positivos desempenham um papel importante em relação às objetivações de valores elevados como o gosto estético.

Outros tipos de sentimentos orientativos, os de contato, são importantes ser observados no estudo de Heller (1979) e auxiliam em nossa investigação: os orientativos de amor e ódio, simpatia-antipatia, atração-aversão. Eles são orientativos porque a sua função primária é a orientação,

sua fonte também é a experiência, o sistema de objetivação, os conhecimentos. Todos os sentimentos orientativos de contato geram disposições sentimentais:

Hasta aquí no habíamos hecho referencia a las disposiciones sentimentales. Los sentimientos impulsivos, los afectos, y los sentimientos orientativos son acontecimientos del sentimiento. La categoría de disposición sentimental va a jugar un papel central en el caso de las emociones (sentimientos cognoscitivo-situacionales). Llamamos de disposiciones sentimentales a los sentimientos que pueden originar los acontecimientos sentimentales más heterogéneos - bien simultáneamente, bien sucesivamente - consecuencia todos ellos de las disposiciones sentimentales. Esos sentimientos van siempre acompañados por un comportamiento específico. (HÉLLER, 1979, p.119).

Os aportes de Heller contribuem em nossa investigação pela relevância dos sentimentos como orientadores das ações cotidianas. Extrapolando para o cotidiano na cidade, a afetividade não é só o vínculo do habitante com seu lugar, mas todos os sentimentos e emoções que, em seu conjunto, demandam disposições afirmativas ou negativas, positivas ou negativas, que configuram uma afetividade em relação ao espaço construído e vivido.

Encontramos também na neurobiologia moderna uma visão transdisciplinar da afetividade, à medida que os limites entre uma racionalidade cortical e subcortical (emoções e sentimentos) são questionados.

Damásio (1998) vê as emoções e os sentimentos como constituidores de aspectos centrais da regulação biológica e como ponte entre os processos racionais e os não racionais, entre as estruturas corticais e subcorticais. Para ele, a racionalidade deriva da combinação dos impulsos subcorticais e corticais:

Parece que a natureza criou o instrumento da racionalidade não apenas por cima do instrumento de regulação biológica, mas a partir dele e com ele. Os comportamentos que se encontram para além dos impulsos e dos instintos utilizam em meu entender, tanto o andar superior como o inferior: o



neocórtex é recrutado juntamente com o mais antigo cerne cerebral, e a racionalidade resulta de suas atividades combinadas. (DAMÁSIO, 1998, p.157).

Segundo Damásio (1998), as emoções podem ser divididas em primárias e secundárias. As primárias são mais primitivas e inatas, de onde derivam todas as emoções secundárias. As emoções secundárias dependem das emoções primárias, mas têm um processo avaliativo que envolve o córtex cerebral e são bases para os sentimentos, que são mais duradouros.

Todas as emoções originam sentimentos, mas nem todos os sentimentos provêm de emoções. O sentimento de fundo têm origem nas emoções e são imagens em justaposição, são alterações corporais cognitivas e do pensamento. Eles são reavaliados constantemente através das emoções. (DAMÁSIO, 1998, p. 159).

No referido autor a estrutura do sistema límbico não é suficiente para sustentar o processo das emoções secundárias, que requer a intervenção dos córtices pré-frontal e somatossensorial. As emoções secundárias provêm de disposições adquiridas e não inatas e caracterizam-se por imagens advindas do córtex pré-frontal. É equivocada a ideia de que as emoções não são corticais, como se pensou na teoria clássica da neurobiologia, em que o sistema límbico e o hipotalâmico eram considerados como sede das emoções. Na neurobiologia moderna, esta teoria foi questionada a partir do caso paradigmático de um capataz da construção civil na Inglaterra que sofreu um acidente durante o trabalho e depois de sua cabeça ser transpassada por uma barra de ferro, ficou atordoado, mas consciente. Após dois meses de recuperação e tratado da infecção proveniente da ferida, tinha perdido a visão do olho esquerdo, caminhava firmemente e não tinha dificuldade na linguagem; porém, houve uma extraordinária modificação de sua personalidade. Nas palavras de Damásio: “O corpo de Gage pode estar vivo e são, mas tem um novo espírito a animá-lo.” Seu caráter mudou completamente, principalmente no que diz respeito às normas sociais. As conclusões, que vieram depois de muito tempo de sua morte, foram que a lesão neurológica não afetou o cérebro como alicerces da linguagem, da percepção e das funções motoras, mas sugeriu a existência de sistemas no

cérebro (córtex) mais dedicados ao raciocínio, principalmente às dimensões pessoais (emoções) e sociais. As emoções não estão, portanto, somente no cérebro mais antigo, mas também estão presentes no córtex cerebral.

Além das emoções secundárias, existem sentimentos que são expressões emocionais mais duradouras e constituem percepções dos sinais corporais. Os sentimentos exigem uma maior elaboração e esta elaboração pressupõe cognição e comunicação de significados.

Os sentimentos derivam das emoções primárias e secundárias. Segundo Damásio (1998), os sentimentos baseados nas emoções primárias e universais são: a felicidade, a tristeza, a cólera, o medo e o nojo. Uma segunda variedade de sentimentos é a que se baseia nas emoções que são variantes das mencionadas: a euforia e o êxtase (felicidade); a melancolia e ansiedade (tristeza); o pânico e a timidez (medo).

O autor propõe uma outra variedade de sentimentos que ele denominou de sentimento de fundo. Ele chama de fundo porque tem origem em estados corporais de fundo e não em estados emocionais. São estes sentimentos que, segundo o autor, ocorrem com mais frequência ao longo da vida: “O sentimento de fundo é a imagem da paisagem do corpo quando esta não se encontra agitada pela emoção.” (DAMÁSIO, 1998, p. 181).

Em busca de um maior aprofundamento da categoria afetividade, na Psicologia Social encontramos em Vygotsky as bases teóricas e metodológicas que fundamentam a superação das dicotomias já descritas e que, em se tratando da ciência psicológica, desde suas origens, reflete a convivência com metades irreconciliáveis:

Um ramo com características de ‘ciência natural’, que poderia explicar os processos sensoriais e reflexos, e um outro com características de ‘ciência mental’, que descreveria as propriedades emergentes dos processos psicológicos superiores. O que Vygotsky procurou foi uma abordagem abrangente que possibilitasse a descrição e a explicação das funções psicológicas superiores, em termos aceitáveis para as ciências naturais. (COLE & SCRIBNER, 1991, p. 06).

Vygotsky (1991) propõe o significado como a unidade do psiquismo, que, na Psicologia, remete à compreensão das funções psicológi-

cas superiores sem as cisões clássicas entre razão e emoção, corpo e alma. Propõe trabalhar com a linguagem da emoção e entende o pensamento a partir da motivação, ou seja, dos desejos necessidades e emoções. Não separa o intelecto do pensamento e da emoção e estas dimensões estão interligadas na compreensão do psiquismo humano. A base do pensamento é o motivo.

É importante ressaltar que todas as funções psicológicas superiores estão inter-relacionadas, o sentimento, o pensamento e a vontade. Não existe um pensamento sem sentimento ou vice-versa. Há uma interconexão funcional permanente na consciência, pela qual “os sentimentos quando conscientes são atravessados pelos pensamentos, e os pensamentos são permeados pelos sentimentos”. O movimento processual do pensamento, dos sentimentos e da vontade é orientado por estes últimos. Constitui um produto das relações sociais e “uma atividade psicológica construtiva, no mecanismo de potencialização e de realização da condição do ser humano.” (VYGOTSKY, 1991, p. 64).

Os processos psicológicos superiores, para Vygostsky (1991), são compreendidos à luz do materialismo histórico dialético. Isto quer dizer que um argumento fundamental de seu método é a compreensão de que os fenômenos estudados são abrangidos como processos em movimento e mudança. Em termos do objeto da Psicologia a ser investigado, significa que estudar o comportamento é estudar sua história, investigá-lo tendo como base as mudanças qualitativas (mudança na forma, estrutura e características básicas) e quantitativas. Portanto, não é uma fotografia da situação, mas um movimento em que se observa “a transformação dos processos elementares em processos complexos.” (COLE & SCRIBNER, 1991, p.14).

A transformação das funções elementares em complexas é caracterizada pela mediação: “No caso das funções superiores, a característica essencial é a estimulação autogerada, isto é, a criação e o uso de estímulos artificiais, que se tornam a causa imediata do comportamento.” (VYGOTSKY, 1988, p. 53).

A estimulação autogerada pode ser um instrumento ou um signo. No primeiro, ocorre a mediação por um processo de exteriorização e, no segundo, por interiorização. Tudo o que é intrapsicológico, foi antes in-

terpsicológico. O instrumento tem como função a condução da influência humana sobre o objeto da atividade, ou seja, o controle e domínio da natureza. Já o signo está orientado para o controle do próprio indivíduo. “É a reconstrução interna de uma operação externa.” (VYGOTSKY, 1991, p. 30).

Um exemplo deste processo é exemplificado pelo ato de apontar da criança, que inicialmente é uma tentativa de pegar alguma coisa, que é interpretado pelos outros como um gesto de apontar. Somente posteriormente a criança associa o seu movimento à situação objetiva como um todo e ela começa a compreender o seu movimento como um gesto de apontar. “O movimento de pegar transforma-se em ato de apontar.” (VYGOTSKY, 1991, p. 64).

Este é o processo que caracteriza as funções psicológicas superiores: “Suas funções e significado são criados a princípio, por uma situação objetiva, e depois pelas pessoas que circundam a criança.” (VYGOTSKY, 1991, p. 64). Usa-se o termo *função psicológica superior* para designar esta combinação entre o instrumento e o signo na atividade psicológica. Enquanto as funções elementares têm como característica fundamental o fato de serem totais e diretamente determinadas pela estimulação ambiental, no comportamento superior acontece uma ressignificação do ambiente, criando uma nova situação que transforma a si mesmo e a própria situação.

A internalização baseada nos signos marca uma diferença entre evolução animal (filogenética) e a do homem (ontogenética), em que o significado é o grande diferenciador. O homem cria uma cultura, transforma o ambiente e deixa sua marca como parte de um processo de hominização, onde interfere em sua própria evolução. Ele não se adapta à natureza, mas a transforma e é transformado pelo fruto de sua própria produção cultural. É esta consciência e este comportamento histórico-cultural que a Psicologia deveria estudar e constitui o seu grande desafio, segundo Vygostsky:

A internalização das atividades socialmente enraizadas e historicamente desenvolvidas constitui o aspecto característico da psicologia humana; é a base do salto qualitativo da psicologia animal para a psicologia humana. Até agora conhece-se apenas um esboço desse processo. (VYGOTSKY, 1991, p. 65).

A Psicologia Social baseada nesta abordagem compreende as emoções, não somente como resultado de um processo de significação da realidade, mas como uma dimensão mediadora: “o sujeito é antecipadamente emocional.” (DOMINGUES, 2001, p. 6).

Vygotsky (1998) ressalta também o papel da diversidade da experiência e da percepção para a riqueza das funções psicológicas superiores. Quanto mais ampliado o leque de experiências de um indivíduo, maior possibilidade de formação de nexos psíquicos.

Um outro aspecto importante na teoria de Vygotsky que nos interessa destacar diz respeito ao método. Falamos da importância do movimento e do processo no estudo das funções psicológicas superiores, que significa compreender o comportamento em sua origem. Este não se concentra no produto do desenvolvimento, mas no próprio processo. E, por isso, o pesquisador deve interferir no comportamento, para alterar o caráter automático deste, fazendo-o retornar à origem, permitindo a observação de todas as fases de mudança, estudando o comportamento como sua história. Faz parte do método também uma análise mais explicativa do que descritiva e a reconstrução de pontos que fazem retornar à origem o desenvolvimento de uma determinada estrutura. Buscar um método é um dos maiores empreendimentos na compreensão da atividade psicológica:

A procura de um método torna-se um dos problemas mais importantes de todo o empreendimento para a compreensão das formas caracteristicamente humanas de atividade psicológica. Nesse caso, o método é, ao mesmo tempo, pré-requisito e produto, o instrumento e o resultado do estudo. (VYGOTSKY, 1991, p. 74).

A importância do método reside na possibilidade de tornar objetivos processos psicológicos interiores: “Somente a ‘objetificação’ dos processos interiores garante o acesso às formas específicas do comportamento superior em contraposição às formas subordinadas.” (VYGOTSKY, 1991, p. 85).

Como parte da busca de um método para objetivar formas específicas do comportamento complexo, Luria (1987) explica a base afetivo-volitiva na compreensão do sentido da comunicação complexa: texto e

subtexto articulam-se no desvelar desta comunicação. Enquanto o texto pressupõe um sentido externo, o subtexto revela o sentido interno. É justamente neste último que encontramos o sentido e, em última instância, o motivo que está por trás deste texto.

A profundidade da ‘leitura’ do texto ou a descoberta de seu subtexto, de seu sentido interno pode ser muito diferente e estas diferenças, como já assinalamos, distinguem mais profundamente um sujeito do outro do que a profundidade na compreensão do significado externo da comunicação. (LURIA, 1987, p. 189).

O processo de identificação do sentido do texto, do subtexto e do motivo que corresponde, ao final, a conduta da pessoa é explicado por Luria (1987), tomando como base o método de Vygotsky, por intermédio de alguns procedimentos: *as influências dos sentidos e a influência dos núcleos semânticos*.

O primeiro diz respeito à compreensão das frases como cadeia única, em que cada frase inclui em si o sentido da anterior. Para Luria (1987, p. 190) “o processo de ‘influência dos sentidos’ ou a união de elementos da alocação que se encontram distantes uns dos outros pode ser objeto de uma atividade especial de busca do sujeito, que decodifica a comunicação verbal”.

O segundo, a influência dos núcleos semânticos, surge no processo de leitura e se caracteriza pela busca de uma: “análise ativa e de precisão do conteúdo do texto através do confronto de seus elementos, pode ser designado como um processo de análise através da síntese.” (LURIA, 1987, p. 190).

Tanto um processo quanto o outro permitem a compreensão do sentido interno, que é designado por Luria como subtexto. Este processo não se limita à compreensão do significado superficial ou externo do texto, porque não se limita à análise lógica do sistema superficial de significados, mas sim da “sensibilidade emocional do sujeito, mais do que do seu intelecto formal.” (LURIA, 1979, p. 197).

O autor aponta algumas formas de alocações verbais nas quais o subtexto ou o sentido interno existe indubitavelmente, como as expressões de sentido figurado, as comparações, as metáforas, os provérbios. Em todas estas expressões, o sentido figurado precisa ser desvinculado do

sentido direto da frase e nelas existe uma “valoração emocional” do acontecimento a que se referem. Para a compressão destas construções, é necessário transcender o sistema imediato de significados e separar o sentido que, de forma figurada (imagética), se expressa no “sistema de significados externos desdobrados.” (LURIA, 1979, p. 197). Compreender este procedimento é de extrema relevância para os aspectos metodológicos de construção do instrumento de nossa investigação.

Desvelar os motivos por intermédio do subtexto da linguagem é, portanto, um processo revelador das emoções e sentimentos nos grupos sociais e de fundamental importância na compreensão do estudo da consciência (psiquismo) na Psicologia e na Psicologia Social. O nosso pensamento é motivado por afetos e está psicologicamente condicionado por estímulos afetivos, que o movimentam e o orienta. (VYGOTSKY *apud* SAWAIA, 2002).

Devido às complexas configurações subjetivas dos sujeitos, os motivos e afetos não são acessíveis à descrição nem à observação imediata (REY, 1999, p. 50) e, por isso, demandam a criação de formas e procedimentos que sigam princípios metodológicos dialéticos e qualitativos, que acessem processos próprios da dinâmica das funções psicológicas superiores.

O método de Vygotsky está em perfeita sintonia com a compreensão teórico-metodológica de que a relação das emoções com o intelecto só pode ser entendida enquanto nexos que se formam com as demais funções psicológicas, pela mediação das *relações intersubjetivas* (SAWAIA, 2000).

## 2.2 Afetividade como Ética na Cidade

A cidade-museu é aquela, em que os contrastes impossibilitam seus habitantes de viver a solidariedade, pois convivem com a satisfação e o prazer da harmonia e a tristeza e dor do fechamento às diferenças.<sup>12</sup>

Vimos anteriormente que a forma como o habitante implica-se com a cidade pode ser um indicador de sua ação, de uma ética ou de uma racionalidade ético-afetiva na cidade, refletida no encontro do habitante com ela.

---

<sup>12</sup> Sentido dado pela investigadora ao Mapa afetivo n. 48 de Barcelona.

Para desenvolver a noção de ética e de encontro com a cidade tomaremos como referência a filosofia de Espinosa (1996) sobre os *bons encontros* e o conceito de *afetividade ético-política* de Sawaia (1999).

Espinosa parte da noção de que a utopia de uma sociedade democrática e justa não pode partir do que falta, mas do que podemos ter em abundância, a felicidade. A alegria como expressão da felicidade é ética e é política, porque é paixão adequada que potencializa a ação; enquanto a tristeza como expressão de paixão triste gera potência de padecimento. Os *bons encontros* são aqueles que permitem a composição dos indivíduos com outros (afecção de corpos) que geram potência de ação. Com estas ideias, Espinosa desenvolve uma teoria dos afetos e busca a cura da servidão, em prol da liberdade e da autonomia.

Sawaia (2000) constrói a noção de afetividade alicerçada no processo de *ação-transformação* na sociedade. Por isso, a afetividade é ética. Os afetos são, para Espinosa, virtude e ética. A afetividade é ética, porque propicia o encontro do indivíduo com sua capacidade de ação em prol da manutenção do ser, que remete a si mesmo e à coletividade. Os afetos podem ser adequados ou inadequados, dependendo da capacidade do indivíduo para transformar paixões em ações, libertando-se das imposições e dos conformismos.

Sawaia (2000, p. 14) rotula a afetividade de *ético-política* para reforçar seu caráter de categoria *analítico-valorativa*: “unir afeto à ética é explicitar a preocupação com a ‘virtude’ como dimensão da verdade, e uni-lo à política, é salientar a preocupação com a justiça e o poder.”

Os afetos são, para Espinosa, citado por Sawaia (2000, p. 15), “afecções do corpo pelas quais a potência de agir é aumentada ou diminuída, favorecida ou entravada, assim como as ideias dessas afecções na mente.” Espinosa denomina de *conatus* à força de autopreservação do ser que expressa afetos e afecções, conforme descreve Chauí:

As afecções e afetos, exprimindo nosso *conatus*, obedecem à lei natural que rege o esforço de preservação na existência. Isso significa, antes de qualquer coisa, que atuamos passivamente enquanto somos causas eficientes parciais (na paixão) do que se passa em nós, e somos ativos ou atuamos



ativamente (na ação) quando somos a causa total do que se passa em nós. Somos causa inadequada de nossos afetos quando são causados em nós pelo poder de causas externas; somos causa adequada de nossos afetos quando são causados em nós por nossa própria potência interna. Ser causa inadequada é ser passivo e passional. Ser causa adequada é ser ativo e livre. (1995, p. 64).

Assim como Vygotsky, Espinosa define uma positividade ontológica do homem, ou seja, o bem é imanente à condição humana. Ele nasce como todas as substâncias, que é igual a todas as outras. Toda substância nasce com seu *conatus*, que é a força para preservar a substância, sendo este da ordem da conservação e da ordem da expansão. O desejo é sempre o desejo de conservar a felicidade. É isto que distingue a substância humana da outra. Não é só conservar fisicamente, mas o desejo é força de conservação (felicidade), não só de sobrevivência. Por isso, a afetividade é ética.

Os afetos tristes não permitem ao homem a conservação da felicidade, porque ele perde a potência da substância, que é ontológica. O homem é a felicidade em ato e a cidade pode favorecer ou dificultar esta potência de ação.<sup>13</sup>

Em decorrência de sua filosofia positiva, Espinosa fala de uma terapêutica das emoções. Com base neste filósofo, Sawaia (1999) propõe a superação da cisão individual e coletiva; superação da ideia de subjetividade associada a um não comprometimento social, a individualismo e sentimentos superficiais trazidos pelo pós-modernismo. Para tal, a autora propõe o incremento da intensidade do crescimento da alegria e da potência de existir do indivíduo.

Pesquisar as paixões é uma forma de buscar as possibilidades reais dos homens e, conseqüentemente, de sua emancipação. Libertar-se das amarras de uma racionalidade instrumental seria o grande objetivo da terapêutica das emoções: “fazer com que ontologia, epistemologia, ética e política se dobrem ao desejo de felicidade da alegria do sujeito de dar mais vida a vida, tornando-se práxis.” (SAWAIA, 1999, p. 33).

---

<sup>13</sup> Alguns trechos deste parágrafo estão mesclados com contribuições da Professora Bader Sawaia, durante exame de qualificação.

A autora propõe, ainda, o sofrimento ético-político como uma categoria decorrente da dialética inclusão/exclusão social, podendo tanto ser levado a uma potência de ação (alegria), como a uma potência de padecimento (medo, vergonha, apatia, resignação). Este é um “sofrimento de ser forçado ao sofrimento” (SAWAIA, 2000, p. 26) decorrente de políticas excludentes. Como características deste sentimento a autora explica:

A privação da consciência de si, do sentimento de dignidade de vida, do direito de reconhecer-se e ser reconhecida como gente, baixa auto-estima, a subordinação a heteronomia (escola de Frankfurt), dificuldade de confrontar-se com a alteridade (psicanalistas, como Jurandir Freire) e com a vida pública (tirania da intimidade – Sennet), perda dos vínculos do indivíduo com a rede de pertencimento social normal e ruptura com laços sociais. (SAWAIA, 2000, p. 26).

O sofrimento pode levar para alguns a desistência de viver; para outros, a cristalização ou a resistência:

Enfrentar e superar o sofrimento psicossocial, não significa eliminá-lo, mas sim transformá-lo em possibilidade de ação, contribuindo para diminuir o sofrimento de cada um, sem deixar de ter em mente, que se sou com o outro, o meu sofrimento só pode ser superado e transformado quando vejo no outro também esta possibilidade. (SAWAIA, 1999, p. 50).

Na cidade, a condição de ser ativo e livre revela a possibilidade da passagem de uma “heteronomia passional para uma autonomia corporal e intelectual” (SAWAIA, 2000). As emoções e sentimentos podem ser reveladores de como os indivíduos conhecem a cidade e como agem sobre ela. A tristeza, por exemplo, pode ser tanto passiva como ativa.

Ativo e passivo traduzem-se na forma como os habitantes podem ser afetados nos bons ou maus encontros na cidade, se vai aumentar ou diminuir a capacidade de perseverar, de buscar autonomia e de não se colocar em servidão. De procurar, por exemplo, ações participativas nas questões urbanas ou de não perder a capacidade de se indignar diante da anulação de um passado histórico e da degradação e marginalização de áreas da cidade,

que expressam a degradação humana. Por isso, a emoção é ética, porque é ela que vai definir a atuação a partir do desamparo ou da autonomia.

O conhecimento que nos propomos a analisar na cidade também é da ordem da experiência. Defendemos a ideia de que o significado na cidade está presente como sentimentos, na corporeidade. O corpo aparece não só como o acompanhante exterior das coisas, mas como o campo onde se localizam as afecções. Enquanto a afecção é a experiência, a corporeidade é o lugar da afecção. E esta diminui ou aumenta a capacidade do corpo para a ação.

O sentimento enquanto motivação é uma porta, e sua essência é experimentá-lo. A corporeidade, enquanto experiência, reflete a possibilidade de reversão de corpo-objeto em corpo-sujeito, permutando uma prática motora que tem transformado os indivíduos em *corpos dóceis*. (FOUCAULT, 1997).

Honda (2002) fala da corporeidade como proveniente de um corpo-sujeito que busca o desejo e a motivação. Um corpo sujeito é aquele que não se conforma com a situação social excludente, que transforma a resignação em potência de ação.

Enfatizar os processos, conhecer as singularidades e respeitar as diferenças seriam os primeiros passos para um conhecer enraizado na cidade. Privilegiar a corporeidade é participação, comunicação sensível, integração teoria e prática, ação consequente e compromissada, conhecimento de como agir adequadamente na cidade que traz felicidade.

A cidade é o lugar dos encontros, da intersubjetividade, da formação de relações, pois os indivíduos nunca se afetam sozinhos. Os pensamentos, as ações e os afetos não se originam na essência de cada um, mas na relação. O desenvolvimento de valores éticos nas relações interpessoais pressupõe o conceito da potência de ação:

Potencializar pressupõe o desenvolvimento de valores éticos na forma de sentimentos, desejos e necessidades, para superar o sofrimento ético-político. Segundo Espinosa, a ética só aparece no homem quando ele percebe que o que maior bem faz para o seu ser, é outro ser humano. Dessa forma, o homem se torna ético em função dessa paixão. (SAWAIA, 1999, p. 114).

Por serem produzidas nos encontros, as emoções possuem um caráter ético. Como Espinosa (1996) profere: o homem não é causa de si mesmo,

ele só se realiza no encontro. Ou, como diz Heller (1979), a forma como cada um é afetado pelos outros ou pelas situações remete à genericidade humana. A formação de comunidades ou de espaços relacionais é caminho de formação dos *bons encontros*, sem deixar de ver a cidade como um espaço do igual, da heterogeneidade e da convivência com as diferenças.

A utopia de cidade alia-se à ideia de utopia de sociedade, de democracia e de bons encontros. Os bons encontros na cidade não estão definidos *a priori*, eles vão sendo delimitados de acordo com a *multidimensionalidade dos espaços da cidade*. *Lugares com calor*, em que são necessários os *sentimentos de segurança* e o *sentir-se gente entre pares*, podem ser buscados, como alude o texto seguinte:

Uma vez definido, ele se torna o ponto de referência dos nossos direitos e reivindicações enquanto cidadãos, o lugar onde a noção abstrata de igualdade de direito é referendada por experiências partilhadas de sobrevivência. O ‘meu lugar’ é o particular onde se objetivam as leis, as estruturas e as relações sociais, na singularidade das necessidades, carecimentos e sentimentos do eu. (SAWAIA, 1995, p. 23).

Assim, a formação de *lugares com calor* pode ser reflexo de bons encontros na cidade quando estes lugares não se tornam *comunidades-fortalezas*, tanto defensivas quanto agressivas (SOUZA SANTOS *apud* SAWAIA, 1995), quando não são “escravizadores da subjetividade, de diferentes padrões de identidade, como crença, etnia e ou classe” (SAWAIA, 1995, p. 23).

O entrelaçamento entre espaço da cidade e subjetividade, onde possam acontecer os *bons encontros* parte, então, tanto do direito à igualdade como o direito às diferenças, ou mesmo a possibilidade de encontrar o espaço íntimo entre pares e sentir-se identificado também no espaço que é público, com a coletividade. Seriam espaços identitários não-segregadores:

Espaços identitários não – segregadores são os que se alimentam das mensagens que mandam aos outros e capacitam seus membros a aproveitarem as oportunidades oferecidas pela cidade enquanto instrumento de vida, que permite a experiência social da diversidade e da complexidade. (SAWAIA, 1995, p. 24).

Em outras palavras, a identificação com a cidade seria estar implicado com ela e não subjugado a ela. Afetar seria a capacidade de você vibrar e não criar uma couraça e comportar-se sempre da mesma maneira. É a liberdade apontada por Espinosa. Corpo livre é aquele corpo que flui, é sensível e não se cristaliza. Na identidade cristalizada, o indivíduo reage a emoções pré-fabricadas e não a um encontro.<sup>14</sup> A cidade-movimento, então, também seria o lugar de encontro.

Ítalo Calvino, em seu livro *As cidades invisíveis* (1990), exemplifica com maestria o jogo de poder embutido em duas formas distintas de se perguntar pela identidade de uma cidade: uma que resulta em 'identidade-clichê, sustentada por interesses mercantis – colonizadores e orientada pela racionalidade instrumental; e outra que apresenta a identidade como metamorfose,' como um processo constante de síntese de múltiplas identificações. (SAWAIA, 1995, p. 21).

O grande desafio para garantir à cidade o *lugar do encontro* ou dos *bons encontros* é possibilitar ao cidadão o direito à não segregação e o direito de ser reconhecido como membro de uma comunidade, que tem acesso aos bens e serviços de uma sociedade e, ao mesmo tempo, pode decidir por ela. Compreendemos que o processo emancipatório na cidade pode ser entendido a partir de uma construção ética, política e afetiva.

### 2.3 Afetividade e Participação Cidadã

*A cidade-abacaxi é aquela que traz contrastes de prazer (doce) e desprazer (azedo), que pode ser superado pelo sentimento de pertencimento.*<sup>15</sup>

Uma construção cidadã na cidade dá-se, então, na potencialização de ações que vão além da *eficácia de ação* para se apresentar como *potência de ação*. Assim seria o movimento da *legitimidade subjetiva* (SAWAIA, 1997). Não se opõe à racionalidade, mas promove o enraizamen-

<sup>14</sup> Aportes da professora Bader Sawaia durante exame de qualificação.

<sup>15</sup> Sentido dado pela investigadora ao Mapa afetivo n. 1 de São Paulo.

to dos cidadãos, partindo de suas experiências concretas de seus desejos e motivações, criando *comunidades argumentativas*, definidoras de políticas coletivas do bem comum.

Uma experiência participativa desenvolvida pela Prefeitura de Segovia (1999), na Espanha, foi um exemplo desta possibilidade, ao tomar emoções e sentimentos como um importante instrumento de intervenção na cidade. Trabalhando com 900 alunos de distintas idades (crianças e adolescentes), 25 professores pertencentes a 11 centros educativos, coordenaram uma investigação-ação chamada Mapa Emocional de Segovia.

Os participantes dessa investigação procuraram coletar as emoções mais imediatas, cheiros, sons, imagens, sensações agradáveis e desagradáveis, dos diversos bairros da cidade, através de distintas técnicas expressivas (fotos, desenhos, poemas, textos). O objetivo da experiência foi provocar nas crianças e jovens uma reflexão sobre a cidade, para que se definissem diante dela, para que aprendessem a implicar-se em um processo de participação cidadã, expressando suas opiniões e demandando uma cidade melhor para todos (AYUNTAMIENTO, 1999).

A participação cidadã nas metas de planejamento da cidade, como ferramenta de educação ambiental, para encontrar caminhos de participação nas decisões, foi o resultado alcançado naquela experiência. As crianças e jovens de Segovia reuniram-se com os técnicos da Prefeitura para expressar suas inquietudes, contar-lhes o que gostavam e o que não gostavam da cidade e para solicitar-lhes mudanças.

Planejar, reabilitar, educar para a cidadania, desenvolver habilidades cidadãs são verbos conjugados e que podem ser experienciados na cidade como espaço vivido.

As instâncias micro e macrossociais, o diálogo entre o individual e coletivo precisam ser considerados em uma proposta de intervenção cidadã. As dimensões psicossociais da cidadania, baseadas na afetividade como eixo integrador, deveria envolver diversas esferas da vida cotidiana, que vão desde o nível público à esfera íntima.

Mota (2001) desenvolve uma proposta de educação cidadã que tem um sentido de poder e de governabilidade envolvendo os esquemas supraindividuais da vida cotidiana: a linguagem, o diálogo e a conversa. Sua

proposta é aprender a cidadania através do desenvolvimento de habilidades e de uma cultura cotidiana que ela denominou de *matriz de estilos de vida e habilidades cidadãs* para a democracia. As esferas envolvidas nesta aprendizagem são: íntima, privada ou domiciliar, semiprivada ou semipública, pública, civil e parlamentar.

A proposta psicopedagógica consiste em uma série de estratégias didáticas que geram diversos tipos de espaços alternativos de aprendizagem (situações inéditas, dilemas, problemas e paradoxos), que geram a necessidade de conhecer qual o sentido da cidadania democrática, a partir de sua problematização. Mota explica que o déficit democrático ou civil não é só teórico ou político, mas, sim, do manejo das situações cotidianas de todas as esferas de nossa vida: “Acciones basadas en lo ético, la legalidad, la equidad y la justicia social a partir de nuestras propias capacidades y recursos es lo que puede constituir el sedimento colectivo de un proyecto histórico inédito.” (MOTA, 2001, p.8).

A autora insiste em um projeto nacional que não poderá existir se não incorporar o princípio de governabilidade democrática na comunidade e na coletividade. Este projeto, segundo a mesma, não pode prescindir de nossa afetividade e da memória coletiva, aspectos que entrelaçam todos os episódios de nossa vida diária nas esferas semipúblicas, semiprivadas, íntimas e privadas.

Outra proposta que relaciona a afetividade com a participação cidadã é a apontada por Valente-Pereira (1991, p. 28), ao pensar em reabilitar o urbano a partir de um resgate do bom conceito da cidade: “uma nova política urbana que tem por objetivo reaver o bom conceito de cidade, o crédito que a cidade dispunha e restitui-la à estima pública, a restabelecê-la no estado anterior e que deixara de estar.”

O autor português aposta na reabilitação dos conceitos e dos valores urbanos, de forma que a cidade volte a ser estimada. “O problema da reabilitação é prioritariamente um problema social, do modo e qualidade de vida.” (VALENTE-PEREIRA, 1991, p. 29). O que significa, então, a reabilitação ou revitalização dos espaços da cidade?

É necessário, segundo Valente-Pereira (1991), diferenciar uma intervenção de uma reabilitação. Na intervenção, não se considera o valor

e significados elaborados nos espaços construídos. Na segunda, há uma preocupação com as consequências nos processos sociais nos espaços, conceitos e valores que fizeram a cidade que temos hoje.

É nos níveis dos conceitos e dos valores urbanos que a reabilitação deve contar. A busca do bom e antigo conceito relaciona-se com uma ideia de evolução e não de retorno. É uma evolução baseada na aprendizagem de nossas raízes e no descobrimento do que faz falta para alcançar a modernidade sem rechaçar o antigo e, portanto, manter a estima da cidade e das pessoas que lá vivem. É por isso que é importante não deixar que desapareçam os centros históricos, pois deles depende a possibilidade de reaprender a cidade. Para isto, Valente-Pereira traça como deveria ser uma nova política urbana de reabilitação:

Uma das características fundamentais da nova política urbana consiste em estabelecer a ligação entre as práticas técnicas, políticas e quotidianas dos cidadãos, em retirar a exclusividade do diálogo com a cidade à administração, à propriedade fundiária e aos profissionais que a servem. (VALENTE-PEREIRA, 1991, p. 28).

Uma reabilitação a partir de uma nova política urbana precisa dar prioridade à dimensão social da cidade que, segundo Valente-Pereira (1991), remete ao modo e qualidade da vida urbana: estruturação do tecido urbano existente; apropriação dos espaços de significado; discussão crítica com os diferentes agentes sociais (juntar no mesmo território, políticos, técnicos, população e grupos de interesse).

Concordamos com a ideia do autor de que à cidade atual falta qualidade do viver público, porque ela deixou de ser o lugar que habitamos, para ser o lugar da burocracia e do consumo. O cidadão perdeu o controle do seu espaço cotidiano (espaço disperso, incompreensível e desconfortável).

As referências feitas neste tópico são alguns exemplos de propostas que carregam princípios de uma prática cidadã, pautada na relação entre cidade e afetividade. Acreditamos que este é um campo em desenvolvimento e de interesse crescente na atualidade. Não se pode prescindir do aspecto afetivo na compreensão de um processo emancipatório na cidade. O diálogo cidadania e afetividade, em nossa compreensão, pode ser um caminho ético-político-afetivo de emancipação.



Ressalvamos na ideia de Valente-Pereira, a relação que ele estabelece entre os valores urbanos, o significado, a estima dos cidadãos e a cidade. O autor aponta para a existência de uma identificação afetiva do cidadão, que pode ser expressa por uma disposição positiva ou negativa em relação aos significados do espaço urbano.

A identificação afetiva do cidadão na cidade pela estima ou auto-estima é comentada por Silva, quando constata que habitantes de alguns bairros de Fortaleza tendem a designar seus bairros com nomes de outros que possuem melhor prestígio. Este é um processo que costuma acontecer, segundo o autor, quando um bairro mais equipado é circundado por outros mais pobres:

Transgredindo denominações oficiais, a população vai definindo novos limites, buscando melhorar sua auto-estima, camuflando sua inclusão social num bairro visto e percebido por ela como superior. (SILVA, *Jornal O Povo*, 03/2003).

Neste exemplo, o bairro é uma categoria social de identificação em âmbito menor que a cidade. Os bairros sempre refletem algo das características econômicas, étnicas e culturais de seus moradores. No conceito de bairro há um componente da identidade individual e social. Perguntar a uma pessoa de que cidade ela é, não a constrange tanto como perguntar em que bairro vive, porque, no último caso, há uma localização mais precisa de seu status social.

Com base na identificação da população com a cidade, na relação entre afetividade e estima do morador, levantamos as seguintes questões:

A afetividade pode ser uma forma de se conhecer uma cidade? Os afetos são formas de expressão de uma ética na cidade? Será que a forma como o cidadão se implica com a cidade é um indicador de sua ação? A cidade pode favorecer ou desfavorecer a potência de ação de um indivíduo? Que tipos de experiências podem favorecer a criação de um modo de vida participativo na cidade, que promova a formação de espaços relacionais, pautados na afetividade como categoria integradora? Será que a cidade pode ser o *locus* de desenvolvimento de uma construção cidadã, baseada no diálogo entre individualidade e coletividade, enraizado na vida cotidiana?

A estima seria uma das dimensões da afetividade e reflete a coletividade e a individualidade do cidadão na cidade? Quando falamos de estima da cidade, estamos falando de um sentimento orientativo, segundo Heller, ou de um sentimento de fundo? A imagem que as pessoas têm incorpora a estima das cidades? Será que a estima é um indicador da potência de ação e da cidadania? Quando podemos afirmar que os bons encontros na cidade ocorrem? Existe um sentimento de fundo no morador que reflita ou indique a essência da cidade?

Para responder a estas perguntas, necessitamos aprofundar alguns conceitos elaborados na Psicologia Ambiental sobre as emoções, sentimentos, conhecimento da cidade e encontrar um fio condutor entre a Psicologia Social e a Psicologia ambiental.

# CAPÍTULO 3

## CIDADE E SIMBOLISMO DO ESPAÇO

### 3.1 Psicologia Ambiental e Simbolismo do Espaço

Espaço é mais abstrato que lugar. O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor... As ideias de 'espaço' e 'lugar' não podem ser definidas uma sem a outra... se pensarmos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível que localização se transforme em lugar. (YI-FU TUAN, 1977, p.6).

Yi-Fu Tuan (1977), na perspectiva da Topofilia<sup>16</sup>, explica a “Identidade de Lugar” como um aspecto do indivíduo que permite a construção de uma segurança e de um vínculo com o espaço construído. O lugar é o lar, a velha casa, o velho bairro, a velha cidade ou a pátria. Enquanto o lugar é a segurança, o espaço é a liberdade. De acordo com o autor, ligamo-nos ao primeiro e desejamos o segundo. Transformar os espaços em lugares é, então, dotá-lo de um valor, atribuir-lhes um significado e, principalmente, formar laços de identificação.

O simbolismo do espaço traduz-se nesta relação do indivíduo com o lugar, que transcende uma visão do espaço como cenário, onde as pessoas vivem seu cotidiano despojado de uma construção social. Conforme diz Stokols, citado por Moreno & Pol (1999), o espaço é um elemento ativo em interação, que transmite significados para as pessoas,

---

<sup>16</sup> Estudo desenvolvido pelo geógrafo chinês Yi-Fu Tuan, definido como estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.

que os indivíduos reelaboram e interpretam como parte de um processo de categorização social.

Existe, pois, uma conduta territorial<sup>17</sup>, na qual o indivíduo constrói a si mesmo como identidade na relação com o espaço, transformando-o e sendo transformado por ele, atribuindo-lhe um significado e deixando a sua marca. Esta conduta territorial pode ser observada sob alguns enfoques.

A Antropologia estuda como o homem estrutura o microespaço (HALL, 1981), denominado de proxêmica. O espaço de características fixas, as casas, os edifícios, os traçados de vilas, cidades e metrópoles são formas básicas de organizar as atividades de indivíduos e grupos, ao mesmo tempo que retratam os costumes e comportamentos dos indivíduos da época.

A Geografia Humana contemporânea propõe uma ciência do espaço em que haja uma maior compreensão da inter-relação do homem com seu meio. Bettanini (1976) delimitou as bases de uma geografia do saber a partir da proposição de uma dimensão subjetiva do espaço, que se modifica na presença do indivíduo, ou seja, ele se configura na intervenção dos indivíduos, pela interação de sua subjetividade e de sua prática. Portanto, a noção de espaço é definida pelo fazer que nele se desenvolve.

A Sociologia Urbana, como expressão do simbolismo do espaço, defende a tese da existência de um espaço social contido no espaço urbano, de onde se desenvolvem as atividades cotidianas da coletividade. Pressupõe a existência de uma percepção coletiva do espaço urbano, desenvolvida a partir da cultura e transmitida por mecanismos de socialização para legitimar a própria cultura. A percepção da cidade enquanto conteúdo subjetivo confirma uma ideia de que a cidade, enquanto espaço construído coletivamente, reflete não somente a estrutura física, mas o diálogo com o simbólico.

---

<sup>17</sup> A territorialidade focaliza as formas em que lugares e coisas são partes inerentes de processos sociais e da identidade humana. Edney (apud BROWN, 1987), define a territorialidade como um vínculo afetivo importante, marcado pelo critério de contínua associação de pessoas a lugares específicos. Ela pode ser entendida, no seu aspecto etológico, como um importante orientador na vida humana e do comportamento animal.

A Psicologia Social, por intermédio da teoria das representações sociais, investiga a construção simbólica do cotidiano dos habitantes de uma cidade, aproximando-se de um conhecimento do senso comum, que permite a elaboração e compreensão das condutas individuais e coletivas e a comunicação entre os indivíduos (MOSCOVICI, 1978). O conhecimento ou a representação que o indivíduo tem de sua cidade, por exemplo, é um fato subjetivo e coletivo, pois não é somente o que existe concretamente (estrutura) que adquire proeminência na mente das pessoas, mas aquilo que tem um significado reforçado pela coletividade.

A Psicologia Ambiental, como área interdisciplinar, estuda a interação das pessoas com seu entorno sociofísico, considerando o meio urbano, os recursos naturais e o comportamento (POL, 1999). Diferentemente das investigações da Psicologia Ambiental arquitetural, que marca a delimitação, controle e defesa do espaço em seus aspectos físico e etológico, os estudos mais recentes da Psicologia Ambiental transacionalista debruçam-se sobre os aspectos psicossociais, de maneira a incluir os vínculos cognitivos e afetivos relacionados ao espaço construído.

A ênfase psicossocial ou histórico-cultural da Psicologia Ambiental põe em evidência o entorno como uma dimensão da identidade dos indivíduos, em que interagem fatores psicossociais e sociofísicos<sup>18</sup>. Desenvolve-se principalmente nos anos 1990 e redefine que a questão ambiental está vinculada à forma de estar no mundo, aos estilos de vida, às dinâmicas sociais, às implicações vivenciais, atitudinais, comportamentais das pessoas e das coletividades sociais (POL, 1998).

Como âmbitos de estudo da Psicologia Ambiental estão os conceitos de apropriação, Identidade social, territorialidade, pertencimento, privacidade, aglomeração, condições ambientais e stress, cognição ambiental, valores ambientais, participação e educação ambiental, dentre outros.

Simbolismo do espaço e conduta territorial têm como tema de investigações mais difundidas: sentimento de apego ou *attachmment* (ALTMAN e LOW, 1992); o de apropriação do espaço (KOROSEV,

---

<sup>18</sup> Priorizaremos este enfoque na compreensão da relação entre cidade, afetividade e simbolismo do espaço.

1976; PROSHANSKY, 1976; POL, 1996); Identidade de lugar (YIFU TUAN, 1977; PROSHANSKY, FABIAN & KAMINOFF, 1983 ); Identidade Urbana (LALLI, 1988); Identidade social urbana (VALERA, 1993; VALERA e POL, 1994). Na prática, estes conceitos aparecem de forma integrada, embora, segundo Moreno e Pol (1999), os estudos do simbolismo do espaço foram desenvolvidos, mais ou menos sem muitos vínculos e interconexões entre eles.

Como base teórica para o estudo em questão, na perspectiva do simbolismo do espaço, nos interessa apresentar e discutir os conceitos de apropriação, identidade social urbana, cognição social com foco nos mapas cognitivos, e alguns estudos sobre representações sociais do ambiente.

### 3.2 Apropriação e Identidade Social Urbana

La ciudad podrá penetrar por nuestros sentidos, por nuestros ojos, nuestro olfato, nuestro oído, nuestro tacto; por nuestras piernas, nuestra espalda, aunque solo sea pelo cansacio.  
(PIERRE SANSOT, 1968, p.36).

Pierre Sansot (1968) procura trabalhar com a noção de essência do lugar, que seria a poética da cidade. Sua linguagem poética é uma topologia urbana, procurando conciliar ciência e poesia. Busca esboçar uma fenomenologia do espaço para concluir que existe um espaço sensível, um espaço relacional que não dicotomiza objetivo e subjetivo. Fala da apropriação da cidade pela exposição e implicação de alguém pelo próprio corpo (SANSOT apud POL, 1999), não só pelo conhecimento, a racionalidade. O conhecimento e apropriação da cidade, para ele, se faz pela base sensorio-motriz.

O termo apropriação na Psicologia Ambiental foi cunhado por Perla Korosev-Sefarty (POL, 1996), tendo como autores de base Marx, Heidegger e Henry Lefebvre. Em Marx, o termo apropriação tem dois sentidos: apropriação como transformação da natureza e como processo histórico.

Na leitura de Henry Lefebvre, é um processo importante contra alienação da vida cotidiana, porque é graças à apropriação que o indivíduo

se identifica com os objetos que são produzidos no cotidiano. Este processo difere da dominação do ambiente em que não ocorre uma identificação e o cotidiano não é apreendido com uma atitude crítica. Baseada nestas leituras, Korosev (*apud* POL, 1999) define apropriação como um processo dinâmico, de interação do indivíduo (vivência interiorizada, subjetiva) com seu meio externo: “O sentimento de possuir e gerir um espaço, independente da propriedade legal, por uso habitual ou por identificação.” (KOROSEV *apud* POL, 1999, p. 45).

Traduz-se como um sentimento de apego e de defesa do indivíduo com o seu lugar. É um sentimento de pertencimento que possibilita a transformação de espaços em lugares, promovendo o cuidado do habitante com sua localidade ou comunidade. O espaço não tem a marca da identificação do cidadão, enquanto o lugar é consequência de um processo de apropriação. Apropriar-se é identificar-se e transformar-se a si mesmo, a coletividade e o entorno. Isto quer dizer que o que cada um de nós é inclui, de maneira determinante, os lugares que temos sido e os lugares que somos (PROSHANSKY, 1978).

Por ser um processo dinâmico, a apropriação exige uma reelaboração constante e, por isto, tem um caráter de movimento e de temporalidade. Pressupõe dois processos circulares: ação-transformação e identificação. A ação-transformação é considerada por Moreno & Pol (1999) como a componente comportamental que, no primeiro momento, tende a prevalecer a marca da modificação do espaço dando um significado para o sujeito, compartilhado ou não com a coletividade.

Como sequência, em uma segunda fase da apropriação, o sujeito ou a coletividade tende a identificar-se com a significação criada e tende a preservá-la. Nesta última fase há uma resistência à sua transformação quando lhe confere uma identidade, ou por comodidade, como nas fases de desenvolvimento humano: infância, adolescência e velhice. Envolve a dimensão afetiva (sensação de bem-estar), cognitiva (desenvolvimento cognitivo, mapas cognitivos, atividade taxonômica) e interativa (interacionismo simbólico).

Algumas análises podem ser feitas em torno do processo de apropriação do espaço. Uma delas é a dificuldade de apropriação decorrente

do modo de vida urbano nas grandes cidades, conforme explicitado no primeiro capítulo. O urbano sofre uma espécie de *desenraizamento* (JIMÉNEZ BURILLO, 1991): apesar de todo o desenvolvimento tecnológico e oportunidades que as grandes cidades oferecem, cada vez mais as megalópoles, dentro do contexto da globalização, aumentam a exclusão social, diminuem as políticas sociais, afastam o habitante da cidade do espaço público e o torna impotente diante das instâncias de poder, dificultando a sua identificação.

A forma como a cidade configura-se, reflexo de uma estrutura social, não facilita um processo de apropriação do espaço, que pode ser promovido pela sensação de um lugar agradável (prazer, posse e realização) e dificultado pela sensação de desagrado, levando ao alheamento (POL, 1996). Este distanciamento de si mesmo, do outro e do espaço vivido pode ser comparado ao que Chombart de Lauwe (1979) abordou como sendo uma falta de *familiaridade afetiva com a cidade*, levando a um sentimento de desapropriação do sujeito ou da coletividade e à noção de que a cidade não é sua. Neste caso, na análise de Moreno & Pol (1999), a apropriação não ocorre nem por ação-transformação nem por identificação.

A ação-transformação e identificação na apropriação são processos que podem não ocorrer de forma conjunta, assim como pode acontecer um e o outro não. Há uma diferença, segundo Moreno & Pol (1999), entre a apropriação do público e a do privado. O espaço privado é apropriado basicamente por ação-transformação, em primeira instância, e por identificação, em segunda fase.

A apropriação do público nem sempre segue este processo e tem uma relação maior com a segunda componente no espaço público, a identificação. Interpretamos esta assertiva dos autores em relação à apropriação no espaço público como um processo característico do distanciamento do cidadão das grandes cidades atuais em relação à possibilidade de intervenção. Isto difere das cidades antigas, das *polis*, onde a vida urbana esteve sempre ligada a alguma forma de ambiente público, como praças e assembleias públicas, onde havia uma maior participação do cidadão e a



formação de comunidades na cidade. É o que Oskar Negt (2002) chama de *unidades vivíveis*.<sup>19</sup>

Poderíamos inferir que na ideia de *polis* haveria maior equilíbrio entre os dois processos, já que havia uma maior participação do cidadão e criação de significados na cidade. Esta afirmação é congruente com que Pol<sup>20</sup> fala sobre as características das cidades atuais, baseadas em um modo de vida próprio das sociedades globalizadas: ênfase nas imagens e pouca elaboração de ícones e significados na estrutura urbana. Este procedimento caracteriza uma forma de apropriação em que há uma dominação da informação sobre outras formas de interações sociais mais próximas. Isto quer dizer que a apreensão do espaço por imagens dificulta o processo de apropriação do cidadão na cidade.

Nas imagens a identificação é maior do que a ação-transformação, ou seja, as pessoas não criam significados próprios, individuais ou coletivos, por modificação no espaço urbano, mas se identificam com algo externo, as imagens. A apropriação por imagem induz à identificação, mas não promove a ação transformação. O indivíduo identifica-se com a cidade, mas não se apropria a ponto de fazer algo para mudá-la, criar significados e construir uma cidadania responsável.

Uma outra implicação do processo de apropriação repousa na busca de propostas educativas para a promoção ambiental. A crise ambiental levou a uma ecologização das sociedades: trouxe a discussão do meio ambiente para a sociedade civil, compreendendo que o nível de informação e de conhecimento não são suficientes para a mudança de comportamentos mais amplos.

A educação ambiental<sup>21</sup> está intrinsecamente relacionada ao processo de apropriação, por acrescentar importantes aportes na noção de uma

---

<sup>19</sup> “Trata-se de uma tendência perigosa para o desenvolvimento de qualquer cidade: a destruição destes níveis intermediários, das unidades vivíveis.” (NEGT, 2002, p. 21).

<sup>20</sup> Aportes do Prof. Enric Pol em orientação ocorrida em julho de 2002 em Barcelona com a doutoranda.

<sup>21</sup> Tomamos a educação ambiental como um processo de aprendizagem permanente que afirma valores e atitudes que contribuem com a transformação humana e social, em busca da preservação ecológica.

ética ambiental<sup>22</sup> ou na aprendizagem de comportamentos ecologicamente responsáveis.<sup>23</sup> Potencializar a apropriação do entorno e o sentimento de pertencimento seria um caminho para a vivência do indivíduo no lugar, promovendo a sua responsabilidade de sentir-se agente de conservação e de transformação do meio (MORENO & POL, 1999).

Outras aplicações e desdobramentos do conceito de apropriação, que vão desde o espaço íntimo ao espaço público, poderiam ser apresentados como orientadores na compreensão de fenômenos psicossocioambientais, mas fogem ao escopo de nosso trabalho: apropriação da casa, escola, hospitais, instituições para idosos, instituições totais etc.

Como parte dos estudos sobre simbolismo do espaço, a apropriação é um conceito transversal que perpassa praticamente a todos relacionados com a identidade do lugar. Um espaço apropriado (lugar) ajuda a manter a identidade pessoal, a história e os referentes espaciais e simbólicos vinculados à capacidade de autonomia da pessoa (POL, 1998). De forma diferente, o espaço apropriante fixa, dificulta a transformação do espaço e dos sujeitos e a formação de uma identidade de lugar.

Proshansky, citado por Pol (1996), relaciona a apropriação do espaço com a identidade de lugar (significado), como uma componente específica do próprio eu do sujeito forjada através de um complexo conjunto de ideias conscientes e inconscientes, sentimentos, valores, objetivos, preferências, habilidades e tendências de condutas ligadas a um entorno específico.

Para cada papel da identidade do indivíduo existem dimensões e características do entorno físico que ajudam a estabelecer uma identidade. A apropriação do espaço é fundamental para o processo de significação e categorização da identidade de lugar, que tem função de objetivação do próprio eu no espaço, assim como a reelaboração da imagem de si mesmo através do valor que os demais fazem deste ato de objetivação.

---

<sup>22</sup> Pode ser definida como uma postura de vida capaz de reorientar o agir humano em sua relação com o meio ambiente e na formação de sociedades socialmente justas.

<sup>23</sup> O comportamento ecologicamente responsável provém de uma atitude pró-ambiental. Tem sido estudado como sendo a interação de fatores que vão desde o grau de informação aos fatores atitudinais e simbólicos. Estes últimos são avaliados como os grandes fatores coadjuvantes na formação de uma ética ecológica.

O entorno urbano pode ser analisado, então, como uma categoria urbana que é derivada de uma categoria social. Valera (1993) elabora o conceito de identidade social urbana estabelecendo um caminho paralelo a outras categorizações, grupos sociais e comunidades, configurado a partir de determinados entornos urbanos, como o bairro ou a cidade.

A identidade social urbana relaciona-se diretamente com o conceito de identidade social de Tajfel (1978) e Turner (1982), categoria teórica largamente trabalhada na Psicologia Social, que remete ao autoconceito do indivíduo, derivado de seu pertencimento a grupos sociais, e dos significados e valores associados a este pertencimento.

O conceito de identidade social urbana pretende ser integrador dos conceitos de identidade de lugar, identidade urbana (cidade, bairro como categoria social), comunidade simbólica (grupo social como referência para o indivíduo), segundo Moreno e Pol (1999).

A identidade social urbana toma de empréstimo a noção do pertencimento dos indivíduos aos diversos grupos sociais da teoria da identidade social, acrescentando o espaço urbano como mais um elemento desta interação e não apenas um cenário.<sup>24</sup>

Valera (1993) define, então, que as categorias urbanas são uma das formas de categoria social que os indivíduos utilizam para delimitar a sua identidade social. Considera que os entornos urbanos podem estar de acordo com as categorizações do *self* a um determinado nível de abstração grupal, demonstrando as semelhanças e diferenças entre indivíduo e coletividade a partir do bairro, área ou zona, cidade. Em suas palavras: “A identidade social urbana é uma subestrutura da identidade social de

---

<sup>24</sup> Valera (1993 *apud* FISHER) e Moreno & Pol (1999) criticam a postura da Psicologia Social em não considerar o entorno como parte dos estudos de identidade social como um componente de identificação ou pelo fato de considerar o ambiente apenas como uma posição fisicalista. Propõem a relação do indivíduo com o entorno como um diálogo simbólico e são contrários à proposição da identidade social de uma forma estática.

maneira análoga à concepção de Lalli (1988) da identidade urbana com a subestrutura da identidade do *self*” (VALERA, 1993, p. 19).

Há, então, diversos níveis de identificação com o entorno e de formação de uma identidade social urbana que vão desde os mais imediatos como a casa, ampliando gradativamente para o bairro, a cidade, a região, a nação e o mundo. Neste estudo consideramos a cidade e suas atribuições possíveis em relação aos afetos.

Ampliando alguns aspectos da conceituação da identidade social urbana projetando para a dimensão cidade, por exemplo, Moreno & Pol (1999) falam da identificação dos aspectos de qualidade positiva ou negativa do grupo, em relação à cidade como extensões da própria estima da pessoa. Isto permite explicar alguns valores positivos inesperados atribuídos a este nível, em aspectos relacionados à qualidade de vida no município, bairro ou casa, quando a realidade objetiva, estrutura urbana, pareça deficiente, mas mesmo assim, seus habitantes atribuem uma valoração elevada ao lugar. Esta estima da pessoa relacionada à cidade, fundamenta-se no processo de surgimento da identidade social baseada nas qualidades atribuídas como categorias sociais positivas, que os cidadãos se autoatribuem e formam sua identidade como grupo.

Podemos concluir que a identidade social urbana pode ser formada por estas identificações provenientes das valorações atribuídas ao grupo em referência ao componente espaço urbano, cidade, que, no caso, foi denominada por Moreno e Pol (1999), de estima da pessoa e que se relaciona com a identidade social por identificação. Esta última reforça a autoestima e permite a coesão do grupo através da despersonalização como fusão da pessoa com o grupo. Reforça mais as semelhanças do que as diferenças. É a identificação com os elementos simbólicos do próprio grupo. A avaliação em função dos valores e prestígio do grupo permite a diferenciação dos demais e incrementa autoestima.

Ressaltamos, ainda, que Pol (1999) defende a tese de que a adoção de elementos estruturantes do espaço facilita a identificação positiva de seus habitantes e que isto pode acelerar o processo de consolidação de um tecido social.

### 3.3 Simbolismo do Espaço e Mapas Cognitivos

En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores [...] Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados. (KELVIN LYNCH, 2000, p.9)

A cognição ambiental é definida como conhecimento, imagens, impressões e crenças que os indivíduos e grupos têm acerca dos processos elementares, estruturais, funcionais e simbólicos dos ambientes físicos, reais ou imaginários, sociais, culturais, econômicos e políticos (ARAGONÉS, 1998).

Dentre os diversos estudos desenvolvidos nesta área, abordaremos uma de suas teorias mais difundidas, a dos mapas cognitivos como expressão do simbolismo do espaço. Consideraremos os mapas cognitivos como expressão do mundo simbólico na interação do indivíduo com o ambiente.

Uma das definições mais referidas sobre os mapas cognitivos é de Downs y Stea (1973). Define como um construto, que abarca processos, que permite que as pessoas possam adquirir, codificar, armazenar, recordar e manipular a informação acerca da natureza de seu ambiente espacial.

O termo mapa é uma metáfora, já que, como construto, funciona como se fosse um mapa geográfico. Ele se forma dependendo de como sejam os procedimentos de seleção, codificação e avaliação da informação.

O mapa cognitivo aparece como um método de movimento e como uma forma de tornar conhecido o desconhecido, tomando como base cidades, ambiente, comunidades, etc. Encontra-se em contínua mudança e, segundo Downs e Stea (1973), conhecer um mapa cognitivo em um momento dado, é dar um corte transversal em um ponto do tempo. É resistente ao esquecimento, embora sofra um desgaste se o indivíduo não interatua com o ambiente.

Neisser preconiza o funcionamento de um mapa cognitivo como um marco de referência ambiental:

É um esquema de orientação que aceita informação e dirige a ação, sendo sua função facilitar a localização e o movimento dentro do espaço, até o ponto em que aquela pessoa que seja incapaz de relacionar o lugar onde se encontra com o contexto ambiental, está perdida. (NEISSER, *apud* ARAGONÉS, 1998, p. 47).

Outras funções além da de orientação podem estar presentes nos mapas cognitivos, segundo Siegel (*apud* ARAGONÉS, 1998). São elas: a) organizar a experiência social e cognitiva; b) influir na organização do espaço; c) ser um dispositivo para gerar decisões acerca de ações e planificação de seqüências de ação; d) conhecer domínios não espaciais de experiências do ambiente.

Os mapas cognitivos coletivos foram chamados por Lynch (1998) de imagens públicas. A imagem não é só individual. Cada indivíduo cria e leva sua própria imagem, porém parece existir uma diferença fundamental entre os membros de um mesmo grupo. Há uma imagem coletiva ou consenso entre um número considerável de indivíduos.

O método de elaboração dos mapas cognitivos coletivos desenvolvido pelo autor consiste em um procedimento pelo qual as pessoas adquirem, codificam, armazenam, recordam e decodificam as informações sobre locais e atributos de fenômenos dentro do espaço urbano. Fundamenta-se na ideia de que cada pessoa tem seu mapa mental da cidade, mesmo fragmentário, de ruas, avenidas ou de certos bairros em relação a outros.

O método consiste em externalizar estes mapas para conseguir dos informantes suas experiências de forma observável. Posteriormente, analisa-se a precisão do mapa, onde é incompatível com a realidade, que nível de estrutura possui e que tipo de consenso existe no mapa de muitos indivíduos.

Ainda teorizando sobre os mapas cognitivos, Lynch (1998) parte da ideia de que o espaço urbano pode ser lido. Ou seja, existe uma pauta conexa de símbolos reconhecíveis, que determina que uma cidade seja mais ou menos legível. A principal função desta legibilidade é para ele a orientação.

Define como uma imagem ambiental ou representação mental generalizada do mundo físico exterior que possui um indivíduo, levando a sensações imediatas e recordações de experiências anteriores. Um meio ambiente legível realça a profundidade e intensidade dos potenciais da experiência humana. É a presença aguda e intensa dos sentidos. (LYNCH, 1998).

Além da função de orientação, a imagem ambiental tem uma importância prática e emotiva e tem como objetivo interpretar a informação e orientação da ação. É uma qualidade de um objeto físico que dá uma grande probabilidade de suscitar uma imagem vigorosa em qualquer observador de que se trate.

Segundo Lynch (1998), uma imagem ambiental eficaz confere a seu possuidor uma forte sensação de segurança emotiva. Um caos completo sem harmonia, nunca resulta agradável, porém o elemento labiríntico ou de surpresas tem para ele um certo valor no meio ambiente.

A imageabilidade da forma da cidade é o eixo de estudo do autor que ressalta que a unidade funcional de construção do espaço urbano pode ser considerada nova na História da humanidade e somente as civilizações poderosas começaram a atuar sobre o meio ambiente.

Na comparação entre mapas cognitivos coletivos, Lynch (1998) considera a análise da imagem a partir de elementos urbanos, tendo como componentes as propriedades da identidade, estrutura e significado. A *identidade* reflete a unicidade de elementos. Ele a define como:

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto; lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad. (LYNCH, 1998, p. 17).

Entendemos a *estrutura* como uma relação espacial ou de pauta do objeto com o observador e com outros objetos, enquanto o *significado* corresponde ao componente simbólico prático ou emotivo elaborado pelo observador.

O significado que é dado pelo observador a uma imagem ambiental é portanto, para Lynch (1998), uma das dimensões a serem analisadas no espaço urbano, na cidade. Por exemplo, os significados atribuídos a Manhattan: vitalidade, poder, decadência, mistério, congestão. Porém, esta não será a prioridade de sua análise e aprofundará os elementos de identidade e de estrutura.

Lynch não desenvolveu a parte dos significados dos mapas cognitivos, ficando uma grande lacuna que permanece até hoje. O significado do espaço urbano tem sido citado na Psicologia Ambiental, como um importante fator de compreensão do entorno, principalmente no contexto do desenvolvimento de valores humanos.

Aragonés (1998, p.49) comenta que Lynch presta atenção quase que exclusivamente aos aspectos de localização, ignorando a importância do componente afetivo (significado) que, em muitos casos, pode ser mais impactante para formar parte da representação urbana que a própria forma ou geometria do espaço.

O significado do ambiente é um aspecto do conhecimento ambiental. Coraliza, citando Downs e Stea (1998), diferencia o conhecimento locativo (locational knowledge – conhecimento sobre as dimensões de localização, orientação no espaço ou recurso do mesmo, estimação de distâncias, representação cartográfica, etc.) do conhecimento não-locativo (nonlocational knowledge - que se refere a que um conhecimento é para o sujeito). Este último corresponde a um elenco de propriedades das experiências psicológicas do lugar, tais como a valorização das aparências e dos elementos salientes. É exatamente nesta segunda acepção do conhecimento ambiental que marca o estudo do significado ambiental.

Sendo a atribuição de significado ao ambiente um conjunto de conteúdos que permite o sujeito compreender o que é para ele um lugar, observar este processo como a base sobre o que se conforma a experiência emocional de um lugar. “O ambiente é um território emocional.” (CORRALIZA, 1998, p. 60).

Compreender o ambiente como um território emocional é priorizar a incidência de processos culturais, sociais e políticos na construção do significado espacial. Valera (1988) ressalta os elementos simbólicos e



afetivos como componentes que enriquecem a compreensão do significado do espaço envolvendo aspectos psicológicos e sócio-culturais.

Na experiência emocional de um lugar entra em jogo as possíveis dimensões através das quais o ambiente influi no comportamento: representação, emoção e ação (CORRALIZA, 1998).

Desenhos, fotos, maquete, estimação de distância, uma lista, uma representação do espaço da cidade podem gerar sentimentos e emoções e apontam para a construção de afetos coletivos.

O impacto emocional direto da situação dirige as estratégias de ação do indivíduo com o ambiente. O valor (ou os afetos envolvidos) é o recurso pelo qual o indivíduo se implica ou não com o ambiente, ou seja, conduz o restante do processo de percepção ou conhecimento ambiental (resposta afetiva, orientação, sistematização e manipulação) ou mesmo a sua atividade cognitiva (avaliativa e de conduta). A conversão dos elementos do ambiente em qualidades ou em conjuntos de elementos significativos como grandes, pequenos, agradáveis ou desagradáveis, bonitos ou feios etc., é segundo Corraliza (1998) a expressão da experiência emocional.

Embora o aspecto afetivo seja considerado como importante fator agregador do significado, poucos estudos têm se desenvolvido em relação às imagens elaboradas dos habitantes sobre o entorno da cidade, no que diz respeito à sua afetividade, emoções e sentimentos, ou talvez a possibilidade de considerarmos os afetos como orientadores na compreensão do conhecimento do espaço da cidade, assim como a percepção e a cognição. Os fatores emocionais são ignorados na maioria dos trabalhos sobre conhecimento ambiental. Há uma maior prevalência dos fatores cognitivos do que dos afetos emocionais.

Por esta razão, a teoria dos mapas cognitivos tem sido criticada pela Psicologia Ambiental de base psicossocial, principalmente por sua ênfase cognitivista.

Valera (1998) avalia que, na teoria de Lynch, o significado é apenas um valor acrescentado e se optou pelo desenvolvimento dos aspectos cognitivos. Fala que o significado espacial estava implícito e explicitamente contemplado na elaboração inicial de Lynch, embora de maneira limitada.

Na teorização sobre os mapas cognitivos, é notório o distanciamento do aspecto afetivo integrado ao cognitivo. Seus principais teóricos, Tolman (1948); Lynch (1960), Downs e Stea (1977) e Vega (1984) desenvolvem a ideia de que estes são representações mentais da realidade, produtos de processos psicológicos e perceptuais que permitem definir e delimitar um conjunto espacial, e têm importância central na conduta e na ação humana.

Percepção e cognição são, portanto, nestes estudos, as dimensões psíquicas consideradas para o processo de representação do espaço e orientação das condutas humanas a respeito do urbano.

O aspecto simbólico e de significado é citado, porém pouco desenvolvido. E, mais ainda, é esquecida a integração do aspecto afetivo na orientação das condutas e nas predisposições socioespaciais.

Vega (1984), por exemplo, vê os mapas cognitivos como um modo de resolução de problemas na interação com o meio, onde o campo cognitivo aparece como um processo construtivo e dinâmico de racionalidade espacial, que permite resolver problemas de localização, orientação, compreensão e deslocamento no espaço. Somente a dimensão cognitiva é abordada como parte desta racionalidade ambiental.

O espaço físico sempre ocasiona um mapa cognitivo: cidades, ambiente, comunidades. E como a dimensão afetiva pode estar presente nos mapas cognitivos da cidade como significado é o que nos interessa discutir. Conhecer os mapas cognitivos não somente em seus aspectos estruturais, mas de significados expressos em emoções e sentimentos.

Valera (1998) aborda a importância da teoria das representações sociais em Psicologia Ambiental como uma forma de superação da teoria cognitivista dos mapas cognitivos. Ou seja, é uma tentativa da Psicologia Ambiental de ampliar o tema da representação do espaço, superando o viés excessivamente reducionista assumido pelo paradigma dos mapas cognitivos desenvolvidos por Lynch (1960) e Downs & Stea (1977).

É através dos mapas cognitivos que as representações sociais chegam à análise do significado aplicado ao entorno urbano, considerando os aspectos cognitivos, afetivos e sociais.

### 3.4 Representações Sociais e Mapas

Una primera serie de hipótesis concierne el hecho que toda similitud con el mundo que nos envuelve (ya sea el mundo material, social o aquel de las ideas), esta mediatizado, filtrado, en el plano de la percepción, de la interpretación y de la acción, por las representaciones sociales. Estas representaciones son modalidades de conocimiento que, apelando al sentido común, dicen algo sobre el estado de este mundo y de los objetos que lo constituyen. (DENISE JODELET, 1996, p. 29)

Em Psicologia Social, o conceito de *representação social* foi desenvolvido pela vertente sociológica da psicologia francesa, por Serge Moscovici, que contribuiu, juntamente com outros teóricos para a mudança no eixo tradicional das pesquisas em Psicologia Social de base cognitivista.

Moscovici (1985) define a Psicologia Social como a ciência do conflito entre o indivíduo e a sociedade. É justamente na encruzilhada de conceitos psicológicos e sociológicos que o autor resgata o conceito de *representação social*: “uma modalidade de conhecimento particular que tem por função a elaboração de comportamentos e a comunicação entre indivíduos.” (MOSCOVICI, 1978, p. 26).

O conceito de *representação social* provém do de *representação coletiva* de Durkheim (1974), que explica a existência de um conhecimento passado de geração para geração, que tem por função transmitir a herança coletiva dos antepassados, conhecimento social que, também, constitui a individualidade humana.

Ao elaborar o conceito de *representação social*, Moscovici (1978) diverge de Durkheim (1974), com seu conceito de *representação coletiva*, porque não vê que esse conhecimento, passado de geração a geração, seja transmitido de maneira determinista e estática. O conceito de *representação social* dá relevo ao papel ativo que o indivíduo desempenha no processo de construção de um conhecimento coletivo na sociedade, ao acrescentar os aspectos de criatividade e de sujeito aos indivíduos na formação do pensamento e nas condutas sociais.

As *representações sociais*, como expressão da representação da realidade da vida cotidiana, objetivam-se na linguagem. A representação, além

de fornecer a imediata possibilidade da objetivação da experiência, graças à linguagem, pode converter-se tanto em percepções como em conceitos:

Do conceito, a representação absorve o poder de organizar, de unir e de filtrar o que vai ser reintroduzido e reaprendido, no domínio sensorial. Da percepção, ela conserva a habilidade para percorrer e registrar o inorganizado, o que ainda irá se formar. (BOMFIM, 1991, p. 82).

A representação não é só a percepção ou imagem do objeto em si, pois é pelo processo de representar que os indivíduos podem interpretar e transcender a experiência imediata. Toda representação social é uma representação, mas nem toda representação é social.

Milgran & Jodelet (1976) desenvolveram investigações que buscam a compreensão da relação entre *representações sociais e cidade*, estudando as cidades de Paris e Nova York, através do método de mapeamento cognitivo e de desenhos dos mapas mentais. Diferentemente da vertente cognitivista, estes autores consideram as dimensões sociocognitivas como fundamentais na compreensão do entorno, estando em perfeita sintonia com a vertente da Psicologia Social, que vê a indissolubilidade da relação sujeito-objeto e do fenômeno psicossocial.

Porém, nem todo mapa mental pode ser considerado uma representação social, pois o fato de uma pessoa ter o mapa de pontos significativos de sua cidade não confirma que seja compartilhado por outros. Milgran & Jodelet (1976) apontaram as condições para que o mapa mental possa ser considerado uma representação social: primeiro, que todos os modelos internos representem objetos sociais mais do que não-sociais; em segundo lugar, que sejam características compartilhadas em mapas de um número significativo de pessoas; em terceiro lugar, a presença de significados sociais mais do que geográficos.

Na representação social da cidade, os aspectos sociais e geográficos dialogam continuamente, porém os primeiros exercem uma certa preponderância sobre os últimos. Milgran & Jodelet (1976) estabeleceram uma relação entre a estrutura física de uma área e sua representação social.

A reputação social da localidade de moradia pode ser determinada por conceitos sociais internos depositados na consciência coletiva. Estes

conceitos estão fundamentados nas representações sociais que se processam no entorno.

Poderíamos dizer que ambas as teorias, a dos mapas cognitivos e a das representações sociais, beneficiam-se de seus aportes à medida em que cada uma absorve aspectos que permitem uma maior compreensão do fenômeno sociocognitivo relacionado ao entorno.

Milgran (1976) enfatiza a ideia dos conteúdos sociais dos mapas cognitivos, afirmando que a cidade é um produto essencial da atividade social humana cujos símbolos estão representados nos elementos do espaço urbano, tanto estruturalmente como na elaboração das imagens por seus habitantes.

Para Souza Santos (1988), as representações sociais do espaço adquirem mais importância e centralidade analítica na modernidade. A cultura pós-moderna volta a privilegiar o espaço e a sua particularização, diferentemente do pensamento moderno, em que a ideia de progresso e tempo corresponderia à grande metáfora fundadora. O autor comenta que este fato deve-se a que agora as relações sociais ocorrem no espaço como resultado das transformações por que tem passado o nosso modo de vida nas últimas décadas:

O desenvolvimento das tecnologias da produção, da informação e da comunicação fez com que se criassem simultaneidades temporais entre pontos cada vez mais distantes no espaço, e este fato teve um papel estruturante decisivo, tanto ao nível da prática social, como ao nível da nossa experiência pessoal. A ponto de John Berger afirmar que as pessoas não deviam fazer sua história, mas antes a sua geografia. (SOUZA SANTOS, 1988, p. 140).

Souza Santos demonstra as virtualidades analíticas e teóricas de uma abordagem sociológica que tome por matriz de referência a construção e representação do espaço. Explica esta importância por ser a sucessão de tempo uma sucessão de espaços que percorremos e que nos percorrem, como a família, a escola, o trabalho, a comunidade e a cidade: “O modo como imaginamos o real espacial pode vir a tornar-se a matriz das referências com que imaginamos todos os demais aspectos da realidade.” (SOUZA SANTOS, 1988, p. 141).

Os mapas são expressões de representações do espaço. São objetos triviais, que fazem parte do cotidiano e que servem para orientação. Assim como as metáforas, os mapas, ao serem usados repetidas vezes durante um longo período de tempo, podem transformar-se, segundo Souza Santos (1988), em uma descrição literal.

Contudo, os mapas também distorcem a realidade. As escalas, projeções e simbolizações são exemplos das possibilidades de distorções: “O que torna o mapa tão útil é seu gênio de omissão, é o reduzir a realidade à sua essência.” (MUEHRKE *apud* SOUZA SANTOS, 1988, p. 144).

É graças a incompletude do mapa que ocorre o fluxo entre a representação que somos e a orientação que buscamos:

Os mapas são um campo estruturado de intencionalidades, uma língua franca que permite a conversa sempre inacabada entre a representação do que somos (posição) e a orientação (movimento) que buscamos. A incompletude estruturada dos mapas é a condição da criatividade com que nos movimentamos entre seus pontos fixos. De nada valeria desenhar mapas se não houvesse viajantes para os percorrer. (SOUZA SANTOS, p. 168).

Os mapas refletem, então, uma permanente tensão entre representação e orientação. Há mapas que resolvem esta tensão privilegiando a representação, por exemplo, a cartografia francesa, através dos mapas-imagem. Já outros favorecem a orientação, são os mapas instrumentais:

Os mapas podem ser mais figurativos (icônicos) ou mais abstratos, assentar em sinais emotivos ou expressivos ou, pelo contrário, em sinais referenciais ou cognitivos. Em suma os mapas podem ser feitos para serem vistos ou serem lidos. (SOUZA SANTOS, 1988, p.147).

Considerando que nosso intuito é investigar emoções e sentimentos, a afetividade dos habitantes da cidade, na relação entre espaço e afetos, destacamos os mapas e as metáforas como importantes recursos que privilegiam a representação na construção de uma metodologia de apreensão dos afetos.

Dentre as categorias de mapas assinalados por Souza Santos (1988), nos é de especial interesse os abstratos, assentados em sinais emotivos e expressivos, que se destacam por suas características imagéticas. Encontra-

mos nestes recursos a possibilidade de desenvolvimento de um método de intervenção no urbano que possa não somente *ser lido, mas, também, visto*.

Os recursos imagéticos justificam-se na intervenção ambiental e urbana, por assentar-se nas vivências das pessoas “advindas das formas específicas de enraizamento do indivíduo no urbano.” (TASSARA & RABINOVICH, 2001, p. 213). A *cartografia afetiva* é, segundo as autoras, uma forma de buscar uma política ambiental comprometida com os valores tradicionais transmitidos intergerações.

O método busca encontrar a expressão poética através das imagens que a cidade faz, isto é, conhecer a subjetivação dos indivíduos pelo movimento histórico de sua memória e de seu devir.

No método da *cartografia psicoambiental* a desestruturação do espaço vivido traz a perda da referência poética e identifica, no processo histórico-cultural, o modo de morar, a produção do corpo e da poética:

As referências poéticas provocam a catarse emocional responsável pela motivação da organização psicossocial. Elas desencadeiam a memória e também a renovação das instâncias institucionais. (COELHO, 2000, p. 14).

Estes procedimentos utilizam métodos de ampliação das fontes, utilizando a fala, imagens e não apenas as fontes escritas, buscando alternativas para os arquivos institucionais como fontes históricas e análise de narrativas de vida.

### 3.5 Síntese Conclusiva dos Eixos Teóricos

Traçamos agora uma síntese conclusiva em torno das questões levantadas, considerando os eixos teóricos da investigação e tomando como base a teoria sociológica, a Geografia, a Psicologia Social, e a Psicologia Ambiental.

Vimos que, no contexto da globalização, as cidades pós-modernas estão sob a égide do paradigma global, que acompanha uma face de atratividade e outra de exclusão. Vimos, também, que vencer a crise das cidades na contemporaneidade é vencer desafios éticos e, entre eles, estão: devolver a voz ao cidadão e incrementar sua participação nas políticas urbanas.

Trabalhar a sustentabilidade das grandes cidades hoje é também um grande desafio. Destacamos como síntese no Capítulo I a reflexão sobre a situação de inclusão e exclusão social gerada pela racionalidade técnico-científica na pós-modernidade, no contexto da globalização.

Partindo destas considerações iniciais, perguntamo-nos: *A afetividade pode ser uma categoria norteadora de uma ética na cidade? A racionalidade ético-afetiva pode ser um parâmetro organizador e explicativo na busca de relações mais democráticas que envolvem várias instâncias na cidade?*

Vimos que a relação do indivíduo com a cidade gera significados, qualidades, emoções e sentimentos. Ao estudar o afeto nós estamos querendo entender a cidade, o que ela significa e como ela afeta as pessoas. A afetividade é também ética na cidade.

Entendemos que, a partir da compreensão histórico-cultural de Heller, os sentimentos orientadores das pessoas na cidade são gerados por disposições positivas e negativas. Estas disposições relacionam-se com a noção de uma estima da cidade, quando se trata do resgate dos valores, do bom e antigo conceito, que podem ser tanto singulares (autoestima) como coletivos (estima do grupo).

Dissemos também que estudar os afetos das pessoas na cidade é conhecer a estima em sua positividade ontológica, na concepção de Espinosa, quando estes afetos são expressões de sentimentos que envolvem a potência de ação do indivíduo: a alegria, o pertencimento, a satisfação, o prazer, o gostar, a agradabilidade, o acolhimento etc. Todos os sentimentos que elevam a condição do sujeito à felicidade e à identificação com a humanidade e com o bem comum são os que confirmam a afetividade como ética.

Os sentimentos que despotencializam os indivíduos, ao contrário, são aqueles que geram potência de padecimento e os enfraquecem na sua condição ontológica de buscar o encontro com a cidade, baseado em uma ética. A tristeza, a insegurança, medo, raiva, a desesperança ou mesmo polaridades de sentimentos (contrastes) são expressões de afetos que enfraquecem as ações dos habitantes na composição da estima.

A partir destas considerações, perguntamos: *A estima pode ser um indicador da ética e da participação dos indivíduos na cidade? Os sentimentos que geram potência de ação podem ser avaliados como composição de uma*



*estima positiva? Os sentimentos que geram potência de padecimento formam uma estima negativa?*

Por intermédio das teorias sobre o simbolismo do espaço na Psicologia Ambiental, apreendemos os conceitos de apropriação, identidade social urbana e mapas cognitivos. Vimos que a apropriação é um conceito fundamental para a implementação de ações de estruturação do tecido social baseadas na participação cidadã. Entendemos que a identidade social urbana, como expressão de uma categoria social, é um importante elo entre a Psicologia Social e a Psicologia Ambiental.

Conhecemos ainda a teoria dos mapas cognitivos como expressão do conhecimento dos indivíduos sobre a cidade. Chegamos a conclusão de que a teorização sobre a dimensão do significado nos mapas cognitivos não foi desenvolvida com profundidade nas investigações de Lynch. Sabendo que o ambiente é um território emocional e que os afetos são expressões da dimensão do significado, propomos uma ampliação da teoria dos mapas cognitivos investigando a dimensão da afetividade.

Considerando estes aspectos, nos perguntamos: *Podemos estudar os afetos na cidade a partir de mapas? Os mapas reveladores de afetos poderiam ser denominados de afetivos? Para pesquisar os afetos, as emoções e os sentimentos, poderíamos propor a construção de mapas afetivos dos habitantes da cidade?*

Ainda a título de síntese encontramos, nas representações sociais, um conhecimento do senso comum, na perspectiva psicossocial, expressão do simbolismo do espaço. As representações sociais do ambiente ampliam a tendência tradicionalmente cognitivista da teoria desenvolvida por Lynch, a partir dos estudos desenvolvidos por Milgran e Jodelet, e acrescentam importantes aportes no conhecimento e representação da cidade. Os mapas como representações e como metáforas constituem recursos relevantes para a construção de uma metodologia de apreensão dos afetos.

Finalizando a primeira parte deste trabalho, caminhamos no sentido de apresentar nossos objetivos, os eixos teóricos da investigação e questões orientadoras da discussão dos resultados. Construiremos agora o caminho metodológico de nosso encontro com as cidades de Barcelona e São Paulo.

# SEGUNDA PARTE

UMA PROPOSTA  
METODOLÓGICA  
DE APREENSÃO DOS MAPAS AFETIVOS



## CAPÍTULO 4

### CHEGAMOS EM BARCELONA E SÃO PAULO: UM DIÁLOGO DAS DIFERENÇAS E IDENTIFICAÇÕES

Las ciudades tienen que apostar por su diferencia. El peor de un negocio para una ciudad es querer ser igual a las otras, aunque estén de moda. Tenemos que apostar por nuestra diferencia, pero también aprender unos de otros a través del estímulo que recibimos de otras. (JORDI BORJA, 1994, p. 11).

Iniciemos a construção do caminho metodológico da investigação conhecendo, primeiramente, as estruturas urbanas das cidades de Barcelona e de São Paulo. É a estrutura que permite a formação das imagens e significações. Ela pode gerar proximidades ou distanciamentos, consciência ou alienação. É com base nessas premissas que apresentamos alguns olhares sobre Barcelona e São Paulo, de forma que suas estruturas urbanas tornem-se presentes e permitam a compreensão das imagens elaboradas por seus habitantes. Este olhar também requer memória e imaginação, aspectos que dão suporte à estrutura.

A estrutura permite a imageabilidade da cidade (imagem associada ao urbano), conforme Lynch (1998), de maneira que existem estruturas de cidade que são potentes para eliciar significado compartilhado por seus usuários, enquanto outras são frágeis em seu simbolismo.

Diversos estudos apontados por Pol (1999) mostram até que ponto certas características estruturais podem facilitar, acelerar ou dificultar o processo de simbolização do espaço e de formação da identidade social.

Existem cidades onde os espaços simbólicos são mais fortes que a estrutura e não requerem estrutura formal potente. É o que Moreno & Pol (1999) denominam de *simbolismo a posteriori*<sup>25</sup>, pois são os cidadãos

---

<sup>25</sup> O simbolismo é *a priori* quando se cria uma significação preestabelecida, que pode ser integrada ou não como elemento vertebrador da comunidade, pode ou não se transformar em elemento simbólico compartilhado. Já no simbolismo *a*

que dão ao espaço valor e significado. São espaços carregados de significados que atuam como elementos vertebradores (coesão e identificação) da comunidade e de sua identidade. Sem eles, não é possível avançar rumo à sustentabilidade.

Para melhor compreensão do nosso estudo, passemos, pois, a contextualizar Barcelona e São Paulo quanto à forma como foram urbanizadas, considerando seus períodos históricos e as especificidades de suas evoluções.

É difícil comparar uma cidade de mais de 2000 anos com outra de 449 anos. A primeira nasce na antiguidade e a segunda surge em consequência da colonização europeia nas Américas. Barcelona recebe a influência de um urbanismo próprio das cidades espanholas, e específico da Catalunha, enquanto, São Paulo tem o traçado sob influência colonial portuguesa.

Barcelona, protótipo de uma cidade europeia mediterrânea com tradição urbanística voltada para a regeneração e renovação. São Paulo, caracterizada pela construção de uma cidade sobre outra, um palimpsesto. Barcelona, uma cidade com frentes d'água. São Paulo, sem uma relação direta com este paradigma.

Barcelona, compacta e descentralizada, ligada a várias outras cidades autônomas. São Paulo, difusa e centralizada. Barcelona, com uma população de 1.505.325 habitantes. São Paulo capital, com uma população de aproximadamente 10 milhões e 500 mil habitantes. Poderíamos continuar vários parágrafos descrevendo suas diferenças. E poderíamos nos perguntar: como são tão diferentes, por que estão juntas neste trabalho?

Apesar de suas diferenças, as duas cidades identificam-se por serem centros dinâmicos de atração, que estabelecem um nível importante de interação com a sociedade na qual estão inseridas.<sup>26</sup>

Ambas incluem-se dentro do processo de globalização. São Paulo, como a cidade mais dinâmica da América Latina, com uma hegemonia

---

*posteriori* o significado vai sendo adquirido através do tempo e do uso individual e coletivo.

<sup>26</sup> Aportes fornecidos pelo Professor José Borzacciello da Silva diretamente à doutoranda.

garantida no país, em complementaridade com o Rio de Janeiro. Barcelona, uma hegemonia garantida na Espanha, em complementaridade com Madrid. Barcelona extrapola seu país e ocupa um espaço de centralidade na Europa, ultrapassando os limites da Catalunha e da Espanha. São Paulo assim o faz na América Latina. Barcelona e São Paulo foram fortemente influenciadas pela industrialização e, por isso, denominadas, respectivamente, de Manchester catalã e Manchester brasileira.

As duas cidades são polos dinâmicos de arte. Além disso, como polos de atração e de oportunidades, também aglutinam um forte fluxo migratório mantendo suas especificidades.

A comparação vem justamente por suas diferenças e identificações como cidades emblemáticas na caracterização da evolução urbana nos dois países. Traçamos aqui um diálogo entre ambas e não uma competição para conferir, posteriormente, qual o modelo de urbanismo que deu certo. Diálogo pautado na observação de suas evoluções e voltado para a compreensão de suas configurações atuais na relação com os seus habitantes.

O conhecimento das histórias urbanísticas de Barcelona e de São Paulo é um dos elementos que subsidiam a avaliação da relação *cidade e afetividade*. E a imagem gerada pelo habitante é fruto de um passado e de uma história que continua sendo elaborada pelo cidadão. É a partir deste movimento histórico do urbanismo que buscamos compreender o papel dos afetos na construção de intervenções urbanísticas sustentáveis que respeitem as *matrizes identitárias* (ARANTES, 2000) e a cultura das cidades.

Considerando que existe uma identidade urbana dos habitantes, que se forma na relação espacial com a cidade, bairro ou comunidade, poderíamos pensar que as cidades são categorias sociais, conforme explicitado anteriormente (capítulo III, parte I), a ponto de um coletivo conferir-lhe *status, valores e afetos*, dando-lhes um caráter de existência própria. Reis Filho fala da existência de uma fisionomia ou caráter da cidade:

Cada cidade tem a sua fisionomia, a sua feição, como as pessoas têm um conjunto de traços com os quais se constrói a sua identidade, o seu caráter. Mas uma fisionomia se transforma com o tempo. (REIS FILHO, 1968, p. 17).

Falar, pois, das fisionomias de Barcelona e São Paulo é traçar existências e essências de suas estruturas urbanas, de suas evoluções, de seus pontos emblemáticos e de suas identificações, que permitem ao coletivo abstrair e formar significados.

Privilegiamos, na apresentação da evolução das estruturas urbanas de Barcelona e São Paulo, aqueles aspectos que permitem visualizar a configuração urbana das duas cidades e que ajudam na compreensão de seu desenvolvimento.

Não é nosso objetivo aprofundar nas áreas de Arquitetura e Planejamento Urbano, mas sim permitir uma compreensão dos aspectos urbanísticos e do contexto histórico das estruturas urbanas das duas cidades, que remete à compreensão da imagem expressa pelo habitante, respondendo aos objetivos de nossa investigação.

Ilustramos, também, este capítulo com algumas imagens levantadas pelos desenhos coletados na investigação dos habitantes das duas cidades, que dão suporte ao conteúdo que está sendo apresentado como introdução à parte metodológica. A etapa analítica está contemplada no próximo capítulo.

#### **4.1 Um Pouco da História Urbanística de Barcelona e de São Paulo**

*Nadie sabe mejor que tu, sabio Kublai, que no se debe confundir nunca la ciudad con las palabras que las describen. Y sin embargo, entre la una y las otras hay una relación.*  
(ÍTALO CALVINO, 2000, p. 75).

Barcelona, capital da Catalunha, comunidade autônoma espanhola, obteve nestes últimos séculos um forte crescimento urbano que coincidiu com o desenvolvimento da cidade moderna e com sua crescente industrialização (GRAU, 1994). Sua população encontra-se na faixa de 1.505.325 (2001)<sup>27</sup> habitantes em Barcelona cidade (100 km de área) e por volta de 4.000.000 habitantes na região metropolitana (4.600 quilômetros qua-

<sup>27</sup> Fonte: Instituto Nacional de Estatística, do departamento de estatística da prefeitura de Barcelona, para o ano de 2001.

drados, incluindo 217 municípios). Nos últimos anos, entre 1996 e 2001, houve um decréscimo da população em 0,2%. Este fato tem feito com que as autoridades locais tenham buscado medidas de incentivo à natalidade, o que proporcionou um discreto aumento da população no ano de 2002

A história de Barcelona é contada em perspectivas variadas, que vão desde concepções mitológicas e literárias (MENDONZA, 2000; HUGHES, 1992) às que descrevem sua evolução urbanística dentro de um rigor metodológico das ciências que se debruçam sobre o urbano (GRAU, 1994).

A natureza de Barcelona é muito citada, por trazer elementos de *agradabilidade* de paisagem, que são importantes na formação da imageabilidade ambiental. A cidade congrega elementos importantes da paisagem natural, tais como mar, montanha e rio, que formam uma espécie de anfiteatro (MENDONZA, 2000): situa-se em um vale levemente inclinado até o mar, delimitado pelos rios Llobregat e Besós e pela cadeia litoral de Collcerola, tendo como ponto mais alto o Tibidabo, com 512 metros. Hughes explica o significado da palavra Tibidabo:

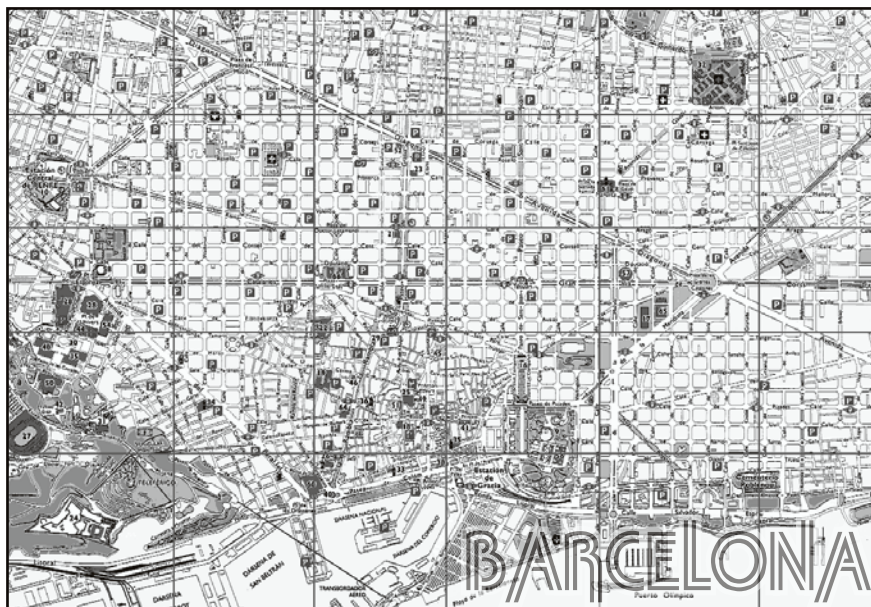
Su curioso nombre procede de las palabras latinas *tibi dabo* (te daré) que pronunció el Diablo ante Jesús Cristo cuando aquél lo llevó hasta la cima de un montaña para mostrarle los bienes del mundo en toda su seductora vanidad. (HUGHES, 1992, p.15).

Mendonza descreve o clima, a natureza e as origens da fundação de Barcelona:

Los cielos suelen ser claros y luminosos; las nubes, pocas, y aún éstas blancas; la presión atmosférica es estable; la lluvia escasa, pero traicionera y torrencial a veces. Aunque es discutida por unos y otros, la opinión dominante atribuye la fundación primera y segunda de Barcelona a los fenicios. (MENDONZA, 2000, p. 9).

O mapa seguinte nos fornece uma ideia dos traços atuais do mapa geográfico de Barcelona:





A história de Barcelona caracteriza-se pela influência de muitas dominações e civilizações. Tanto na Idade Antiga como na Média, ela converteu-se em capital do mediterrâneo.

Na idade antiga, a cidade, seguindo os padrões de uma colônia romana, tinha muralhas que a rodeavam, marca proeminente deste período. Segundo Grau (1994), é no período romano que se consolida a cidade, com um sistema de urbanização e uma cultura latente em seu desenvolvimento posterior, marcando fortemente a grande influência romana sobre ela, apesar da multiplicidade de colonizações e invasões posteriores.

A consolidação da muralha reforçou a cidade, tornando-a um campo forte, mais do que as outras colônias romanas e, assim, a capital do condado catalão. É importante notar que as muralhas e a estrutura romana, como um todo, continuaram sendo os principais protagonistas da cidade em sua reconstrução nos séculos posteriores (GRAU, 1994). Somente no início da Idade Moderna, as muralhas que circundavam Barcelona, a Cidade Velha, foram derrubadas como um marco para passagem de uma cidade planejada e higienizada.

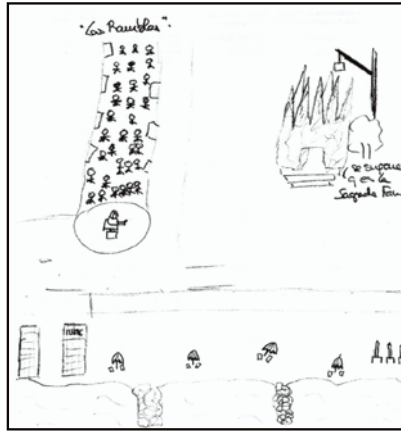
n. 35<sup>28</sup>

n. 24

Na Idade Média, depois de um período difícil de pestes que assolaram toda a Europa, Barcelona renasce com a possibilidade de mudança no comércio e expansão das vilas (pequenos aglomerados). Ao mesmo tempo, por volta do século XIII, consolida-se a Catalunha, depois do domínio mulçumano.

Barcelona, por sua posição geográfica estratégica no mediterrâneo, converte-se em capital, dispondo de um Porto com capacidade suficiente para manter a rede de comunicações demandada. Configura-se, no século XV, o auge da marinha Catalã, com a construção do porto artificial (GRAU, 1994). Não podemos esquecer que data deste período, em 1444, a urbanização do primeiro espaço de grande dimensão para o passeio, lazer e feiras ou mercados ocasionais na cidade, as Ramblas de Barcelona<sup>29</sup>:

28 O “n [...]” indica o número que foi atribuído aos desenhos dos sujeitos da pesquisa que ilustram as estruturas urbanas das cidades de Barcelona e de São Paulo.  
29 A Rambla é um espaço linear entre as duas muralhas (JAUME I e RAVAL), como um caminho, que antes de sua urbanização já existia devido as águas que desciam na época da chuvas em direção ao mar. Com sua urbanização se estabelece enquanto espaço de lazer e comércio (GRAU, 1994). A Rambla continua na atualidade, além das funções citadas, como um dos lugares mais importantes do espaço urbano de Barcelona, em termos de apropriação e de grande expressão simbólica.

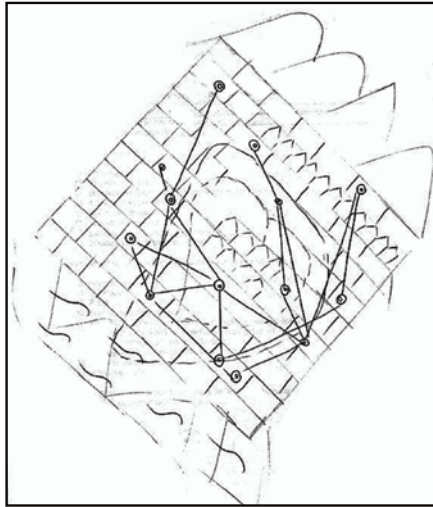


n. 8

Ainda nesse período, final do século XIV, Francisc Eiximenis, padre franciscano que residia em Barcelona, traçou alguns princípios da cidade ideal. Refletindo sobre uma posição humanista, “Regiment de Princes e de las Ciutats e de la cosa Pública”, o franciscano elaborou um projeto já com os germes da cidade moderna, em que buscou traçar as linhas que proporcionariam beleza e boa edificação à cidade, incluindo aspectos geográficos, estéticos e de estrutura interna:

Ésta se asentará en llano, para que pueda ensancharse sin trabas; en planta ha de ser cuadrada, de mil pasos de lado; en el centro de cada un de éstos se abrirá una puerta principal, flanqueada por dos más pequeñas, fortalecida como las de los castillos; los espacios estarán igualmente fortificados. De puerta a puerta, dos anchas calles la dividirán en cuatro carteles, cada uno de los cuales tendrá una hermosa y vasta plaza. El palacio del príncipe, fuerte y elevado, debe de levantarse en un extremo, con salida directa al exterior. En las cercanías del cruce de las dos calles mayores se emplazará la catedral; Cada barrio tendrá conventos de frailes mendicantes y parroquias, carnicerías, pescaderías, al mudís y varias tiendas los hospitales, leproserías, garitos, burdeles y desagües de las cloacas deberán emplazarse al lado opuesto a aquél de donde procedan los vientos reinantes. Las gentes de idéntica profesión vivirán agrupadas en el mismo barrio. (EIXIMENIS, *apud* GRAU, 1994, p. 48).

Grau (1994) comenta a proposta de Eiximenis como um *plano regular* que se baseia na cultura clássica mediterrânea, buscando uma cidade perfeita, segundo os princípios religiosos cristãos. É uma reflexão ampla sobre a concepção de cidade, marcando uma mudança substancial em relação a um padrão renascentista, que contrasta com a irregularidade e a parcialidade da concepção medieval.



n. 5

Esta regularidade foi a tônica do início do urbanismo na idade moderna em Barcelona. O processo de industrialização que se abriu, provocou transformações urbanísticas que a colocaram novamente como capital emblemática, por sua posição central na geografia do país e por já congregar elementos da cidade contemporânea. Algumas variáveis, segundo Grau (1994), estão associadas a esta passagem: o aumento da população urbana em relação à população rural; a consolidação do setor industrial e uma maior articulação do território com um sistema de comunicação estável e potente através das estradas, incluindo as de trem. Foi graças a esta situação que Barcelona ganhou o título de Manchester Catalã.

A *regularidade em oposição à aleatoriedade* foi um dos eixos diferenciadores da urbanização de Barcelona e de São Paulo, sendo a primeira própria da tradição urbana espanhola e a segunda, marcada pela coloniza-





sagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra “desleixo”. (HOLANDA, 1984, p. 76).

Estas diferenças na forma de colonizar caracterizam, segundo Holanda (1984), os espanhóis como ladrilhadores e os portugueses como semeadores. A colonização espanhola caracterizou-se pelo que faltou aos portugueses: uma preocupação crescente em assegurar os domínios militar, econômico e político da metrópole sobre as terras conquistadas, em formar núcleos estáveis e bem ordenados.

Os portugueses, mais liberais em termos de entrada de estrangeiros, alimentavam um tipo de relação de dependência com a colônia, baseada em uma economia predatória do pau-brasil e dos minérios. Não tinham interesse de se estabelecer no Brasil e este aspecto foi refletido no sistema de povoação litorânea e de repressão da interiorização, de forma a manter os portos sempre ao alcance do embarque. Holanda ilustra o acaso da urbanização no Brasil, descrevendo a percepção de um viajante dos centros urbanos da Bahia e da Vila de São Vicente:

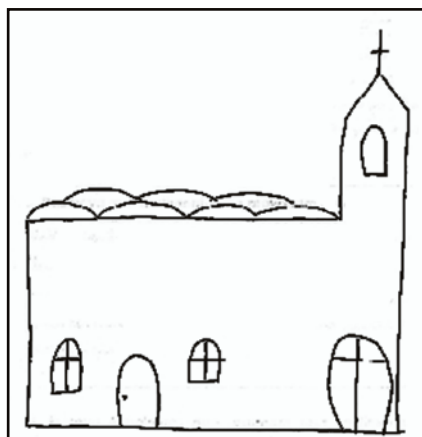
Na própria Bahia, o maior centro urbano da colônia, um viajante do princípio do século XVIII notava que as casas se achavam dispostas segundo o capricho dos moradores. Tudo ali era irregular, de modo que a praça principal, onde se erguia o palácio dos Vice-Reis, parecia estar só por acaso no seu lugar. Ainda no primeiro século de colonização, em São Vicente e Santos, ficavam as casas em tal desalinho, que o primeiro governador geral do Brasil se queixava de não poder murar as duas vilas, pois isso acarretaria grandes trabalhos e muito dano aos moradores. (HOLANDA, 1984, p. 75).

Em síntese, não houve urbanização no Brasil nos primeiros anos. A formação da rede urbana foi iniciada em 1532 com o estabelecimento do sistema de capitanias e com a fundação da Vila de São Vicente, por Martim Afonso de Souza, configurando uma forma de urbanização que encontrava no modelo *Primate city*<sup>30</sup> uma certa semelhança (FROTA NETO, 1978).

<sup>30</sup> Modelo que tem origem e crescimento relacionado à função que desempenha de entreposto entre a colônia e a metrópole. (FROTA NETO, 1978).

Assim nasceu São Paulo. Sua fundação se coloca neste processo de ocupação e exploração das terras da América do Sul pelos portugueses, a partir do século XVI. A Vila de São Vicente foi considerada a primeira cidade do Brasil e os jesuítas<sup>31</sup> (padres da Companhia de Jesus), importantes fundadores da cidade. Eles encontraram no Planalto de Piratininga um clima semelhante aos ares frios e temperados da Espanha (DPH, 2000) e o descreveram como uma terra sadia, fresca e de boas águas.

Em termos de localização topográfica, São Paulo situava-se numa colina alta e plana, cercada por dois rios, o Tamanduateí e o Anhangabaú. Nessa colina, os Jesuítas fundaram, em 25 de janeiro de 1554, um colégio, em cujos arredores iniciaram as construções das primeiras casas de taipa que dariam origem ao povoado de São Paulo de Piratininga. Hoje existe apenas uma réplica do antigo prédio do Colégio dos Jesuítas, localizada no Centro de São Paulo, próximo à Praça da Sé, que é chamada de o *Pátio do Colégio*:



Pátio do Colégio - n. 52

O povoado de Piratininga demorou a ganhar o status de Vila, devido a sua distância do litoral e o solo inadequado ao cultivo de produtos de exportação. A Vila ficou isolada comercialmente durante muitos anos, permanecendo durante séculos numa posição desprezada na América do

<sup>31</sup> Destacaram-se José de Anchieta e Manoel da Nóbrega como grandes construtores da Vila e responsáveis pela evangelização católica.

Sul Portuguesa. Somente em 1711, ela foi elevada à categoria de cidade. Até o século XVIII, São Paulo continuava sendo um lugar de onde partiam as *bandeiras*<sup>32</sup>, atividade que contribuiu para o crescimento econômico de São Paulo, mas também foi responsável pela dizimação dos índios, já que estes resistiam à escravidão.

O período que vai desde a fundação de São Paulo até o advento da ferrovia é denominado, por Toledo (1983), de cidade de Taipa, como um dos três momentos da formação urbanística de São Paulo. A ela, segue-se a cidade de tijolo e a de concreto. O primeiro momento, ele o descreve como um ambiente de barro, formado por *casas térreas* e *sobrados*. De barro eram *as altas torres*, a cadeia. As ruas eram de terra, sem calçamento e de barro pisado era o piso do largo do palácio.

No começo do século XIX, os paulistas eram, segundo John Mawe (*apud* TOLEDO, 1983), polidos, mais educados que os hispanos-americanos, bem vestidos, desembaraçados e obsequiadores. John Mawe achou a cidade próspera, com muitas lojas e as ruas extraordinariamente limpas.

Com a independência do Brasil, São Paulo, como capital da província, firmou-se como um importante núcleo de atividades intelectuais e políticas, quando se iniciou um aformoseamento da cidade, com a inauguração do primeiro jardim público, o atual Jardim da Luz, em 1825 (DPH, 2000).

A cidade de tijolo apareceu depois do advento da era ferroviária (1888), no processo conhecido como a segunda fundação de São Paulo. O bairro de Campos Elíseos foi aberto em terras da antiga chácara de Mauá e fez parte deste novo momento: suas ruas retas, regulares e com amplos lotes receberam construções que caracterizaram São Paulo como a cidade de tijolo. Monbeig, citado por Toledo (1983), falou deste momento como uma epidemia de urbanização. Epidemia pela rapidez de propagação do processo e por seus aspectos patológicos de crescimento desordenado, sem infraestrutura.

Antes do fim do século, 1892, foi inaugurado o Viaduto do Chá, unindo o centro histórico à cidade nova. Os bairros recém-abertos ostentavam seus vistosos casarões, enquanto a região central parecia manter-se alheia ao movimento de urbanização.

<sup>32</sup> Expedições organizadas para apreender índios e procurar minerais preciosos no interior do Brasil.



Foi neste período que São Paulo experimentou um grande crescimento econômico, impulsionado pela grande expansão da lavoura cafeeira, pela construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí e pelo afluxo de imigrantes europeus.

Na virada do século, São Paulo alcançou um crescimento populacional vertiginoso, passando de 130 mil habitantes (71.000 estrangeiros) em 1895 para 239.820 em 1900 (DPH, 2000). A área urbana expandiu-se além do triângulo (ruas Direita, XV de Novembro e São Bento), concomitante ao surgimento das primeiras linhas de bonde, os reservatórios de água e a iluminação a gás.

As realizações urbanísticas do final do século concretizaram-se paralelas à formação do parque industrial paulistano, com a transformação dos bairros do Brás e da Lapa, pela ocupação operária, e do Bexiga, pelos imigrantes italianos. Houve abertura de parques, praças e grandes avenidas, dentre elas a Avenida Paulista que, por ser uma área arborizada, elevada e arejada, constituiu-se a área ideal para a construção dos palacetes dos grandes cafeicultores. A construção da Estação da Luz foi uma importante obra na passagem do século (1901).



Avenida Paulista – n. 28

Os desdobramentos desta efervescência da urbanização paulistana representam um marco para a compreensão do que São Paulo é hoje. Esta passagem que poderia ser diferente quando se pensa em uma continuida-

de entre o antigo e o novo e na mudança de uma cidade industrial para a pós-industrial, tem como consequência o contraste entre a São Paulo do início do século e a cidade de concreto em que se transformou, conforme denomina Toledo (1983). Esta passagem é ilustrada com a fala de Sara Brasil sobre a planta da cidade em 1930:

Vemos uma cidade onde há um equilíbrio entre parques e áreas construídas. Todavia, a falta de infraestrutura decretou o fim desta cidade. A falta de transportes, a angustiante deficiência dos serviços de telefone e correios desestimulou a criação de centros alternativos para a expansão do centro comercial. Dessa, um a um, os belos edifícios da metrópole do café foram demolidos para ceder lugar a edifícios onde houvesse maior aproveitamento do solo. (SARA BRASIL, *apud* TOLEDO, 1983, p. 65).

No diálogo entre as diferenças de urbanização de São Paulo e de Barcelona, é importante observar a passagem deste mesmo período em Barcelona, para que possamos visualizar os caminhos traçados pelas duas cidades.

As diferenças entre espanhóis e portugueses, no que se refere à forma de urbanizar, não são suficientes para a contextualização dos rumos de Barcelona e de São Paulo em seus processos de urbanização. A Espanha não é uma nação que possa ser pensada de uma forma nacional homogênea. Sua divisão em comunidades autônomas demonstra a existência de unidades com identidade, cultura, língua, costumes, economia, gestão política próprios etc., caracterizando-a como um país que contém várias nações<sup>33</sup> dentro de uma.

A Catalunha tem suas especificidades e constitui uma comunidade autônoma que reclama uma unidade à parte da nação espanhola. Dentro destas especificidades, no final do século XIX, merecem destaque as novas formas de gestão urbanística envolvendo o município, proprietários do solo e o movimento modernista.

---

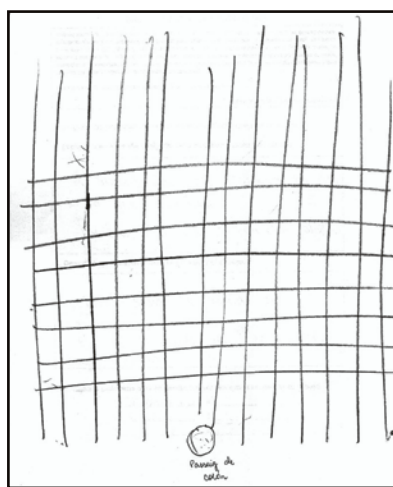
<sup>33</sup> A tentativa de unificar a Espanha por Franco, ditador espanhol, utilizando a repressão das diferenças nas comunidades autônomas, inclusive da língua, no caso o catalão, causou marcas profundas na população destas comunidades, como Catalunha, País Basco e Galícia. Principalmente nestas, existem movimentos separatistas que reclamam independência na contemporaneidade.

Os indicadores das novas mudanças econômicas no século XIX, em Barcelona, apontaram para uma série de modificações que não comportavam a continuidade das muralhas na Cidade Velha. As novas formas de gestão urbanística iniciam-se em torno deste bairro pela necessidade de melhorar as condições de higiene (alto índice de mortalidade) e pela premência de espaços para a produção de novas residências. Estes aspectos foram fundamentais para o posicionamento dos setores responsáveis por sua demolição e a continuidade de expansão da cidade chamada de *Ensanche* ou *Eixample*.<sup>34</sup>

Como parte da expansão da cidade foi aprovado o plano de Cerdà, que marcou consideravelmente a estrutura de Barcelona hoje. Grau (1994) comenta que o plano de Cerdà converteu-se no paradigma dos *ensanches* construídos nas cidades do Sul da Europa e tornou-se um ícone de identificação da cidade.

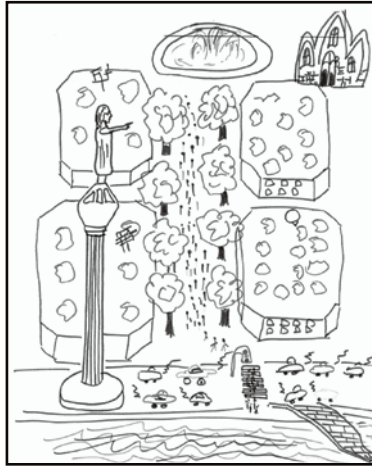


n. 54



n. 57

<sup>34</sup> As palavras, em espanhol, *ensanche* e *eixample*, em catalão, significam alargamento, novo bairro. A palavra Eixample passa a designar o nome do bairro, na atualidade, que mantém parcialmente as características do plano elaborado por Cerdà. Ele dedicou-se por mais de 20 anos a idealizar um projeto de urbanização para Barcelona, que influenciou profundamente a cidade hoje. Segundo Grau (1994) é uma obra pioneira na teoria urbanística moderna.



n. 33

Um dos componentes do modelo proposto por Cerdà é a circulação, tanto por parte dos veículos a motor quanto pelos pedestres. Cerdà parte da noção de que a cidade é um tecido de vias e intervias que gera forças. Baseava-se na premissa de que deveria urbanizar o campo e ruralizar a cidade, uma vez que pretendia que cada quarteirão<sup>35</sup> tivesse uma área em comum, entre várias residências, de jardins ou áreas verdes. Propõe somente 50% de edificação no quarteirão. Esta ideia de cidade higiênica e funcional proporcionaria, segundo Cerdà, uma condição de igualdade entre os residentes que usam a cidade.<sup>36</sup>

Barcelona também sofre a influência do modernismo. Um movimento que se desenvolveu na Catalunha, que foi além de um movimento de *Art Nouveau*, porque buscou uma afirmação própria do caráter nacional da Catalunha e de sua autonomia cultural frente à Espanha, em harmonia com outros movimentos europeus. Um movimento que integrou o con-

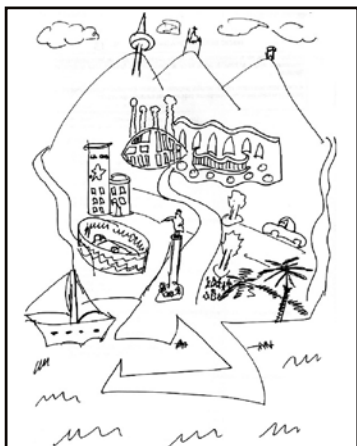
<sup>35</sup> Traduz-se “manzana” do espanhol para quarteirão em português. A palavra literalmente quer dizer maçã e reflete a ideia de verde, bosque etc., presente na concepção de quarteirão de Cerdà. Daí, a utilização do nome no vocabulário da língua espanhola para designar quarteirão.

<sup>36</sup> Notas de aula da disciplina Waterfronts, ministrada pelo professor Antoni Remesar no doutorado de Espaço Público e Regeneração Urbana na Universidade de Barcelona em 2001.

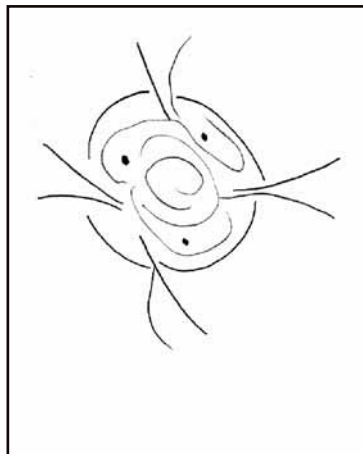
traste do gosto pelo local com a vontade cosmopolita internacional, definido como uma fase dentro do movimento moderno universal:

[...] que combinó una relación ecléctica de referencias históricas con la introducción de materiales modernos, y que dotó la decoración, y hasta la construcción, con líneas ondulantes prestadas de la fuente original de la naturaleza. (DAVID MACKAY *apud* GRAU, 1994, p. 140).

Dentre os expoentes do movimento arquitetônico e cultural da *nova escola catalã*, está o modernista Antonio Gaudí<sup>37</sup>, conhecido internacionalmente. A maior parte de suas obras foi construída em confrontação com outras figuras modernistas. Dentre as inúmeras obras, destacam-se, por sua grande difusão, Casa Batló, Casa Milá (A Pedrera) e Sagrada Família. A primeira é a reabilitação de uma casa cuja fachada corresponde ao símbolo catalão – *San Jordi e o Dragão*; a segunda, um prédio residencial caracterizado por uma construção inovadora da estrutura e da forma, dentro da ideologia do modernismo; a terceira, a igreja monumental, um outro grande símbolo da cidade, que se encontra ainda em construção devido à morte inesperada do arquiteto.



n. 13



n. 17

<sup>37</sup> Além de Gaudí, é importante destacar outros representantes no campo da arte modernista, em Barcelona: Miró, Picasso e Tápies.

O movimento modernista, então, forjou uma combinação especial de formas e técnicas da tradição construtiva regional com inovações da tecnologia moderna (GRAU, 1994). O plano de Cerdà combinou elementos da estrutura urbana de Barcelona, que concretizou estas inovações e a colocou como símbolo de cidade moderna; que trouxe como tema fundamental o papel da estrutura urbana na humanização do cotidiano dos moradores de uma cidade, caracterizando-a como um modelo de se fazer cidade; que criou uma cultura urbana em que as infraestruturas exercem um papel preponderante na sua evolução e concepção.

A cidade de Barcelona privilegiou uma forma de intervenção e regeneração urbana a partir da celebração de eventos, pois se tornou uma tradição que os acontecimentos sirvam de pretexto para empreender as intervenções urbanísticas necessárias para a revitalização e regeneração da cidade.

É importante não esquecermos que existe uma linha de intervenções urbanísticas que liga Barcelona do passado com a do presente, sem deixar de vê-la no futuro, tornando mais ainda relevante à análise das preexistências e persistências dos planos e projetos.

Esta parece ser uma outra grande diferença entre a cultura urbana de Barcelona e a de São Paulo: enquanto a primeira cresce à base de acontecimentos, numa perspectiva de *regeneração urbana*, a segunda cresce pela *construção de uma cidade sobre a outra*, controlada pelo capital privado.

#### **4.2 São Paulo e Barcelona: Da (Des)Construção à Regeneração**

Novas e antigas gerações de São Paulo se perguntam: qual a fisionomia, qual o caráter da cidade? Esta é uma pergunta feita, por exemplo, por Reis Filho (1968), para comentar as grandes mutações ocorridas no espaço urbano de São Paulo em sua evolução urbanística. O autor identifica, pelo menos, quatro fisionomias de São Paulo: a velha cidade de taipa (até 1888); a cidade europeia (1889-1930); a cidade modernista (1930-1960) e a metrópole centralizada e congestionada (1960-1990).

Reis Filho fala da fisionomia de uma cidade europeia, não somente porque a maioria de sua população era europeia, mas pelas diretrizes políticas de seus governantes, que procuravam adotar padrões urbanísticos de progresso e civilização: “energia elétrica, água e esgotos, telefones, bondes elétricos, ruas bem calçadas, policiamento eficaz. A partir dessa época até 1960, as ruas do centro e de alguns bairros eram lavadas à noite.” (REIS FILHO, 1968, p. 24).

Além dos melhoramentos urbanos, a fisionomia europeia de São Paulo absorveu os gostos e modo de vida europeu, proporcionando um comércio sofisticado que expunha nas vitrinas a moda recém-chegada da Europa. Os navios chegavam a Santos carregados de produtos finos para damas e cavalheiros de alta classe, como também de imigrantes italianos e espanhóis que se instalavam nas fazendas ou nas recém-instaladas indústrias (DPH, 2000).

O processo de industrialização foi acelerado após a primeira guerra mundial e o crescimento veio acompanhado da degradação de vida dos operários que sofreram com os salários baixos, com as jornadas de trabalho injustas e com as doenças. No ano de 1917, aconteceram greves e, no mesmo ano, uma grande exposição promovida pelo governo e por industriais, no Palácio das Indústrias, construído especialmente para este fim. O prefeito da cidade, Washington Luís, afirmou que São Paulo “era alguma coisa como Chicago e Manchester juntas.” (DPH, 2000).

A terceira fisionomia de São Paulo, a modernista, teve a Semana de Arte Moderna (1922) como marco. Vários artistas e intelectuais, entre eles Mário de Andrade, iniciaram um movimento cultural que assimilava as técnicas artísticas modernas internacionais. Algumas obras podem ser identificadas dentro desta terceira fisionomia: o Estádio do Pacaembu, o Viaduto do Chá (reformado), a Biblioteca Mário de Andrade, os túneis da Avenida Nove de Julho, o Mappin etc.

Nesta época, iniciou-se o processo de verticalização, com a utilização do concreto armado. Em 1934, foi inaugurado o edifício Martinelli, o maior arranha-céu de São Paulo, com 26 andares e 105 metros de altura.

A metrópole congestionada foi consequência de uma política iniciada em 1940 por Prestes Maia, que colocou em prática o seu *Plano de Avenidas*, com amplos investimentos no sistema viário. Em sequência, as

políticas urbanas em São Paulo preocupavam-se basicamente em abrir caminhos para automóveis, em atendimento à indústria automobilística que se instalou em São Paulo em 1956 (DPH, 2000). Reis comenta a (des) construção de São Paulo em consequência desta política urbana:

Para resolver os problemas do sistema viário (passagem de nível, novas avenidas, viadutos) desapareceram os antigos parques: o Anhagabaú, o D. Pedro II, o Trianon. Desapareceram ou foram degradadas quase todas as obras urbanísticas do período anterior em nome do mesmo progresso que justificou sua construção. (REIS FILHO, 1968, p. 24).

Parece um fato esperado que uma cidade mude de fisionomia durante sua história urbanística, mas merece atenção quando uma fisionomia nova sofre uma mutação sem manter os traços originais da antiga. É este estranhamento que é relatado por Reis Filho quando fala das gerações jovens da São Paulo atual, que se surpreendem pela dignidade de algumas obras públicas e privadas do passado, ou quando pessoas de 40, 60 ou 70 anos hoje, assustam-se, ao rever a cidade de sua infância e sua mocidade com inúmeros espaços vazios, poucos pedestres nas ruas, poucos automóveis e nenhum prédio de apartamento ou escritório, comenta Reis Filho.<sup>38</sup>

Neste mesmo caminho da avaliação da negação de um passado, característica da cidade de concreto, Toledo (1983) comenta que em São Paulo surgiu a terceira cidade em um século, cidade que se construía em cima, ao invés de se construir ao lado. São Paulo parece ser uma cidade sem história e, por isso, assemelha-se a um Palimpsesto: “um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos para receber outra nova, de qualidade literária inferior, no geral. Uma cidade reconstruída duas vezes sobre si mesma, no último século.” (TOLEDO, 1983, p. 67).

Uma grande diferença da urbanização de Barcelona e de São Paulo vem da forma como a iniciativa privada controla as modificações urbanísticas das duas cidades. Em São Paulo, os poderes públicos sempre foram

---

<sup>38</sup> Este é um fenômeno urbano que tem acontecido nos centros das grandes cidades em consequência de um processo de marginalização de algumas áreas, em decorrência das mudanças econômicas, sociais e espaciais próprias da globalização.



dominados pela iniciativa privada e as intervenções, regidas por um código de obras antigo que permitia o uso abusivo do solo. Em Barcelona, a tradição urbanística preconiza o controle do poder público sobre os processos de regeneração urbana, permitindo a entrada da iniciativa privada em congruência com as leis aprovadas pelas instâncias competentes, assim como, nas intervenções a partir dos eventos, o investimento de órgãos internacionais europeus. Para a expansão do plano de Cerda, por exemplo, além do investimento do poder público e da iniciativa privada, houve a participação da população do Eixample, pagando um imposto diferenciado para a construção da rede de saneamento e outras benfeitorias.

Em São Paulo, pondera Toledo (1983), os empreendimentos imobiliários destruíram, um a um, os símbolos urbanos, a imagem da cidade e os monumentos históricos deixaram de entrar na composição das preocupações das autoridades. Nesta mesma linha da negação da História de São Paulo por seus empreendedores, Reis Filho comenta:

É difícil reconhecer a fisionomia da cidade... A degradação dos espaços poderia ter sido menor se tivesse havido consciência do valor material e cultural desse patrimônio. Hoje quando os resultados negativos desse crescimento já se tornaram mais evidentes, nota-se também uma preocupação constante com a conservação do patrimônio edificado e de suas condições de uso. Algum dia poderemos ter um código de conservação do patrimônio edificado que preserve os seus valores materiais e culturais. (REIS FILHO, 1968, p. 25).

A negação da história da cidade é, para Argan (1998), o grande problema do urbanismo na atualidade, contido na não continuidade entre as cidades históricas e as cidades modernas, entre as cidades pré-industriais e as cidades industriais ou pós-industriais. Esta não continuidade pode ser, em alguns casos, a manutenção do antigo, mas desvitalizado e sem função no presente, em que não se cria a historicidade intrínseca do núcleo antigo com o moderno. O que resta do antigo é interpretado como pertencente à história, mas a um ciclo histórico já encerrado.

No caso de São Paulo, além da existência de áreas antigas em processo de marginalização, sem continuidade com o presente, a negação do pas-

sado e da *história* faz-se na destruição do antigo, fazendo com que a cidade torne-se irreconhecível, aniquilando com isto a cultura, a identificação, os símbolos, os significados, os ícones, ou seja, tudo aquilo que torna uma cidade mais humana e agradável.

A questão, pois, fundamental apontada por Argan (1998), como crise do urbanismo ocidental moderno, não é a variação da forma, mas sim o seu devir e a sua construtibilidade. Neste caminho da construtibilidade, a cidade ideal não é só seguir um ritmo linear ou um esquema *a priori*, com uma lógica da história, mas sim, a desordem dos eventos que se refletem na realidade urbana do passado em um presente dinâmico.

Barcelona volta-se mais para esta última perspectiva, buscando crescer à base dos acontecimentos como forma de regenerar e intervir sobre o urbano. Na opinião de Andreu Claret (1999), Barcelona é uma cidade que cresce à base de saltos e empurrões. Estas mudanças, segundo o autor, tem produzido duas Barcelonas, uma do cotidiano e outra visionária, futurista, onde são os eventos mundiais que têm provocado estes saltos.

Vale salientar que o primeiro grande evento que cumpriu com este objetivo foi a Exposição Universal de 1888, que, além das modificações urbanísticas na cidade em seu conjunto, como a emergência da arte pública, incremento do movimento modernista e crescimento do Eixample, foi o momento de desenvolvimento da indústria e do comércio catalães, que se incorporaram com força total ao cenário europeu.

Foi na exposição de 1888 que se realizou o primeiro grande esforço de melhora do sistema mobiliário urbano da cidade, iniciando-se um processo de embelezamento do espaço urbano para torná-lo confortável e funcional – como a colocação de iluminação pública (introdução da luz elétrica nas ruas), quiosques, melhoria das fachadas dos edifícios, elementos publicitários etc. (GRAU, 1994). A cidade ganhou obras de urbanização graças à exposição.

Algumas das obras permanentes de destaque na atualidade foram construídas nessa época: o Arco do Triunfo, o Monumento a Colombo, a Rambla Catalunha, o acondicionamento da Praça da Catalunha e a transformação da Ciudadela em parque, retirando sua função militar.

A exposição de 1929 foi outro evento que veio contemplar um novo momento das transformações urbanísticas em Barcelona, em sintonia com a concretização do plano de ligação e de ampliação da cidade com os municípios agregados e as novas intervenções urbanísticas da virada do século XX.

Leon Jaussely, urbanista francês, ficou responsável pelo plano que foi submetido a concurso pela prefeitura de Barcelona, obtendo o primeiro lugar ao contemplar os critérios de monumentalização da cidade e pela introdução do tema do espaço verde, que até aquele momento não havia sido tocado. Além do espaço verde<sup>39</sup>, este novo plano priorizou a distribuição das atividades por zonas e o planejamento das ruas e passeios. Introduziu elementos oblíquos e diagonais, que quebraram o quadriculado do plano de Cerdà. O projeto é, segundo Grau (1994), um verdadeiro tratado da urbanística de mudança do século.

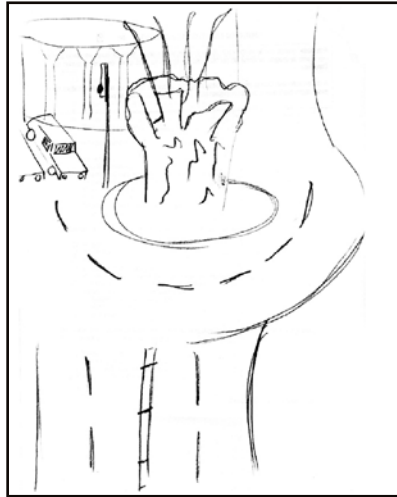
A montanha de Monjuic foi o espaço escolhido para a sede da Exposição de Indústrias Elétricas em 1929, como uma tentativa de expansão da cidade em direção ao poente. A montanha já havia sido escolhida por Cerdà para construção de um parque e para recuperação de um limite importante da cidade, mas que, naquele momento, era desconhecido pela população. Além do parque de Monjuic, a Exposição tornou possível a formalização da praça Espanha e assegurou uma boa inserção do conjunto, estruturando um ponto de encontro difícil de três importantes vias: Creu Coberta, Gran Via e Parallel (GRAU, 1994). Construiu-se um total de 14 palácios ou edifícios a cargo da escola de arquitetura. Destacou-se a construção do Pueblo Español (conjunto de espaços urbanos espanhóis), o estádio, juntamente com outros polos desportivos e recreativos e a iluminação dos edifícios e das fontes. A iluminação das fontes<sup>40</sup> fez com que a exposição fosse batizada de *exposição mágica* (GRAU, 1994). Vejamos

---

<sup>39</sup> A priorização do verde de uma forma planejada e sistemática, como lugar público para a realização de passeios e de lazer, começou a aparecer na maioria das cidades europeias ainda no século XIX, tendo Paris como grande inspiradora (GRAU, 1994).

<sup>40</sup> Este conjunto arquitetônico é na atualidade, um dos espaços turísticos mais frequentados e a fonte é denominada informalmente de fonte mágica.

a seguir uma imagem de Barcelona, elaborada por um respondente que a representa pela fonte do complexo de Monjuic:



n. 9

As duas exposições foram eixos estruturantes da linha urbanística que Barcelona continuaria empreendendo nos anos seguintes e sedimentou a proposta anterior de expansão da cidade de acordo com o Plano de Cerda, que havia chegado aos subúrbios, com as adaptações às novas necessidades de Barcelona do século XX, com o Plano de Jaussely.

Porém, enquanto a área do poente expandia, a costa nascente, região das indústrias de Barcelona que já existiam mesmo antes da expansão, ficou esquecida e marginalizada. Esta área ocupada pela zona industrial, também de habitação operária e que correspondia à parte do litoral de PobleNou<sup>41</sup>, tornou-se marginalizada à medida que sua população foi des-

<sup>41</sup> PobleNou significa *povo novo* em catalão. O bairro forma parte do distrito de Sant Martí de Provençals, estende-se desde o Parque de la Ciutadella. Torna-se o principal centro da indústria catalã do século XIX e princípios do século XX. É uma grande área que se assenta sobre grandes terrenos com abundante volume d'água, o que permitiu que se convertesse em espaço preferido para a instalação de fábricas. É também um importante centro de agitação sindical e revolucionário da época.

locada por uma nova classe emergente de especuladores e empresários da indústria e, pouco a pouco, apareceram, de modo desordenado, urbanizações precárias e moradias de trabalhadores das fábricas.

O bairro antes não fazia parte do município de Barcelona e estava isolado pelo bonde que passava pela zona, o que demarcou mais ainda o distanciamento. Mesmo depois de integrado à cidade, continuava com problemas de conexão pelas vias de acesso. O lado positivo do isolamento levou a um processo de urbanização que gerou um núcleo de coesão social e comercial e urbanístico, em que havia um sentimento de comunidade. Faziam parte do cotidiano as relações de vizinhos, as festas, as atividades culturais do bairro, os movimentos reivindicatórios em âmbito político e de trabalho.

Não somente o litoral de Poble Nou permaneceu isolado de Barcelona até a década de 1980, mas toda a frente do mar. Somente com a nomeação da cidade em 1986 para os Jogos Olímpicos de 1992, concretizou-se a renovação. Esta já tinha sido retardada desde os anos 1970, com o projeto do *Plan de Ribera*, que tinha nos proprietários industriais da zona seus principais incentivadores. Apesar de obter uma primeira autorização por parte da cidade, o projeto não foi realizado devido à mobilização cidadã e à oposição de profissionais que não concordavam com os princípios do plano, tendo em vista sua vinculação com o crescimento urbano e com o impacto próprio do sistema capitalista (NELLO, 1997).

Um dos aspectos presentes na renovação urbana de Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992 foi a valorização da sua frente de água. Barcelona, segundo Matias Ferreira (1997), faz parte de uma família particular de cidades que se distinguem por terem se expandido de *costas viradas para água*. É paradoxal, pois, a água é negada apesar de ser um componente fundamental na cidade, um elemento da paisagem que demarca uma fronteira territorial, simbólica e histórica, sobretudo pela consequência da industrialização e da atividade comercial. Esta negação ocorreu em várias cidades da Europa em que o porto exercia um papel importante na economia, levando-as à passagem de uma *cidade-porto* para uma *cidade com porto*. Matias Ferreira explica esta distinção:

Na *cidade porto*, a atividade comercial constituía uma componente relevante de toda a economia, tendo em conta que a tecnologia da época e a organização genérica dos processos de transporte (desde a navegação logística, recrutamento de pessoal, até as atividades complementares, etc) não admitiam uma divisão entre uma área especializada, o porto e o resto da cidade. As frentes de água e espaço destinado àqueles processos, constituíam de modo mais ou menos orgânico, um todo unificado com a cidade. Com o tempo, esta simbiose entre a cidade e o porto tende a diluir-se, até chegar a uma completa dilaceração: surgia, assim, uma nova forma de organização urbana, já não a *cidade porto*, mas a *cidade com porto*. (MATIAS FERREIRA, 1997, p.10).

Em decorrência de *virar as costas ao porto*, as passagens *para a e da cidade* passam a ser limitadas, depreciando um significativo espaço público que assumiu as características de periferia, explica Matias Ferreira: a cidade passa a fechar-se sobre si própria ou a abrir-se para outros espaços. As frentes de água urbana são, então, os *paradigmas das cidades de água* que podem ser compreendidas como “cidades históricas (isto é, cidades de historicidade urbana e cultural), cuja frente urbana e marítima ou fluvial, assume um papel emblemático na estreita articulação entre terra e água.” (MATIAS FERREIRA, 1997, p. 18).

Algumas cidades europeias destacam-se na reconquista das suas frentes de água, a exemplo, Barcelona, Londres e, mais recentemente, Lisboa. Neste processo de requalificação urbana, é necessário um redesenho da cidade, não só da estrutura física, mas, especialmente, da organização social e urbana, com vistas a uma aproximação da cidade à sua frente de água:

Assistimos, hoje, a uma aproximação da cidade relativamente à sua frente de água, visível não apenas numa dimensão mais material da sociedade – nos mecanismos de intervenção urbana e nos modos de vida da população – mas, também, numa dimensão simbólica – de representações, sensibilidades e significações culturais. Tal se julga ser o caso de Lisboa, que embora tardiamente, parece ter ‘descoberto’, também a sua importante frente marítima! (MATIAS FERREIRA, 1997, p. 24).

Barcelona dos Jogos Olímpicos de 1992 enquadra-se neste projeto de criação de novas centralidades, de reabilitação urbana e, mais precisamente, de reconversão da frente de água, que teve um papel estratégico nas intervenções empreendidas. Estas estratégias integram um princípio ordenador das últimas décadas em Barcelona, em que a cidade deveria ser construída a partir do interior, de forma a evitar a fragmentação e a dispersão do território. Nel.lo (1997, p. 47) qualifica esta estratégia como “[...] eficaz, do ponto de vista funcional, restauradora, do ponto de vista do ambiente, e equitativa, do ponto de vista social.”

Dialogando com São Paulo, já mencionamos anteriormente que a reabilitação e regeneração no espaço urbano não participam da tradição do seu cenário urbano, apesar de que algumas iniciativas de preservação do patrimônio histórico tiveram início nos últimos anos. Tampouco podemos considerar São Paulo como uma cidade regida pelo *paradigma de uma cidade de água*. Não é uma cidade porto, nem uma cidade com porto (função que tem sido desempenhada, na região, por Santos).

O rio Tietê, que é um limite geográfico importante e que desempenhou no passado uma função de lazer e de referência simbólica, foi gradativamente perdendo este significado por se constituir um local de despejo de resíduos, tornando-se um esgoto a céu aberto. O Tietê insere-se então, em uma questão mais ampla de sustentabilidade da cidade e de preservação ambiental.

A construção da Cidade Olímpica, a continuação da diagonal mar e a renovação da área do rio Besòs foram as principais operações de intervenção para os Jogos Olímpicos de 1992 em Barcelona. Em todas elas, estava implícita a ideia de reordenamento como parte de um projeto global para a cidade, que tornasse os Jogos Olímpicos *os jogos da cidade e para a cidade* (NEL.LO, 1997). Respeitou-se o plano geral em vigor desde 1976, acatando os procedimentos regulares e fazendo valer o controle por parte dos poderes públicos e dos cidadãos. O espaço público destacou-se como elemento chave para a busca de novos espaços para a cidadania e como solução para as tendências de segregação socioespaciais.

O projeto da Cidade Olímpica previa a criação de um novo bairro, que nos jogos, acolheria os atletas e depois se transformaria em um espa-

ço urbano complexo, de moradias, com centros comerciais e serviços. O conjunto das intervenções deste projeto pode ser resumido em: praias e porto olímpico; passeio marítimo; edifícios litorais; via rápida subterrânea e núcleo urbano.

A diagonal mar é uma via que atravessa a cidade, traçando uma diagonal no plano ortogonal de Cerdà. Originalmente, foi planejada para chegar até o mar. A ideia de remodelação da zona era de dar continuidade à avenida, para desenvolver novas centralidades. A renovação do rio Besòs visava a revitalizar áreas marginais próximas ao rio e integrar à cidade infraestruturas de difícil acesso, como a estação de tratamento do Besòs, a incineradora e as centrais térmicas de produção elétrica.

Dentre as estratégias urbanísticas implícitas nos jogos de 1992 e que fazem parte das propostas de composição da continuidade da dinâmica urbana de Barcelona, está a busca de uma *cidade compacta e funcional*, evitando, como já mencionamos, a fragmentação e a dispersão do território.

A expansão para o interior e uma relação de centralidade com autonomia com os municípios vizinhos são características de Barcelona. A região metropolitana<sup>42</sup> diferencia-se, por ser uma estrutura policêntrica, dotada de uma série de subcentros autônomos, onde a população destes municípios está direta e indiretamente vinculada a ela. A capital catalã é, segundo a equipe de investigadores da Universidade Politécnica da Catalunha, “uma complexa e descentralizada cidade de cidades.” (EL PAÍS, 2001).

Isto quer dizer que, apesar de representar uma centralidade na região, a dependência laboral dos municípios vizinhos com relação a Barcelona é menor que em relação a outras cidades da Espanha, como Madri, por exemplo. Barcelona representa 35% do total de sua área metropolitana contra 58% de Madri. Na opinião de Roca (EL PAÍS, 2001), este aspecto a caracteriza como uma cidade funcional, em que seus habitantes percorrem menos distâncias para trabalhar todos os dias. A estrutura policêntrica de Barcelona, diferentemente de uma estrutura radial, mais dependente, re-

---

<sup>42</sup> Os principais centros que se estabelecem ao redor de Barcelona correspondem às sub áreas: Sabadell, Terrassa, Granolles, Mataró e Vilanova.



sulta mais sustentável, porque proporciona menos deslocamento e consome uma menor quantidade de energia todos os dias.

A região metropolitana de Barcelona, com cerca 4,4 milhões de habitantes representa, em sentido amplo, a sexta região da Europa, conforme apontam os estudos do Departamento de Economia Aplicada da Universidade Autônoma. O território compreende 252 terminais municipais e recebe cerca de 22% das exportações espanholas.

Nos últimos anos, a população da região manteve-se, enquanto o espaço urbanizado foi multiplicado por dois. Em 1992, Barcelona tinha seus limites nas Rondas (rodovias que circundam a cidade); em 2010, chegará até Vilanova, Martorell, Sabadell e Mataró (El PAÍS, 2001).

Os estudos de mobilidade global efetuados na área metropolitana de Barcelona indicam que um terço dos cidadãos deslocam-se a pé, um terço em transporte público e um terço em veículo privado. Estas proporções são válidas para os quatro milhões de habitantes da área metropolitana. Dentro do município, supõe-se que 40% dos deslocamentos ocorrem em transporte público, 37% a pé e somente 23% com a utilização de carro. Os barceloneses usam mais o carro para sair da cidade, porque não têm dificuldades para estacionar em outras localidades, enquanto que, na vinda para Barcelona, preferem o transporte público.

Vários urbanistas da atualidade, em busca de uma sustentabilidade das cidades, recomendam a importância da coordenação administrativa entre cidades de uma área metropolitana. Josep Roca Cladera (Diretor do Centro de Política do Solo, da Universidade Politécnica da Catalunha) fala a respeito desta articulação:

Las poblaciones de una misma área metropolitana forman parte de un sistema global, pero la falta de reconocimiento administrativo de esta realidad se traduce en la descoordinación entre ciudades vecinas que comparten problemas comunes, pero gestionan cada una por separado su trocito de territorio. (EL PAÍS, 2001, p. 5).

A proliferação de urbanizações e condomínios afastados em Barcelona tem sido alvo de críticas pelos arquitetos e urbanistas locais, pelo

fato de que suas populações percorrem longas distâncias todos os dias com transporte privado e, por isso, representam mais consumo de energia e tempo e menos sustentabilidade.

O modelo descentralizado é mais sustentável, porque consome menos energia e menos deslocamento. No modelo monocêntrico, ocorre mais deslocamento, e grande consumo de energia.

Em São Paulo, nos anos 1950, teve início o fenômeno da *desconcentração* seu parque industrial, transferindo-o para sua região metropolitana (ABCD, Osasco, Guarulhos, Santo Amaro) e para o interior do Estado (Campinas, São José dos Campos, Sorocaba). Contudo, a sua dinâmica urbana atual assemelha-se ao modelo *monocêntrico* e hierarquizado, no que a maioria dos fluxos de transporte entre a residência e o trabalho se estabelece com o centro metropolitano. O que determina grandes deslocamentos radiais, diferentemente do modelo *poli-cêntrico* de Barcelona.

A dependência que a região metropolitana da cidade de São Paulo tem de seu centro, ainda hoje promove grandes deslocamentos, que estão em função do crescente processo de terceirização. Devido ao declínio gradual da indústria ocorre uma maior concentração de atividades econômicas ligadas à prestação de serviços e aos centros empresariais do comércio, que representam uma grande centralização e dependência do centro nevrálgico de São Paulo.

O desenvolvimento de um centro dinâmico em São Paulo constrói-se em consonância com um processo de urbanização caracterizado pela verticalização e horizontalização. O primeiro delimita sobremaneira a fisionomia e a fisiologia da cidade, em consequência do funcionamento do capital. O segundo é a expressão da periferização, da construção de periferias em situação de exclusão, acentuada pela especulação imobiliária e fundiária, pela difusão de loteamentos clandestinos (SOUZA, 1994).

A verticalização em São Paulo representou uma urbanização própria da realidade brasileira, que expressa, desde a década de 1960, o início da abertura da economia para o exterior (internacionalização). A fisionomia de São Paulo é um exemplo deste processo, segundo Souza (1994), pois concretiza *signos vivos* dos países industrializados. A Avenida Paulista é um exemplo disto, explicitando a acumulação e reprodução do capital.

### 4.3 Os Novos Rumos de São Paulo e de Barcelona: entre o Plano Diretor e o Planejamento Estratégico

Diante da constatação do gerenciamento da urbanização de São Paulo, caracterizado pela crise do Estado e pela influência de agentes urbanizadores, produtores e reprodutores do capital, no processo de globalização, gestores públicos pretendem, com a intervenção do Plano Diretor de São Paulo “alterar profundamente a dinâmica de produção, apropriação e uso do espaço urbano.” (JORNAL DA USP, 2002).

Uma política imobiliária e fundiária de um planejamento urbanístico de conjunto seria uma das diretrizes esperadas para o Plano, que tem como proposta sua concretização até 2010.

Esta diretriz provém da opinião, segundo professores e alunos de Planejamento Urbano da USP, de que o Plano Diretor proposto para São Paulo não pode deixar de considerar o agravamento da crise urbana dos últimos anos:

Um plano diretor hoje proposto não pode deixar de centrar-se em alguns problemas que, comprometendo as condições de vida e o funcionamento da cidade, não são passíveis de tratamento por medidas isoladas e de curto prazo, mas exigem mudanças estruturais do processo urbano, apenas realizáveis através de uma estratégia global e duradoura, com a qual todos os principais segmentos da sociedade estejam comprometidos. (JORNAL DA USP, 2002, p. 2)

Professores e alunos de Planejamento Urbano da Universidade de São Paulo, reunidos em um Seminário, com o objetivo de avaliar e apoiar o Plano, traçaram como principal estratégia, a reversão do urbanismo orientado pela lógica do mercado, pelo interesse econômico individual e apoiado nas prerrogativas da propriedade e do capital, para um processo com objetivos sociais, como o atendimento do direito dos cidadãos à moradia, a serviços essenciais e a objetivos democraticamente escolhidos (JORNAL DA USP, 2002).

A Prefeitura de São Paulo indicou seis preceitos condutores para o Plano Diretor (FOLHA DE SÃO PAULO, 2002):

a) Campo da habitação: propõe inverter a tendência de esvaziamento de moradias na área central e nos bairros centrais, mediante operações urbanas e uso de instrumentos do Estatuto da Cidade.

b) Questão ambiental: criação de macrozonas de preservação na periferia e em grandes áreas de declividade do solo; integração de 11 novos parques, 60 novas praças e vales, que se transformarão em parques lineares e calçadas arborizadas.

c) Sistema viário e transporte público: ações estratégicas, até 2004, de criação de novas vias, associada às ações do Estado na criação de expansão das linhas do metrô, vias férreas e modernização do sistema de ônibus.

d) Mudança no uso do solo: distribuição das atividades para usos mistos, com a finalidade de aproximar as diversas funções (habitar, trabalhar, abastecer-se, estudar, divertir-se).

e) Mudanças na determinação do potencial construtivo do solo.

f) Geração de emprego e renda e solidariedade com a população mais carente.

O Plano Diretor elaborado e aprovado como lei em São Paulo teve, além de preceitos, diretrizes setoriais a serem efetivadas até o ano de 2010 e diretrizes de curto prazo, que seriam concretizadas até 2004.

Como parte da estratégia de resgate da autoestima da cidade de São Paulo, a prefeita Marta Suplicy lançou, na cerimônia oficial dos 459 anos de São Paulo, o calendário comemorativo dos 460 anos, que foram celebrados em 2004, prometendo ser “um ano mágico para a recuperação da auto-estima da cidade.” (FOLHA DE SÃO PAULO, 2003). Além da lista de obras e eventos, a prefeita prometeu a reforma do Parque D. Pedro e a construção do anfiteatro do Ibirapuera.

O resgate da auto-estima é também uma iniciativa do modelo de planejamento estratégico de Barcelona:

[...] tais empreendimentos visam igualmente a incrementar a adesão ao ícone da cidade e a auto-estima dos cidadãos, motivando-os a participar, através de um consentimento ‘concertado’ na elaboração e execução do plano. (ARANTES, 2000, p.

56).

Barcelona é identificada como a matriz do planejamento estratégico e tem, na globalização, seu grande eixo aglutinador. Os novos projetos propostos complementarão as transformações urbanísticas iniciadas em Barcelona em 1992.

Estas transformações urbanísticas, segundo a Prefeitura de Barcelona (AYUNTAMIENTO, 1999), têm permitido gerar novos planos estratégicos posteriores a 1992 na área metropolitana de Barcelona e colocá-la num papel de liderança mundial, ao inserir fatores de inovação e sustentabilidade. A linguagem do espaço público tem se convertido em uma das características de Barcelona, nas transformações localizadas principalmente entre os rios Besòs e Llobregat:

Intervenciones de carácter principalmente productivo, logístico e de conectividad y preservación de zonas húmedas en el área del Llobregat; e de renovación urbana y medioambiental en el área de Besos. (AYUNTAMIENTO, 1994, p. 10).

O Fórum Universal das Culturas de Barcelona em 2004 foi um acontecimento mundial pensado como um grande encontro internacional, com temas como a paz, a diversidade cultural e a sustentabilidade como grandes desafios da humanidade no século XXI. Apostaram em um desenvolvimento urbano que, mesmo após o evento, possa estar a serviço de toda a cidade, principalmente na área do litoral e do leito do rio Besòs.

O Fórum, então, teve como objetivo, segundo seus gestores, fazer com que Barcelona não perdesse o trem da História e, assim abra-se às novas demandas sociais, às novas tecnologias das exigências da vida sustentável e do pluralismo cultural. “A convocação do Fórum respondeu a uma necessidade: facilitar um diálogo entre os pobres, as culturas e as civilizações.” (AYUNTAMIENTO, 1999).

As intervenções podem ser resumidas nas áreas do Rio Besós e no distrito de Plobenou, respectivamente em: a) nova estação de Sagrera (TGV, trens metropolitanos, metrô e ônibus), novas áreas residenciais, comerciais e de negócios junto a um parque linear e à estação; prolonga-

ção da avenida diagonal até o mar e criação de novas áreas residenciais e de negócios; regeneração do leito do rio Besòs na área da cidade, em relação ao tratamento natural e parque fluvial; b) Em Plobenou, renovação da antiga zona industrial para a localização de indústria de nova geração e escritórios; renovação urbana de uma zona de serviços técnicos marginal situada frente ao mar, para converter-se em uma área de centralidade (centro de convenções, hotel, comércio), área de lazer (zoológico, parque polo desportivo), instalações técnicas renovadoras, como centrais de energia, tratamento de resíduos etc. Toda a proposta foi baseada em critérios de sustentabilidade, tecnologias de reciclagem e de qualidade urbana e ambiental.

Na área, pretendeu-se transformar a construção de uma nova área litoral a partir do avanço junto ao mar. O projeto integrou um novo passeio marítimo, que deu continuidade até a outra margem do rio Besòs. A prolongação da diagonal ligou o sistema urbano com o litoral.

Além do aspecto urbanístico e de lazer, as transformações atingiram os aspectos residenciais desenvolvidos com critérios de sustentabilidade, com capacidade de 1000 a 1500 residências. Estas se propuseram a atrair, principalmente, a população jovem, já que este bairro tem abrigado a população mais madura.

Outros bairros contíguos também receberam incentivos necessários para a renovação do entorno. É o caso da “Mina” e da “La Catalana”, que são áreas em degradação, que receberam reabilitação a médio e a longo prazo, permitindo o alcance da qualidade urbana, tanto como zona residencial como de atividade produtiva.

Em Plobenou, o bairro teve uma modificação mais efetiva a partir do Fórum, transformando-se na *cidade do conhecimento*. A transformação de Plobenou, de seu caráter tradicional industrial (22<sup>a</sup>) em uma nova zona produtiva 22@, traduziu-se em atividades coerentes com as novas tecnologias de informação, que englobaram especialmente aquelas que têm a ver com a produção e difusão da cultura (cidade do conhecimento, cidade da imagem, universidade).

O grande objetivo da cidade do conhecimento foi criar uma nova centralidade de serviços terciários na Região Metropolitana de Barcelona (RMB). É o que explica o arquiteto coordenador do projeto, Josep Antoni Acebillo, em conferência na tribuna (assembleia) para aprovação do projeto “Plobenou 22@”. Ele reclamou ao Governo de Barcelona (Generalitat)<sup>43</sup> a criação de uma lei específica para desenvolvimento do Projeto “Plobenou 22@”, pois este feito trouxe a confiança necessária aos investidores.

As propostas de transformação urbana feitas pelo arquiteto são diversas. Vão desde a ocupação de residências desocupadas ao aumento de escritórios e das linhas de circulação do metrô e de trem, que, segundo ele, se não forem modificadas, entrarão em colapso por volta de 2010. O investimento em transporte público proporcionará à cidade chegar em 2010 com a diminuição do transporte de carro e aumento da mobilidade a pé e de transporte público. Além das atividades terciárias, outras atividades agregadoras foram concretizadas para Plobenou, como as dos setores econômicos, de cultura e de conhecimento.

Segundo análise 44 que desenvolvemos sobre a proposta de Plobenou 22@, encontramos os seguintes eixos estruturadores da reabilitação urbana da área: reabilitação por eventos com ênfase no modelo da nova economia; reabilitação por agentes urbanizadores; reabilitação com ênfase em estruturas urbanísticas homogeneizadoras.

Como consequência econômica das intervenções, analisamos: valorização da moradia, geração de emprego, revitalização da economia, especulação imobiliária, fragilização do local e fortalecimento do global, atividade econômica diversa e incorporação de novos meios e de novos valores do mercado. A pluralidade espacial e atividade econômica diversa também são exemplos do modelo.

---

<sup>43</sup> Generalitat corresponde ao governo da província Barcelona, uma das quatro Comunidades Autônomas da Catalunha. As outras são Lleida, Tarragona e Girona

<sup>44</sup> Trabalho desenvolvido no doutorado de Espaço Público e Regeneração Urbana, pelos alunos da Universidade de Barcelona, sobre as intervenções urbanísticas em Plobenou.

Como aspectos psicossociais, destaca-se um modelo padronizado que, muitas vezes, não significa que será absorvido pela população como um suporte para a sua vida cotidiana. Os habitantes atuais, muitas vezes, não são considerados na proposta de planejamento. A ampliação da diversidade social é sustentável, mas a questão é como se faz esta diversidade. Eles contam somente em números. A população dobrando, o plano nem sempre tem considerado o tecido social atual consolidado.

Possivelmente, o sentimento de identidade com o lugar, observado na população de Poblenu, como vem sendo confirmado nos estudos de Varela & Pol (1994), possa alterar as atividades do bairro e toda a estrutura social. As pessoas que virão trabalhar e viver nesta nova centralidade, possivelmente, serão muito diferentes daquelas que vivem na zona há muito tempo. É necessário manter algumas características dos espaços simbólicos antigos para que se possa manter a estabilidade da rede social existente.

Para que o Plano Diretor de São Paulo e o planejamento estratégico de Barcelona não resultem em mudanças drásticas nas estruturas sociais, é necessária a Participação Cidadã. Em Barcelona, somente na regeneração do Besòs foi utilizado este sistema. Em São Paulo, a proposta é que a população envolva-se em todo o processo. Para a elaboração da proposta do Plano Diretor, houve debates com a participação da população e de representantes de diversas organizações.



## CAPÍTULO 5

### CAMINHOS DE CONSTRUÇÃO DA METODOLOGIA DE APREENSÃO DOS AFETOS

#### METÁFORA

*Uma lata existe para conter algo,  
Mas quando o poeta diz lata  
Pode estar querendo dizer o incontível  
Uma meta existe para ser um alvo,  
Mas quando o poeta diz meta  
Pode estar querendo dizer o inatingível  
Por isso, não se meta a exigir do poeta  
Que determine o conteúdo em sua lata  
Na lata do poeta tudo - nada cabe,  
Pois ao poeta cabe fazer  
Com que na Lata venha caber  
O incabível  
Deixe a meta do poeta, não discuta,  
Deixe a sua meta fora da disputa  
Meta dentro e fora, lata absoluta,  
Deixa-a simplesmente metáfora  
(Gilberto Gil)*

Diante de temas tão abrangentes que transitam entre perspectivas micro e macrosociais, que vão da dinâmica das estruturas urbanas das cidades ao processo de elaboração dos afetos, questionamos sobre a metodologia relacionada ao nosso objeto de estudo.

Investigar sentimentos e emoções do habitante da cidade é um processo difícil de se operacionalizar porque eles, normalmente, não são identificados e nomeados com facilidade. Poderíamos dizer que as sensações, emoções e sentimentos, como parte de uma linguagem interior, podem ser muitas vezes intangíveis como expressão exterior. O caminho que vai da sensação à enunciação é um processo complexo (SILVESTRI & BLAN-

CK, 1993) e, por isso, encontrar meios que acessem os afetos, refletidos na realidade da vida cotidiana, criados e recriados a cada dia pelos habitantes da cidade, acarreta um certo grau de intangibilidade. Como chegar a estas sensações, aos sentimentos, sem correr o risco de acessar somente processos racionais, é um grande desafio metodológico.

Por isso, pensamos em buscar uma metodologia que possa facilitar o processo de tornar tangível o intangível, pela fundamentação de um instrumento que abarque imagens e palavras, pela formulação de sínteses ligadas aos sentimentos, ligadas de forma menos elaborada e de forma mais sensível.

Como questões relevantes para a elaboração da metodologia da investigação, propomos a análise qualitativa baseada na articulação entre significados, qualidades e sentimentos atribuídos aos desenhos. Nesta pesquisa, desenhos e metáforas são os principais recursos para a revelação dos afetos.

Esta metodologia de apreensão dos afetos referencia-se na perspectiva histórico-cultural de Vygostsky (1991). Este afirma ser os afetos constitutivos do subtexto da linguagem sobre o objeto estudado que, no nosso caso, é a expressão afetiva baseada nos desenhos da cidade e na escrita sobre eles.

Os desenhos e metáforas são recursos imagéticos reveladores dos afetos que, juntamente com a linguagem escrita dos indivíduos pesquisados, nos dão um movimento de síntese do sentimento. O desenho é a criação de uma situação de aquecimento para a expressão de emoções e sentimentos e a escrita traduz a dimensão afetiva do desenho. As metáforas são recursos de síntese, aglutinadores da relação entre significados, qualidades e sentimentos atribuídos aos desenhos.

A importância de recursos imagéticos para revelarem a afetividade na cidade explica-se pelo desafio que é trabalhar com a emoção. Em nossa experiência como investigadores da afetividade<sup>45</sup>, nos perguntamos sobre qual a melhor técnica e procedimentos para alcançar esta dimensão como integradora das funções psicológicas superiores. Os recursos citados são importantes para nós, que estamos trabalhando com a base afetivo-

---

<sup>45</sup> No Núcleo de Pesquisa Inclusão-Exclusão Social (NEXIN), orientado pela professora Bader Sawaia, temos discutido metodologias de investigação sobre a afetividade, que subsidiaram esta investigação sobre cidade e afetividade.

volitiva, pois nos facilita a compreensão do que significa a cidade para os indivíduos pesquisados.

Mas como vamos captar o significado da cidade no afeto enquanto função psicológica superior? Vygotsky fala que é necessário captar o subtexto da linguagem, a linguagem da emoção, durante o processo interativo. O desenho, a projeção da imagem da cidade e a metáfora, segundo nossa proposição, são recursos para a clarificação deste subtexto, nem sempre facilmente captado. A metáfora é um recurso linguístico que, com base em uma linguagem figurada, desvela o afeto pela imagem.

### **5.1 A Metáfora como Instrumento de Apreensão dos Afetos**

As metáforas rompem com a tradição filosófica e linguística de base positivista, pois fogem da noção do conhecimento como racionalidade e da semântica como formalidade.

Segundo Germano (2001), a ciência contemporânea (teoria social), tem sofrido uma série de transformações, permitindo ser vista como construção parcial e metafórica da realidade (realismo simbólico). Uma das consequências destas transformações diz respeito à tendência dos pesquisadores sociais de se voltarem mais para a questão do simbolismo, em sua tarefa interpretativa, ao invés de explicativa, ou seja, descobrir ordem na vida coletiva pela via hermenêutica.

A preocupação com a metáfora na ciência, segundo Germano (2001), é decorrente de uma reviravolta linguística na filosofia. A metáfora é um modelo para o pensamento sociológico, por ser sua mediação localizada, levando a uma diminuição da distinção entre arte e ciência. Este pensamento coloca a metáfora em um lugar central na discussão epistemológica e ontológica. “Não se reconhece mais a existência de um saber dos saberes, que esteja fora da mediação cultural.” (GERMANO, 2001, p. 30).

As metáforas, então, do ponto de vista do rigor científico, são vistas como inconsequentes não transmitirem conhecimentos e negarem qualquer conexão direta com os fatos. Assim como a arte, que, segundo Platão, é respeitada quando conhecimento, a metáfora tem sua credibilidade quando for vista como uma linguagem literal dentro da semântica formal.

Matos (1995) critica a tendência científica de, em nome da evidência racional, combater-se a metáfora, a linguagem imagética. Em nome da história natural transforma-se imagem em conceito, metáfora em ideia, alegoria em símbolo.

As metáforas podem ser formas eficazes de apreensão dos afetos, porque vão além da cognitividade. Seu alvo maior é a conquista da intimidade. Os processos do pensamento e os sentimentos humanos são, em grande medida, metafóricos (COHEN, 1992). É uma transação de reconhecimento de uma comunidade, onde o falante emite o convite e o receptor aceita. A metáfora coloca estes aspectos em primeiro plano, diferentemente da linguagem comum.

Metáfora significa falar de forma figurada (COHEN, 1992). O uso figurado pode ser inacessível, diferente do uso literal, que é acessível a todos os falantes de uma língua. Porém, o uso figurado depende do mesmo conhecimento, das mesmas crenças, intenções e atitudes.

Outra importância da metáfora no desvelar dos sentimentos é a sua capacidade de fornecer informação intraduzível e, ao mesmo tempo, *insight* da realidade (RICOUER, 1992).

Lakoff (1980, p. 163) fala da grande importância das metáforas na visualização da experiência concreta, que ele denominou de propriedades interacionais, funcionais, perceptuais, atividade motora e propriedades intencionais: “Así pues, descubrimos que nuestros conceptos de objetos, igual que nuestros conceptos de acontecimientos y actividades, emergen de manera natural de nuestra experiencia en el mundo.”

Fazendo, pois, um paralelo entre as metáforas e os sentimentos, poderíamos dizer que ambos caracterizam-se pelo cultivo da intimidade, refletem a experiência da vida cotidiana e permitem o *insight* comunitário e o contato com a coletividade. Tanto sentimentos como metáforas são sintéticos. Imagens e sentimentos são constitutivos da metáfora.

Nas metáforas não há categorias, mas categorização (LAKOFF, 1980). Isto quer dizer que as categorias não são fechadas. Aplicando a ideia do autor à investigação, situamos o processo metafórico como uma forma de categorização do afeto sobre a cidade. São estas características da metáfora que nos permitem procedimentos sistemáticos para definir conceitos e mudar seu alcance de aplicabilidade.

## 5.2 Procedimentos Metodológicos

### 5.2.1 Elaboração do instrumento

Como estudo preliminar para a elaboração do instrumento final de tese, investiguei os sentimentos e emoções de estudantes de Psicologia e de Belas Artes da Universidade de Barcelona sobre aquela cidade, a partir de desenhos da cidade e de palavras-síntese sobre os mesmos.

Os objetivos do pré-teste para a investigação de tese de doutorado foram: testar a relação entre os desenhos e palavras-síntese; levantar categorias para formação de dimensões a serem utilizadas no instrumento final (Vide pré-teste em anexo n. 01).

O instrumento exploratório constou de um questionário (administrado em sala de aula), no qual em um lado da página solicitava-se o desenho de Barcelona e, no outro lado, os estudantes deviam responder às seguintes perguntas: (1) Que sentimentos (emoções) vinculam-se a teu desenho? (2) Que palavras sintetizam teus sentimentos? Além das perguntas, também foram pedidos dados pessoais (sexo, origem, idade, cidade, residência, estado e tempo de residência).

A amostra do pré-teste compreendeu 36 alunos, de 19 a 48 anos, composta de 19 mulheres e 17 homens. A maior parte dos entrevistados vivia na região metropolitana de Barcelona e em outras cidades (70%). Apenas cerca de 30% dos estudantes colaboradores viviam em Barcelona, embora todos desenvolvessem sua vida cotidiana na cidade.

A análise de dados teve um tratamento qualitativo a partir de uma análise de conteúdo dos desenhos, dos sentimentos e das palavras-síntese, que nos levaram à formação de categorias.

Nos desenhos, os conteúdos das imagens da cidade foram classificados dentro dos cinco tipos de elementos propostos por Lynch (1998): Caminhos (sendas), Limites (bordas), Bairros (barrios), Confluências (nodos) e Monumentos (mojones). Utilizamos uma categoria, que denominamos *metafórica*, para classificar os desenhos que representavam uma ideia ou estado de ânimo, porém não a estrutura da cidade. O método de classificação dos conteúdos dos desenhos teve o suporte das palavras-síntese e sentimentos apontados pelos próprios alunos.

As categorias formadas foram visualizadas a partir da representação da totalidade dos sentimentos encontrados nas unidades de registro que inferiam significados a partir dos objetivos investigados. Nas unidades de catalogação foram consideradas as presenças e a frequência de aparecimento das seguintes categorias: contrastes, insegurança, agradabilidade e pertencimento. A tabela 1 demonstra a frequência e o percentual das mesmas, conforme as respostas dos alunos de Belas Artes.

**TABELA 1 - Frequência e percentual de respostas das categorias *desenho/sentimento* e *palavras* de alunos de Belas Artes**

Categoria	Desenho/ Sentimento (f / %)	Palavras (f / %)	Total (f / %)
Contrastes	3 a 15%	8 a 40%	11 a 14%
Insegurança	15 a 75%	10 a 50%	25 a 33%
Agradabilidade	2 a 10%	1 a 5%	3 a 4%
Pertencimento	0 a 0%	0 a 0%	0 a 0%
Total	20	19	39

Fonte: Barcelona, abril de 2001.

A tabela 2 demonstra a frequência e o percentual de desenhos e palavras em cada uma das categorias levantadas no pré-teste, conforme as respostas dos alunos de Psicologia.

**TABELA 2 - Frequência e percentual de respostas das categorias *desenho/sentimento* e *palavras* de alunos de Psicologia**

Categorias	Desenho/ Sentimento (f / %)	Palavras (f / %)	Total (f / %)
Contrastes	5 a 26,3%	8 a 44,4%	13 a 17%
Insegurança	2 a 10,52%	2 a 1,11%	4 a 15%
Agradabilidade	7 a 36,8%	5 a 27,7%	12 a 16%
Pertencimento	5 a 26,3%	3 a 16,6%	8 a 10,5%
Total	20	19	39

Fonte: Barcelona, abril de 2001.

Na categoria *contrastes*, encontramos os sentimentos, emoções e palavras contraditórias que apresentam uma polarização positiva e negativa como em: “bonito/feio”, “negro/branco”, “ordem/desordem”, “arte/fumo”, “arte/sujeira”, “densidade/amplitude”, “angústia/liberdade”, “sufoco/tranquilidade”, “alegria/caos”, “solidão entre multidão”, “arte/metrô”, “anonimato/descobrimto”, “pressa/felicidade” etc. A maioria das respostas (31%), encontrava-se nesta categoria e quase não havia diferenças entre os dois cursos, Belas Artes (14%) e Psicologia (17%).

Na categoria *insegurança*, estavam todos aqueles sentimentos e palavras que envolvem algo inesperado, instável e, às vezes, negativo, como: “surpresa”, “tensão”, “nervosismo”, “agonia”, “solidão”, “passageiro”, “caos”, “traição”, “contaminação”, “estancamento”, “densidade”, “stress”, “vizinhos desconhecidos” etc. De um total de 37% das respostas, os alunos de Belas Artes responderam 32% (a maioria de suas respostas) e os de Psicologia 5%.

Na categoria *agradabilidade*, 20% referiam sentimentos de vinculação à cidade e qualidades positivas como: “gosta da cidade”, “agradável”, “bonita”, “cômoda”, “acessível”, “desfrute”; “conectividade”, “boa”, “tranquila”, “paz”, “felicidade”, “ambiente”, “comunicação”, “atividade”, “cultura”; “lugar de sonhos”, “férias”. Os alunos de Psicologia forneceram um maior número de respostas (16%) em relação aos de Belas Artes (4%).

Na quarta categoria, nomeada *pertencimento*, em 11% das respostas encontramos os sentimentos, as emoções e as palavras de identificação com o lugar, como: “pertencimento”, “pertencer a um lugar”, “pertencer ao bairro”, “descanso”; “identidade com a cidade”, “minha terra”, “vida”, “faz parte da minha pessoa”, “identidade”, “apego”, “amor”, “família”, “carinho”. Em Belas Artes, não houve respostas; em Psicologia, 11%.

Os resultados apontaram um processo de apropriação em maior percentual entre os alunos de Psicologia, tomando como base as categorias pertencimento e agradabilidade. Estas indicaram um maior número de respostas (26%) em relação às categorias insegurança e contrastes (22%). Ao contrário, os alunos de Belas Artes distanciaram-se mais da possibilidade de apropriação, à medida que as categorias pertencimento e agradabilidade somam 4% e insegurança e contrastes chegam a 46%.

Outro aspecto encontrado nos desenhos que mostrou a possibilidade de apropriação foi que os elementos naturais (limites), foram mais presentes nos alunos de Psicologia (41%) que nos de Belas Artes (9%), o que indica a ideia de um acolhimento do ambiente como fator de apropriação. Os elementos metafóricos (imagens) foram mais encontrados em Belas Artes (74% das respostas dos alunos).

Interpretamos estes resultados iniciais com o fato de que apenas 4% dos alunos de Belas Artes viviam em Barcelona e o restante vivia nos arredores, diferentemente dos de Psicologia, que tinham residência (60%) na cidade. Ou, ainda, que os alunos de Psicologia já tinham noções de Psicologia Ambiental como disciplina, o que promoveu um melhor manejo dos termos. Além disso, houve o fato de os alunos de Belas Artes trabalharem melhor com as imagens.

Estes resultados serviram de base para a elaboração do instrumento final, em termos das categorias e do próprio processo de aplicação do instrumento. A partir dos resultados obtidos na amostra do pré-teste, montamos o instrumento final, considerando os seguintes itens: “desenho”, “significado do desenho”, “sentimentos”, “palavras-síntese”, “o que pensa da cidade”, “categoria da escala Likert” (pertencimento, agradabilidade, contrastes e insegurança), “comparação da cidade”, “caminhos percorridos”, “participação em associação”, “participação eventual em movimentos sociais” e “características sociodemográficas”.

## 5.2.2 Definição de cada item do instrumento final

### A) Desenho

O desenho constituiu-se o primeiro item do instrumento. Propositadamente, foi tomado como primeiro passo para que possa ser deflagrado um processo representacional imagético, antes que o respondente possa passar para uma representação pela escrita. O grande objetivo do desenho foi facilitar a expressão de emoções. Não era objetivo nosso identificar o significado externo ou o sentido interno do desenho. A interpretação do desenho ficou a cargo do próprio sujeito que o construiu e não do investigador.



### **B) Significado do desenho**

Este item esclarece o que a pessoa quis representar com o desenho. Para efeito de análise, consideramos o significado que a pessoa atribuiu ao desenho, em sua estrutura e significado.

### **C) Sentimentos**

Aqui solicitamos que a pessoa expresse e descreva os sentimentos a respeito do desenho. Neste momento do processo de elaboração dos afetos, o estímulo inicial é o próprio item do instrumento de pesquisa, que remetia o sujeito ao desenho, à sua própria criação e à representação da cidade.

Do início do instrumento até este item, existe uma fusão dos sentidos, onde um item influencia o outro numa cadeia única. Este procedimento está fundamentado no método processual de Vygotsky (*apud* Luria, 1986) para a compreensão do sentido da comunicação complexa.

### **D) Palavras - Síntese**

É uma síntese dos sentimentos provocados inicialmente pelo desenho e, em seguida, pelos itens anteriores a este. O respondente pode repetir o que já escreveu, contanto que cada uma das palavras corresponda à ordem solicitada de 1 a 6. O conteúdo das respostas pode variar de sentimentos, qualidades, substantivos, ou outras expressões que fogem ao que foi anteriormente solicitado. Este método demonstra a interferência do respondente no processo de elaboração de sua resposta e de superação do instrumento.

Além da síntese solicitada, esperamos que neste item o respondente indique uma saturação das respostas ou que afirme com maior clareza e precisão o seu sentimento. Tal clareza é voltada tanto para o sujeito, visto o processo de reconstrução do instrumento que se projeta para as etapas posteriores, como para análise do investigador sobre a ressignificação do que foi provocado pelo desenho.

### **E) O que pensa da cidade**

Este item visa a captar respostas que não foram emitidas até este momento. Na resposta a este item, o sujeito pode falar algo mais do que realmente pensa sobre a cidade e tornar aparente o que é figura na conjuntura das significações de seus sentimentos.

Como o desenho, este item pode remeter o sujeito a uma nova construção de seus sentimentos sobre a sua cidade. Desta feita, não mais com o desenho, mas com a elaboração textual.

### **F) Categorias da Escala Likert**

São afirmações baseadas nas dimensões que foram levantadas no pré-teste, voltadas para a avaliação dos respondentes em uma escala de 0 a 10. No instrumento, não é esclarecido ao respondente a que categorias pertencem tais afirmações. Estão descritas abaixo as categorias com suas respectivas variáveis:

**a) Pertencimento:** nesta categoria encontramos sentimentos, emoções e palavras de identificação com o lugar:

- (A) Me sinto muito identificado
- (C) Tenho amor a esta cidade
- (F) Me sinto muito apegado
- (H) É uma cidade que faz parte de mim

**b) Contrastes:** Na categoria contraste temos sentimentos, emoções e palavras contraditórios em que há uma polarização positiva e negativa, tais como:

- (B) É uma cidade em que há ordem e desordem
- (I) É uma cidade em que há angústia e liberdade
- (L) É uma cidade bonita e feia
- (M) É uma cidade em que há agonia e tranquilidade

**c) Agradabilidade:** Aqui encontramos as palavras que mostram sentimentos de vinculação à cidade e suas qualidades positivas:

- (D) Eu gosto da cidade
- (J) É uma cidade cômoda
- (K) É uma cidade tranquila
- (N) É uma cidade agradável

**d) Insegurança:** Na categoria insegurança, estão todos aqueles sentimentos e palavras que envolvem algo inesperado, instável e, às vezes, negativo, como:

- (E) É uma cidade com tensão
- (G) É uma cidade sufocante
- (O) Sinto-me só na cidade
- (P) A cidade tem uma surpresa sempre

### **G) Comparação da Cidade**

Este é o item que pede uma comparação da cidade com algo. Ele permite a elaboração de metáforas e caracteriza-se por ser uma nova síntese de compreensão do sentido da comunicação complexa do afeto. Nesta etapa, o sujeito é convidado a elaborar imagens da cidade através de sua capacidade de fazer analogia e figurar o sentimento pela escrita.

### **H) Caminhos percorridos**

É uma descrição dos caminhos mais frequentemente percorridos pelo sujeito na cidade onde vive. Permite visualizar a trajetória do habitante em termos de suas atividades cotidianas.

Neste quesito, o informante utiliza nomes de ruas, lugares de origem e de destino, elementos característicos que chamam a sua atenção durante o trajeto. É solicitado ainda que o sujeito indique o que ele faz nestes caminhos. O próprio informante pode categorizar o tipo de percurso, ou seja, dar nome ao contexto que vivencia cotidianamente.

### **I) Participação em Associação**

Entendemos esta variável como afiliação a alguma associação, quer seja de vizinhos, cultural, reivindicativa, solidária etc. A resposta é objetiva, com possibilidade de comentário e indicação do tipo de associação.

### **J) Participação eventual em movimentos sociais**

Esta variável é entendida como a participação temporária do respondente em alguma ação social reivindicativa ou solidária. Outrossim, a

resposta é objetiva e existe espaço para justificá-la e para indicar o tipo de ação, caso a mesma seja afirmativa.

### **L) Características sociodemográficas**

Consta da última parte do instrumento de pesquisa e refere-se às variáveis sociodemográficas: sexo, idade, origem, cidade e estado de residência habitual, tempo de residência na cidade, escolaridade, situação laboral e salário mensal.

### **5.2.3 Aplicação do instrumento**

O instrumento foi auto-administrado e a aplicação diversificada. A maior parte da coleta de dados constou da aplicação em grupo, nas salas de aula, em disciplinas ministradas nos cursos de Psicologia, da graduação e pós-graduação da Universidade de Barcelona (UB) e da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Outra parte da coleta de dados foi feita, em parte, individualmente, com cada um dos informantes, na presença da investigadora.

Na administração do questionário, solicitávamos o desenho da cidade, em uma face e na outra, os entrevistados deviam responder às perguntas relacionadas ao desenho. Estas atividades e as demais, correspondentes ao instrumento de pesquisa, foram previamente explicadas de modo uniforme.

Solicitamos aos sujeitos que emitissem as respostas ao questionário posteriormente à elaboração do desenho. O tempo médio de elaboração de suas respostas foi de aproximadamente 30 minutos.

### **5.2.4 Especificação dos sujeitos da pesquisa**

Do universo de pessoas que moram em Barcelona e São Paulo, foi utilizada como população deste estudo pessoas com titulação superior, com estudos universitários em curso e com outros níveis de escolaridade (sem escolaridade, ensino fundamental incompleto e completo, ensino médio incompleto e completo).

Os estudantes da graduação eram das faculdades de Psicologia da UB, da PUC e da Universidade de São Marcos. Os estudantes de pós-graduação pertenciam ao Mestrado de Intervenção Sócio-Ambiental, ao Doutorado em Espaço Público e Regeneração Urbana da UB e à pós-graduação em Psicologia Social da PUC-SP.

A amostra total compreendeu 200 pessoas, sendo 100 de Barcelona e 100 de São Paulo. Todos os informantes viviam nessas cidades ou em suas respectivas regiões metropolitanas.

### **5.2.5 Metodologia de análise dos dados qualitativos**

A ênfase do tratamento dos dados na nossa pesquisa residiu na abordagem qualitativa, a partir de uma análise de conteúdo categorial (VÁZQUEZ-SIXTO) e análise do subtexto, do sentido e do motivo (VYGOTSKY, 1991). O tratamento estatístico complementar foi baseado em uma escala tipo Likert (item 05 do instrumento de pesquisa), formada a partir das quatro dimensões que contêm sentimentos e emoções sobre Barcelona e São Paulo: contrastes, insegurança, agradabilidade e pertencimento.

#### **5.2.5.1 *Análise de conteúdo***

Enfatizamos, na análise dos dados qualitativos, os conteúdos em que procuramos inferir significados de determinadas unidades, conceitos e noções. Os passos seguidos na análise de conteúdo categorial foram os seguintes: pré-análise, codificação e categorização.

##### **A) Pré-análise**

Os objetivos que definiram a realização da pré-análise foram os mesmos da investigação: avaliar a afetividade de habitantes das cidades de Barcelona e de São Paulo sobre estas cidades; elaborar e aplicar uma metodologia de avaliação dos sentimentos e emoções vinculados ao urbano.

O corpus do estudo constitui-se dos desenhos e das respostas aos questionários elaborados a partir do pré-teste já mencionado. Todos os questionários foram digitados e transformados em dados brutos, para posterior leitura sucessiva e exaustiva dos mesmos.

## **B) Codificação**

Corresponde ao processo de transformação dos dados brutos em dados úteis e, para isto, foram feitas duas operações: a fragmentação do texto e a catalogação das unidades.

### **a) Fragmentação do texto**

1. Unidades de registro: constou do segmento de significação, que, na investigação corresponde às respostas dadas às perguntas do questionário e à representação do desenho das cidades. O total de unidades foi 200 questionários e 200 desenhos (100 de Barcelona e 100 de São Paulo).
2. Unidade de contexto: segmento que permite a compreensão da unidade de registro, definida pelas perguntas ao questionário e pela solicitação do desenho.

### **b) Catalogação das unidades**

Na catalogação das unidades, aplicamos a pauta de presenças e ausências e da disposição das unidades de registro. As respostas de cada indivíduo foram catalogadas quanto ao:

1. Tipo do desenho (possibilidades):
  - ♦ Elementos do urbano como uma estrutura geral (isomorfismo) – Quando o desenho representa uma estrutura isomórfica, ou seja, a mesma orientação na realidade.
  - ♦ Elementos do urbano isolado – Quando o desenho é representado por aspectos do espaço urbano sem uma visão de totalidade.
  - ♦ Elementos do urbano como metáforas - Quando o desenho representa elementos da estrutura urbana, porém como um marco ou representação que pode ou não corresponder aos elementos da estrutura urbana. Pode ser ampla ou com elementos isolados.

2. Perspectiva de como se vê o desenho:
  - ♦ Onipotente - A visão do desenho parte de uma totalidade. É uma visão panorâmica da cidade.
  - ♦ Reduzida - A cidade é vista como uma parte de sua estrutura urbana.
3. Elementos dos desenhos:
  - ♦ Natureza - Quando o desenho mostra elementos naturais dentro da estrutura urbana, ou mesmo limitando-se, algumas vezes, à própria natureza.
  - ♦ Estrutura Urbana - Quando os desenhos limitam-se em sua representação à estrutura urbana da cidade, exemplificada por edifícios, ruas, cruzamentos, carros e um movimento urbano de pessoas.
  - ♦ Metáforas - Quando o desenho mostra aspectos representativos e metafóricos, mais do que a estrutura física e o uso e ocupação dos espaços (físicos e simbólicos) da cidade. Representa um desenho da estrutura urbana, porém como um marco ou representação, que pode ou não corresponder a elementos da estrutura urbana. Pode ser ampla ou com elementos isolados.
4. Signos emblemáticos: são considerados signos emblemáticos os elementos dos desenhos que mostram signos e ícones de Barcelona e de São Paulo.
5. Estrutura Geral dos mapas cognitivos (Lynch): os aspectos analisados nos desenhos seguem uma dimensão cognitiva que envolve a teoria de Lynch em seus aspectos estruturais e de identidade. Especifica a dimensão identidade dos mapas cognitivos representados por Monumentos (Mojones), Confluências (nodos), bairros, Caminhos (sendas) e Limites (bordes), que serão classificados e apontados.
6. Significado do desenho: corresponde à resposta dada pelo entrevistado à pergunta do que significa para ele o desenho.
7. Qualidade da cidade: são todas as formas encontradas de qualificar a cidade, que vão de adjetivos a substantivos. O substantivo pode ser uma qualidade quando qualifica a cidade. A cidade, como um complemento do substantivo, dá a qualidade.
8. Sentimentos: os sentimentos que o próprio entrevistado colocou sobre o desenho e outros encontrados em outros itens.

9. Representação: a representação dada pelo respondente nas respostas de comparação da cidade. Esta representação culmina com as metáforas da cidade.
10. Trajetos e caminhos: os caminhos mais comumente percorridos pelos entrevistados, tomando como base suas atividades e preferências. Caminhos de trabalho, de estudo e de lazer.

### C) Categorização

Esta fase da análise qualitativa visou à classificação das unidades com fins a uma diferenciação e condensação, que permitiu uma visualização dos dados em um quadro que apresenta as seguintes dimensões: identificação do respondente; estrutura do desenho; significado; qualidade; sentimento; metáfora e o sentido:

#### Síntese do processo de categorização voltado para a elaboração do mapa afetivo da cidade

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: Sexo: Idade: Escolaridade: Cidade: Tempo de residência (quando não originário).	*Mapa cognitivo de Lynch: desenho de monumento, caminhos, limites, confluência e bairros.  *Metafórico: desenho que expressa, por analogia, o sentimento ou o estado de ânimo do respondente.	Explicação do respondente sobre o desenho.	Atributos do desenho e da cidade, apontados pelo respondente.	Expressão afetiva do respondente ao desenho e à cidade.	Comparação da cidade com algo pelo respondente, que tem como função a elaboração de metáforas.	Interpretação dada pelo investigador à articulação de sentidos entre as metáforas da cidade e as outras dimensões atribuídas pelo respondente (qualidade e sentimentos).



Nos quadros, as dimensões identificação, estrutura e sentido foram expressas em Português e as dimensões significado, qualidade, sentimento e metáfora foram apresentadas conforme a língua do respondente (espanhol ou português).

Construímos a última dimensão do quadro de respostas a partir de uma análise que chamamos de análise do subtexto, do sentido e do motivo. Nessa análise, procuramos ver o que era essencial e individualizamos o sentido geral, construindo uma explicação ou definição da imagem apontada pelo respondente a partir da metáfora, de forma a articular a imagem da metáfora com o sentimento e a qualidade atribuída pelo respondente ao desenho.

A este processo de articulação de sentidos, denominamos de construção de mapas afetivos e foi a partir dele que formamos as imagens das cidades de Barcelona e de São Paulo: “contrastos”; “atração”; “destruição”; “caixa de surpresas”; “agradabilidade” e “movimento.”<sup>46</sup>

A imagem de “contrastos” é articulada pelas polarizações de sentimentos e de qualidades nas cidades atribuídas pelos respondentes e pode ser potencializadora ou despotencializadora da ação dos indivíduos. A de “atração”, vincula-se aos sentimentos e qualidades tendencialmente potencializadores dos indivíduos na cidade. A de “destruição” é aquela que articula qualidades e sentimentos considerados despotencializadores da ação dos indivíduos na cidade. As de “agradabilidade” referem-se ao sentimento de satisfação ambiental do indivíduo com a cidade que se relaciona com a estrutura urbana ou com a natureza. A de “caixa de surpresas” expressa polarizações afetivas e de qualidades na cidade, mas com matizes de satisfação ambiental. A de “movimento” apresenta também sentimentos e qualidades polarizados, que podem ser potencializadores ou despotencializadores do habitante na cidade.

O tipo de classificação escolhida para a formação das categorias foi a de saturação, à medida que se repetiam. Na análise de 60 questionários foi feita uma contagem de frequência das imagens, que serviu para a ordenação da importância do aparecimento das categorias.

---

<sup>46</sup> Vide item 3.2 do capítulo seguinte.

### 5.2.5.2 *Análise estatística dos dados qualitativos*

Quanto à organização dos dados, as variáveis do item 05 do instrumento de pesquisa (escala Lykert) foram divididas em dependente (pertencimento, contrastes, agradabilidade e insegurança), independente (cidade) e de controle (sexo, idade, escolaridade, situação de trabalho, renda mensal própria) (PEREIRA, 2001).

O objetivo deste plano de análise foi levantar hipóteses sobre a influência da cidade na afetividade que as pessoas têm com as cidades em que moram, sem negligenciar a possível interferência de outras variáveis sociodemográficas.

A descrição das variáveis independentes e de controle foi organizada em figuras. Tendo em vista tornar os resultados mais claros e as informações mais amplas. Para tal também foram realizadas comparações entre as distribuições de frequências. Desta forma, podemos afirmar que sujeitos tiveram maior participação na pesquisa.

Dos escores atribuídos pelos respondentes a cada uma das variáveis das categorias pertencimento, contrastes, agradabilidade e insegurança, calculamos os respectivos índices (médias) dessas categorias. Elas foram tomadas como indicadores da afetividade, sendo o contraste e a insegurança mais relacionados a uma estima negativa da cidade e a agradabilidade e a pertencimento a uma estima positiva.

Os valores das médias são representados pela letra “X” e os seus desvios padrões por “dp”. As variações estatisticamente significativas foram aquelas que apresentaram um nível de significância (ns) menor que 0,05, ou seja, que apresentavam uma margem de erro, de que as associações não sejam devidamente fortes, de 5%.

As hipóteses sobre as associações da cidade as imagens afetivas foram levantadas justamente a partir do estudo da variação dos indicadores de imagens afetivas da cidade. Mesmo sendo complementar, esta parte da análise foi aprofundada por sintetizar as frequências de respostas em índices que indicavam a polarização da afetividade dos sujeitos da pesquisa.

## CAPÍTULO 6

### ELABORAÇÃO DE IMAGENS AFETIVAS DO COTIDIANO PELOS HABITANTES DE BARCELONA E DE SÃO PAULO

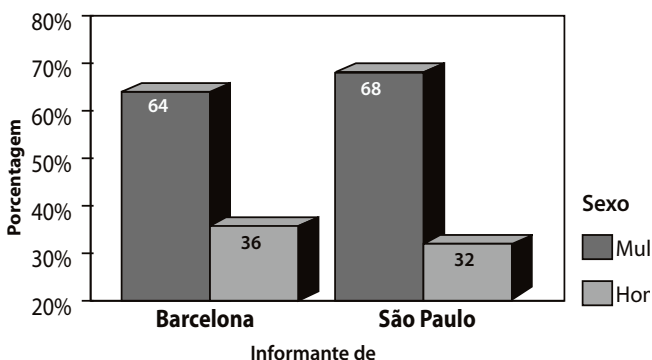
Há diversidade de domínios e diversidade de métodos. Uma coisa, porém, precisa ficar clara: os problemas psicológicos não são feitos para os métodos; os métodos é que são feitos para os problemas.

(HILTON JAPIASSU, 1983, p. 34).

#### 6.1 Caracterização da Amostra do estudo

A distribuição de frequência e porcentagem dos informantes foi caracterizada por sexo, classe de idade, tempo de residência, nível de escolaridade, situação do trabalho, renda, conforme a cidade de moradia, Barcelona e São Paulo.

A distribuição dos respondentes, quanto ao sexo, foi composta por 132 mulheres e 68 homens. O percentual dessa distribuição está representado no gráfico 1.



**Gráfico 1-Distribuição dos respondentes por sexo, conforme a cidade de moradia**

A figura acima mostra que, dos sujeitos de Barcelona que participaram da pesquisa, a maioria (64%) era de mulheres, o mesmo ocorrendo entre os sujeitos de São Paulo (68% de mulheres). Esta distribuição dos grupos de homens e mulheres, nas amostras de Barcelona e de São Paulo, era homogênea ( $X^2 = 0,36$ ;  $gl = 1$ ;  $ns = 0,55$ )<sup>47</sup>. Implica dizer que o número de mulheres de Barcelona não divergiu estatisticamente do número de mulheres de São Paulo, o mesmo ocorrendo entre os grupos de homens.

A idade dos respondentes variou de 18 a 80 anos. Todas as idades foram agrupadas em sete classes, com intervalo fechado de nove anos (p. ex: primeira correspondente a 18|---|26 anos e a última de 72|---|80). A tabela 3 retrata a distribuição dos sujeitos que participaram da pesquisa por faixa etária, conforme a cidade em que moravam.

**TABELA 3 - Distribuição dos respondentes por classe de idade, conforme a cidade em que moravam**

			Informante de		Total
			Barcelona	São Paulo	
Classe de idade	18 a 26 anos	n	27	42	69
		%	27,3%	42,0%	34,7%
	27 a 35 anos	n	35	19	54
		%	35,4%	19,0%	27,1%
	36 a 44 anos	n	17	19	36
		%	17,2%	19,0%	18,1%
	45 a 53 anos	n	4	14	18
		%	4,0%	14,0%	9,0%
	54 a 62 anos	n	7	1	8
		%	7,1%	1,0%	4,0%
	63 a 71 anos	n	5	2	7
		%	5,1%	2,0%	3,5%
	72 a 80 anos	n	4	3	7
		%	4,0%	3,0%	3,5%
Total		n	99	100	199
		%	100,0%	100,0%	100,0%

<sup>47</sup> X<sup>2</sup> indica o valor do teste do Q-quadrado utilizado para estabelecer relação entre frequências. O “gl” indica o grau de liberdade e o “ns” o nível de significância. (LEVIN, 1985, p. 128).

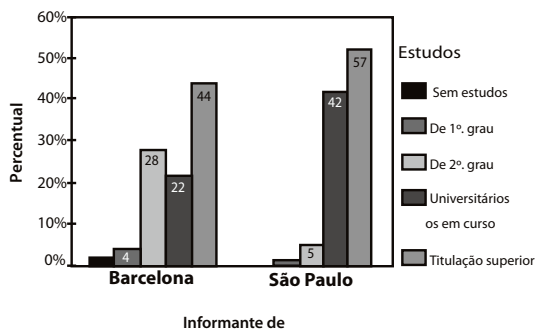
Cerca de 35% dos participantes ( $n = 69$ ) estavam na faixa etária de 18 a 26 anos. Dos 100 respondentes de São Paulo, 42% estavam nessa faixa etária. Na classe de idade de 27 a 35 anos, encontrava-se o maior percentual de respondentes que moravam em Barcelona (35,4%).

Apenas dois respondentes não informaram o tempo em que residiam em Barcelona. A maioria dos informantes de Barcelona (45,9%) morava, no máximo, há cinco anos nessa cidade. Dos informantes de São Paulo, 27% moravam há menos de seis anos, 26% tinham entre 21 e 25 anos de residência e 22% já moravam há mais de 30 anos em São Paulo (Tabela 4).

**TABELA 4 - Distribuição dos respondentes por tempo de residência nas cidades em que moravam - Barcelona e São Paulo**

			Informante de		Total
			Barcelona	São Paulo	
Tempo de residência	0 a 5 anos	n	45	27	72
		%	45,9%	27,0%	36,4%
	6 a 10 anos	n	5	6	11
		%	5,1%	6,0%	5,6%
	11 a 15 anos	n	4	6	10
		%	4,1%	6,0%	5,1%
	16 a 20 anos	n	11	8	19
		%	11,2%	8,0%	9,6%
	21 a 25 anos	n	15	26	41
		%	15,3%	26,0%	20,7%
	26 a 30 anos	n	5	5	10
		%	5,1%	5,0%	5,1%
	acima de 30 anos	n	13	22	35
		%	13,3%	22,0%	17,7%
Total		n	98	100	198
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Quanto à escolaridade, ambos os grupos de respondentes, de Barcelona e de São Paulo, eram mais representados por pessoas que tinham titulação superior (48%). No grupo de Barcelona, 44% tinham tal titulação e, no de São Paulo, 52%. Além dessas informações, o Gráfico 2 mostra que o percentual de estudantes universitários de Barcelona que participaram da pesquisa (22%) foi menor que o de estudantes de São Paulo (42%).



**Gráfico 2 - Distribuição dos respondentes por escolaridade, conforme a cidade em que moravam - Barcelona e São Paulo**

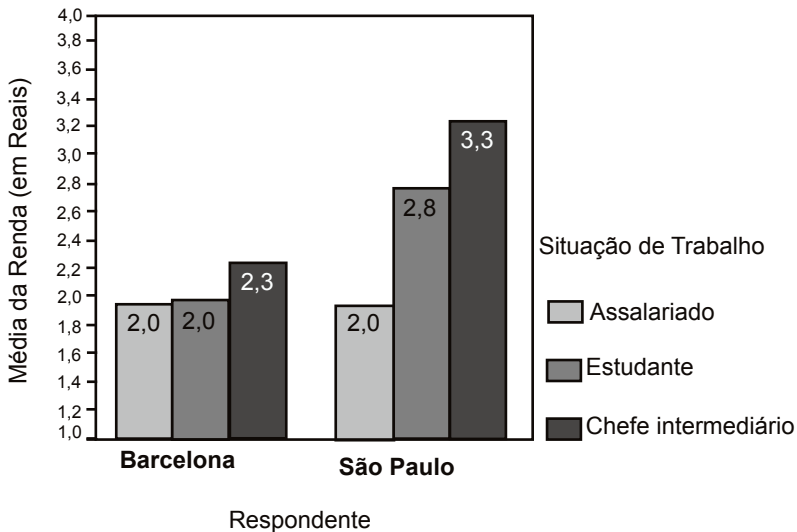
Em relação ao trabalho, três sujeitos de Barcelona deixaram de informar a situação em que se encontravam. Cerca de 28% desses informantes (n=97) estavam na condição de estudante sem trabalhar. Incluindo os respondentes de São Paulo (n=100), o percentual total de estudantes sem trabalhar foi de 23,4%.

**TABELA 5 - Distribuição dos respondentes por situação de trabalho, conforme a cidade de moradia - Barcelona e São Paulo**

			Informante de		Total
			Barcelona	São Paulo	
Situação em que se encontrava, em relação ao trabalho	Do lar	n	3	2	5
		%	3,1%	2,0%	2,5%
	Aposentado	n	9	5	14
		%	9,3%	5,0%	7,1%
	Desempregado	n	3	3	6
		%	3,1%	3,0%	3,0%
	Estudando sem trabalhar	n	27	19	46
		%	27,8%	19,0%	23,4%
	Profissional por conta própria	n	9	20	29
		%	9,3%	20,0%	14,7%
	Profissional assalariado	n	28	42	70
		%	28,9%	42,0%	35,5%
Trabalhador manual não qualificado	n	3		3	
	%	3,1%		1,5%	
Trabalho manual qualificado	n	6	3	9	
	%	6,2%	3,0%	4,6%	
Chefia intermediária	n	8	4	12	
	%	8,2%	4,0%	6,1%	
Alta direção	n	1	2	3	
	%	1,0%	2,0%	1,5%	
Total	n	97	100	197	
	%	100,0%	100,0%	100,0%	

Uma outra parte dos respondentes (35,5%) era de profissionais assalariados. Um total de 42% dos sujeitos de São Paulo estava nessa condição de profissional assalariado e 20%, de profissional autônomo.

Outra característica sociodemográfica da amostra levantada foi o salário mensal próprio (Gráfico 3). O valor *r de Spearman* ( $r=3,2$ ;  $ns=0,05$ ) confirma que apenas em São Paulo a diferença salarial entre os chamados assalariados e os com chefia intermediária era significativa. Vale ressaltar que, na época em que estes dados foram levantados, 01 (um) Real equivalia a 100 pesetas e a cerca de \$1,2 dólar.



**Gráfico 3 - Distribuição dos respondentes de Barcelona e de São Paulo, conforme o salário**

Os dados revelados na figura acima confirmam que a distribuição de renda entre os respondentes de Barcelona é mais equânime que a dos respondentes de São Paulo. É importante salientar que os estudantes de São Paulo estavam mais representados por pós-graduandos e os de Barcelona por universitários. Mesmo assim, podemos levantar a hipótese de que, em nível salarial, ser estudante em São Paulo, como ter chefia intermediária, é uma condição privilegiada em relação ao assalariado. Nesse âmbito sociodemográfico, tomamos os estudantes de São Paulo como *estudantes profissionais*.

## 6.2 Elaboração e Construção de Imagens e Mapas Afetivos pelos Habitantes de Barcelona e de São Paulo

Apresentamos agora as principais imagens de Barcelona e de São Paulo, extraídas da análise de conteúdo categorial e da análise do subtexto, do sentido e do motivo (análise de sentido) feitas a partir do significado que os sujeitos atribuíram aos desenhos.

Depois de seguirmos as etapas já mencionadas nos procedimentos metodológicos, chegamos às imagens de Barcelona e de São Paulo, apoiadas na articulação das respostas de cada indivíduo, sintetizadas nos mapas afetivos, que incluem: desenho, significado, qualidade, sentimento, metáfora e sentido. Salientamos que, nas categorias relativas aos desenhos, consideramos somente a classificação entre desenhos metafóricos e isomórficos (Lynch).

As imagens das cidades de Barcelona e de São Paulo levantadas na análise qualitativa foram: contrastes, atração, destruição, caixa de surpresas, agradabilidade e movimento. O quadro abaixo mostra essas imagens com os respectivos sentimentos que as representam:

**QUADRO 1 - Imagens de Barcelona e de São Paulo, conforme as qualidades e sentimentos dos respondentes destas cidades**

<b>IMAGENS (ordem de importância)</b>	<b>Qualidades das cidades de Barcelona e São Paulo</b>	<b>Sentimentos das cidades de Barcelona e São Paulo</b>
<b>Contra- tes BCN (1ª) SP (1ª)</b>	Atração/sufoco; ruído/tranquilidade; limpa/suja; poluição/natureza; colorida/cinza; rica/pobre; acolhedora/misteriosa;	alegre/séria; alegre/triste; euforia/depressão; aceitação/distanciamento; liberdade/prisão; amor/ódio; frieza/calor; prazer/desprazer; angústia/ esperança;



continuação

<b>Atração</b> <b>BCN (2ª)</b> <b>SP (3ª)</b>	Atrativa; bela; cultural; diversa; oportunidades; lazer; interessante; bonita; variada; riqueza;	Enamoramento; alegria; amor; pertencimento; bem-estar; raiva; afeto; ausência; frustração; nostalgia; admiração; solidão; prazer; instabilidade emocional.
<b>Destruição</b> <b>BCN (6ª)</b> <b>SP (2ª)</b>	Massificação; decadência; desequilíbrio ecológico; artificialidade; desvaloriza- ção; ambiguidade; individualismo; pobreza; liquidação; poluição; aperto; sufoco; isolamento; anonimato; caos; desordem; prostituição;	Solidão; tristeza; desânimo; ódio; conformidade; desesperança; estresse; impotência; angústia; desespero; insatisfação; insensibilidade; raiva; desinteresse; falsidade; desespero; raiva; horror; descaso; desamparo.
<b>Agradabili- dade</b> <b>BCN (3ª)</b> <b>SP – ausente</b>	Beleza; colorido; natureza	Recordações; prazer; pertencimento; prazer; desfrute; incondicional; gozo de viver; amor.
<b>Movimento</b> <b>BCN (4ª)</b> <b>SP (4)</b>	Evolução; identidade; transforma- ção; projeto inacabado; novidade	Ambiguidade; acolhimento; não-acolhimento; estranheza; insegurança.
<b>Caixa de surpresas</b> <b>BCN (5ª)</b> <b>SP (5ª)</b>	Novidade; fluidez; liberdade; abertura; diferenciação; multipli- cidade;	Curiosidade; insegurança; isola- mento; proximidade; pertenci- mento;

Tanto Barcelona quanto São Paulo foram representadas predominantemente como polos de grande atração, mas ao mesmo tempo como cidades que geram mal-estar e sufoco. Uma das imagens encontradas, a de *contrastés*, que provoca uma ambiguidade de sentimentos em seus habitantes, entre a atração que uma cidade grande proporciona (gostar) e o alto custo que se tem que pagar por morar nela (mal-estar). É uma imagem as-

sociada às grandes cidades, causada pelo excesso de estímulos, obstáculos de circulação, estresse, mas que tende a um certo equilíbrio pelas oportunidades e atratividades oferecidas.

A ordem de saturação das respostas serviu para observar que São Paulo e Barcelona foram representadas como cidades *atração*. Com relação à Barcelona, está associada como segunda imagem, por se caracterizar como um modelo de cidade-exportação, principalmente em relação à arte, à cultura e à urbanização. São Paulo é vista como uma *cidade atração* (terceira imagem), que se associa às oportunidades oferecidas de trabalho e cultura.

Depois da de *contrastes*, a segunda imagem de São Paulo mais encontrada foi a de *destruição*. Caracteriza-se pela associação à poluição, excesso de concreto (verticalização), miséria, que mostram a decadência, a pobreza e as desigualdades sociais. A imagem de *destruição* de Barcelona corresponde à sexta (última) e está vinculada à degradação do verde, devido à alta densidade populacional ou contaminação, por ser uma cidade que dá mais importância aos carros, pela delinquência e imigração desenfreada, ou mesmo pela inacessibilidade de moradia.

A terceira imagem de Barcelona é a de cidade *agradável*, correspondendo à beleza da arquitetura, urbanismo e natureza (mar, verde e montanha) da cidade. Em São Paulo, não há respostas nesta categoria. A cidade *movimento* corresponde à quarta categoria, tanto de São Paulo quanto de Barcelona. É uma imagem que agrega movimento, inovação e mudança em Barcelona; dinamismo e velocidade em São Paulo. Por último, a quinta imagem de Barcelona e de São Paulo compara estas cidades com *caixas de surpresas*: em Barcelona, por trazer surpresas que são percebidas de forma positiva por seus habitantes; em São Paulo, pelas novidades, surpresas e curiosidades que a cidade suscita, mas que, às vezes, trazem ambigüidades de sentimentos.

Considerando a ordem de importância de aparecimento das imagens de Barcelona e de São Paulo, apontamos suas diferenças, principalmente, nas imagens de *atração*, *destruição* e de *agradabilidade* e encontramos identificações nas imagens de *contrastes*, *movimento* e *caixa de surpresas*. Detalharemos, a seguir, estas imagens, apresentando as principais metáforas, os mapas afetivos e trechos do discurso dos informantes.

Antes da apresentação das imagens, a título ilustrativo sintético, mostramos o quadro das duas cidades, com as metáforas que representam suas respectivas imagens, levantadas neste estudo.

### 6.2.1 Cidade de contrastes

O quadro 2 mostra as imagens de contrastes com as respectivas metáforas extraídas das respostas dos sujeitos de Barcelona e de São Paulo.

**QUADRO 2 - Imagens de cidade de contrastes, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo. Barcelona, junho/2001. São Paulo, março/2002.**

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad madrid	Cidade abacaxi
Ciudad fabrica / poema	Cidade caixa de sapato
Ciudad verano	Cidade trem de metrô
Ciudad cable	Cidade praça da sé
Ciudad habitación	Cidade livraria
Ciudad pecera	Cidade avião comercial
Ciudad chicle	Cidade praia vermelha do norte
Ciudad persona que te gusta	Cidade relógio
Ciudad realización personal	Cidade bomba-relógio
Ciudad selva de asfalto	Cidade liquidificador
Ciudad curitiba	Cidade nova iorque
Ciudad incomparable/ única	Cidade mercado de trabalho
Ciudad arte audi	Cidade momentos de vida
Ciudad corazón de cataluña	Cidade com algo bom e ruim
Ciudad manzana roja con puntos de podredumbres	Cidade caminhão
Ciudad amante	Cidade planeta terra
Ciudad museo	Cidade rio de janeiro
Ciudad punto de encuentro	Cidade droga
Ciudad periódico	Cidade formigueiro
Ciudad olla	Cidade dragão
	Cidade cactus
	Cidade espiral

A primeira imagem de Barcelona é a de *cidade de contrastes*. Define suas qualidades, por ser ela um exemplo de cidade moderna com um montante de estímulos e variedades abertos às pessoas, à cultura e à arte, mas que sofre problemas intrínsecos às grandes cidades, apresentando qualidades contrastantes: ruído/tranquilidade; poluição/natureza (agradável); colorida/cinza; alegre/séria; acolhedora/misteriosa.

A cidade de contrastes responde, primeiramente, à noção já comentada pela tradição da sociologia urbana, segundo a qual a vida nas cidades traz sempre uma atitude “blasé”, diferentemente da vida no campo.

Um rapaz de 22 anos, nascido em Barcelona, compara sua cidade com qualquer outra do mundo ou com seu próprio quarto: “Con cualquier ciudad del mundo o con mi propia habitación en la que hay de todo y en la que me siento feliz en ocasiones y en otras me agobia”.

Esta imagem de contrastes pode ser observada em Barcelona na *cidade de fábrica/poema*, por mesclar dureza com sensibilidade: “Por su estrés con una fábrica de aluminio (por el ruido), pero también tiene mucha belleza que se podría comparar con un poema de la época del Romanticismo”.

O mapa afetivo do respondente articula as seguintes respostas:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
No : 9 HOMBRE 25 AÑOS BARCELONA (vide desenho, p. 117)	Lynch: Monu- mentos (Plaza de Toros y Plaza España)	Representa la Plaça Espanha.	Caos: tráfico, polución; cantidad de gente; ruido.	Estrés; Ago- bio	Con una fábrica de aluminio y con un po- ema de la época del Romanti- cismo.	<i>Cidade fábrica/poe- ma</i> é aquela que seus constrastes articulam a dureza do sufoco com a sensibi- lidade da estrutura urbana.

A cidade Fábrica de alumínio/poema ameniza na cidade de Barcelona, por suas especificidades urbanísticas e de natureza, a dureza a que os habitantes nas grandes cidades estão submetidos. A agradabilidade ou a satisfação ambiental provêm da associação do cuidado com espaço construído e as qualidades oferecidas pela natureza. Podemos observar esta polarização na *cidade verão* (urbano e natureza), que se compara: “Con un día de verano, por uno lado agradable porque tiene mas luz, calor y por otro agobiante”. O mapa afetivo caracteriza as respostas desta informante:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 10 MUJER 32 AÑOS BARCELONA	Lynch: Monumentos (example e Tibidabo) Limites (mar)	Una ciudad que combina el mar y la montaña con zonas urbanas.	Que es una ciudad muy interesante; Pero hay Agobio; Tráfico; Gente; Falta de Espacio; Calor	Me provoca sentimientos de agobio de estar limitado, de no tener demasiado espacio. No me gusta para vivir.	Con un día de verano	<i>Cidade verão</i> é aquela em que seus contrastes polarizam a sensação de satisfação com a natureza e a limitação do urbano



O aspecto contrastante também está na relação entre a contradição de conviver, ao mesmo tempo, com o bem-estar de viver em uma cidade agradável, atrativa e rica e o mal-estar causado pela pobreza, prostituição, sujeira, estresse; a *cidade maçã vermelha com pontos de podridão*:

La compararía con una manzana (roja), que es muy bonita por fuera, muy apetecible, muy atractiva, que da muy buena impresión y también bastante rica por dentro, pero que tiene algunos puntos podredumbres como: la pobreza, la

prostituição, la suciedad, el estrés, la inseguridad ciudadana, el in civismo...

Seu mapa afetivo se articula da seguinte forma:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
No : 44 MUJER 36 AÑOS Pinós (Lleida) Barcelona (2,5 años de residencia)	Lynch Monu- mentos (Sagrada familia Monjuic) Conflu- ências (Ram- blas; Puerto)	Las imágenes reflejan: por una parte, los monumentos artísticos y turísticos y, por otra las actividades que acostumbra a realizar los ciudadanos como salir a pasear a las Ramblas, al puerto, a tomar algo en una terraza de verano...	Paseo; Monu- mentos; Verano; Terraza; Entraña- ble; agradable organiza- da; gente educada... ruido, tránsito, desigual- dades sociales...	El dibujo me pro- voca bien estar...	La com- pararía con una manzana (roja), pero que tiene algunos puntos podre- dumbres	Cidade maçã ver- melha com pontos de podridão é aquela que se contradiz entre o bem-estar de viver nela com o mal-estar de convi- ver com as desi- gualdades sociais

A contradição nas grandes cidades, como no caso de Barcelona, mostra como a afetividade do cidadão encontra-se em um processo contraditório entre afetar-se ou não se afetar com as desigualdades sociais ou com o sofrimento daqueles que não podem usufruir da cidade, já que é agradável estar nela, mas é desagradável experienciar a dialética inclusão/exclusão social na cidade.

Ainda no sentido da dialética inclusão/exclusão social, uma estrangeira aborda os contrastes na cidade de Barcelona tomando como referências a relação entre atratividade e fechamento, a interculturalida-

de e a falta de uma visão mais consciente da realidade. Esta é, para ela, a *cidade museu*: “Barcelona como una ciudad arquitectónica y muy bonita pero cerrada a la interculturalidad, la pluralidad y poco consciente”. Seu mapa configura-se da seguinte maneira:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
No: 48 Mulher 34 anos Brasil 5 anos em San Feliu (BCN)	(Lynch) Monu- mentos (Torres Vila Olím- pica; Sagrada Família; Pez Vila Olím- pica; Monjuic Parque Guell)	Barcelona como una ciudad arquitectó- ni-ca, muy bonita, pero cer- rada a la interculta- ra-lidad, la pluralidad y poco consciente	Armonía urbana. ciudad bellísima llena de contras- tes: Inmi- gración	Satisfacci- ón indivi- dual; Tristeza; Solidari- dad; Seguridad; Placer; Dolor	Un mu- seo	A cidade museu é aquela, em que os contrastes impossibili- tam seus habitantes de viver a so- lidariedade, pois convi- vem com a satisfação e o prazer da harmonia urbana e a tristeza e dor do fe- chamento às diferenças.

É importante frisar que a estrangeira fala de uma satisfação individual e da solidariedade como partes na *cidade museu* que não se reconciliam. Este descompasso entre os interesses individuais e coletivos nas cidades que têm o modelo de planejamento estratégico, como Barcelona, reflete um desequilíbrio de investimentos em áreas da cidade, conforme abordado por Arantes (2000, p.28). Segundo a autora, tal descompasso culmina em um processo de construção da cidade que “distribui esculturas, museus e edifícios de alto padrão atraindo aqueles que têm con-

dições de escolher onde viver, trabalhar e gozar sua afluência”. Não é, portanto, sem fundamento a imagem da *cidade museu*, que aponta uma elitização pela cultura com objetivo de atrair investimento.

O fechamento também se manifesta na *cidade jornal*. É uma imagem de contrastes, porque polariza sentimentos enriquecedores, que qualificam Barcelona como uma cidade multitemática, mas, ao mesmo tempo, favorece o isolamento e o anonimato: “*Barcelona parece con un periódico, porque tiene muchos apartados y dentro de ella muchos temas. Hay anonimato de las personas y aislamiento*” (Mujer, 25 anos, Mataró -BCN).

Uma outra mulher nascida em Barcelona, de 22 anos, que vive em uma cidade vizinha há 18 anos (Canovelles), não vê solução para uma vida de qualidade na cidade de Barcelona, por ser grande e, por isso, estressante. Ela prefere as cidades pequenas (los pueblos), apesar de considerar a beleza e a multiculturalidade de Barcelona:

BCN es muy rica culturalmente, tiene muchas cosas bonitas para visitar y se promueven muchas iniciativas. Pero yo prefiero desplazarme desde donde yo vivo, pues me interesa ver algo, pero no viviría aquí porque toda urbanidad me estresa.

A respondente fala do estresse vivido em Barcelona, por ter que viver dois mundos: o subterrâneo e o de fora: “*Para mi BCN son dos mundos: el subterráneo, muy útil para transportarse, mas para mi claustrofóbico, y el mundo de afuera mas iluminado y agradable*”.

Com a metáfora do chiclete, a habitante de Barcelona dá o seu limite de passagem pela cidade: “*Comparo Barcelona con un chicle. Me gustan mucho los chicles, pero cuando hace muchas horas que estar en la boca me cansa. Me agrada BCN pero para estar todo día cansa*”.

Assim como Barcelona, a primeira imagem de São Paulo é a de contrastes. Caracteriza-se, principalmente, pelas contradições sociais. A cidade é atraente pelas oportunidades que cria, mas com um custo muito alto. As atrações são principalmente culturais, artísticas e de trabalho.

Os sentimentos característicos têm um aspecto de prazer e de agradabilidade (alegria), como também de tristeza, raiva. Os contrastes



dos sentimentos encontrados podem ser de euforia e depressão; acitação e distanciamento; liberdade e prisão; amor e ódio; frieza e calor; prazer e pressa; dia (rotina) e noite (serenidade e liberdade); angústia e esperança; felicidade e decepção; orgulho e decepção; revolta e esperança; conforto e confusão.

As qualidades podem ser paradoxais, como ordem e desordem; progresso e miséria; cultura e injustiça; desconforto e dinheiro, prosperidade e perigo; caos e funcionalidade; padrão e novidade; ácida e doce; rica e pobre; feia e bonita; desenvolvida e subdesenvolvida; limpa e suja; dominação e submissão; coletiva e individual; encontro (íntima) e analítica. Vejamos alguns exemplos de metáforas que remetem à imagem de contrastes de São Paulo. Uma jovem de 25 anos a vê como uma cidade tão complexa como os sentimentos humanos e a compara com a “*cidade sentimentos*” (os mesmos que passam pela nossa vida: alegria, tristeza, frustração, amor). A *cidade sentimentos* é aquela que, apesar dos contrastes, demonstra que está viva, pois assim é a vida, complexa como os sentimentos. Seu mapa de respostas:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
No : 31 Sexo: Mulher Idade: 25 Cidade: SP (Vide desenho em anexo)	Metafórico: dia e noite em São Paulo	O dia é um caos, as pessoas estão correndo; A noite é bela, passa serenidade, liberdade, olhar para si e para o outro	Rotina e a preocupação. Liberdade e calma	São Paulo é fonte de muitos momentos de prazer e de muitos momentos de agonia. Às vezes, amo São Paulo e, às vezes, não a suporte.	Cidade sentimentos	A cidade sentimentos é aquela em que os contrastes, são tão complexos como os sentimentos e, por isso, está viva.




Em seus depoimentos, os entrevistados de São Paulo abordam o pertencimento como inerente à imagem de contrastes de sua cidade, quando afirmam, por exemplo, que nela as “pessoas estão presas por livre escolha” e que, apesar do concreto dos edifícios, as árvores florescem”. É o que uma respondente de 50 anos, originária de Itaiá, fala sobre a cidade e a compara com um *abacaxi*: “*Espinhento por fora, pode estar doce ou azedo. É ácido. Às vezes, fere a boca mesmo que esteja bem descascado. Quando está doce é delicioso*”.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 1 Sexo: F Idade: 50 Cidade: Itaiá (30 anos em São Paulo)	Metafórico	São Paulo é uma cidade muito grande, com muitos edifícios parecidos; poluída visualmente. E com muitos carros. Uma cidade caótica e funcional.	Padrão; Movimento; Poluição; Caos; Distanciamento; pessoas interessantes; propagandas desordenadas.	De pertencer, apesar de tudo!!! Aceitação	Cidade abacaxi	A <i>cidade abacaxi</i> é aquela que traz contrastes de prazer (doce) e desprazer (azedo), que pode ser superado pelo sentimento de pertencimento.



O pertencimento, mesmo nos contrastes, é reforçado por outra respondente de 21 anos, nascida em São Paulo: “*Com seus defeitos e qualidades adoro essa cidade*”. (Mulher, 21 anos, nascida em São Paulo).

Os contrastes em São Paulo, porém, podem associar-se ao contexto próprio da modernidade com todos seus lados, que envolvem riqueza e pobreza, desenvolvimento e subdesenvolvimento. Pode ser comparada com *um trem de metrô*. O mapa seguinte explica esta comparação:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 5 Sexo: M Idade: 26 Cidade: Ponta Grossa-PR (4 anos em SP)	Metafórico  	O arranha-céu paulistano – concreto, avenidas e carros.	Modernidade em toda a sua complexidade Desenvolvimento; Cultura; Progresso; dinamismo; tecnologia; pobreza.	rica – pobre feia – bonita desenvolvida – subdesenvolvida limpa – suja	Com um trem de metrô, que anda sempre depressa e com muita gente.	<i>A cidade trem de metrô</i> é aquela que traz contrastes próprios da modernidade, onde a velocidade e a aglomeração são suas principais características.

Os contrastes entre “violência, pobreza, conturbada, com todo tipo de pessoas e lugares” e “um cantinho de harmonia em São Paulo” relacionam-se com a *cidade liquidificador*, que gera tristeza, revolta, confusão, pela situação atual, mas conforto por saber que também há um cantinho na cidade para a respondente, de 22 anos, nascida em São Paulo. A imagem da cidade é explicada “*como um liquidificador onde tudo se mistura, se embola*”.

A mesma imagem da *cidade liquidificador*, com o mesmo sentido, é apontada por outra respondente de 22 anos, também nascida em São Paulo: “*Com um liquidificador: que é onde você pode misturar a maior variedade de ingredientes para resultar em algo homogêneo (no caso, a sociedade paulistana como um todo)*”.

Na imagem da *cidade liquidificador*, o sentido dado pelas duas respondentes coincide com a ideia de que os contrastes encontrados relacionam tristeza, desesperança, ódio (revolta) e confusão com esperança, motivação e felicidade, mas ocorre o encontro com a harmonia de um lugar e da identificação com o igual, apesar da variedade.

Há uma afinidade desta imagem com os estudos sobre a cidade de São Paulo em seu aspecto multicultural, que demonstram a abertura para a diversidade, o estrangeiro que encontra territórios específicos que lhe trazem identidade. A identidade dos bairros confirma esta trajetória, pois

alguns deles refletem características próprias e um sentimento de identificação, costumes, tradição, que caracterizam São Paulo como uma cidade com vários “pedaços” (MAGNANI, 1998).

A imagem de cidade de contrastes, em São Paulo, encontra sua maior expressão nas desigualdades sociais. A imagem da *cidade Praça da Sé* é um exemplo de metáfora associada a uma cidade “para quem tem dinheiro e outra para quem não tem”. O mapa afetivo que se segue mostra este tipo de resposta:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 6 Sexo: homem Idade: 31 anos Cidade: SP	Metáfora	Contra- dições sociais: favelas en- tre arranha- céus.	Feiúra; injustiça; domina- ção; beleza; submissão; Uma ci- dade para quem tem dinheiro e outra para quem não tem.	Perplexi- dade; às vezes, raiva.	Com uma parte dela: a praça da Sé.	<i>A cidade Praça da Sé</i> é aquela que, em seus con- trastes, assim como na Praça da Sé, apresenta feiú- ra e beleza, perplexidade e raiva, diante das injustiças sociais.

## 6.2.2 Cidade Atração

**QUADRO 3 - Imagens de cidade atração, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo. Barcelona, junho/2001. São Paulo, março/2002**

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad Nova York Ciudad Pecera Ciudad Menú	Cidade Labirinto Cidade Domingo no Parque Cidade Recife

continuação

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad Tren para Paris	Cidade Bomba-Relógio
Ciudad Mercado	Cidade Vulcão
Ciudad Viaje	Cidade Nova York
No Hay Comparación	Cidade Feira Livre
Ciudad Gin Tonic	Cidade Vulcão
Ciudad Librería	Cidade Avião Cheio de Passageiros
Ciudad Crisol	Cidade Epicentro
Ciudad História del Urbanismo	Cidade Locomotiva
Ciudad Arte	Cidade Percurso entre Vários Espelhos
Ciudad Parque Temático (2)	
Ciudad Portuaria	

A imagem da cidade de Barcelona como atração é distinguida pela atratividade do ambiente cultural diverso e de alto nível; por oferecer mil possibilidades de estar bem, crescer, reunir cultura, beleza, conhecimento, negócio, arte; estímulo ao pensamento e ao conhecimento, pela facilidade de acesso às informações e aos livros, e por permitir a conexão individual e coletiva.

Uma cidade com riqueza de oportunidades, que se caracteriza pela possibilidade de escolha, “*es una ciudad muy interesante, que tiene de todo que quieras elegir. Hay mucha cultura y hay muchas cosas bonitas*” (Mujer, 53 Años, Andaluzia, 32 años en Barcelona).

A imagem de atração, vinculada à capacidade de cada um escolher o melhor que lhe pareça, foi relatada por um habitante de Barcelona, originário de Vic, que vive há quatro anos na cidade e que a comparou com uma *cidade mercado*. Seu mapa configura-se da seguinte maneira:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
N.17 Homem 36 AÑOS VIC (BCN) (4 año) (Ver pag. 110)	Metáfora	Un gran espacio abierto a la entrada y a la salida de cualquier producto humano, con pocos puntos negros	Mestizaje; Libertad; Futuro; Calor	Alegría, buen humor y esperanza... es muy fácil encontrar un espacio en el que relajarse y ver la vida.	Con un mercado en lo que cada uno puede adquirir lo que mejor le parezca, entre la gran variedad de oferta.	<i>A cidade mercado é aquela cujas qualidades de atração combinam liberdade e variedade com sentimentos de alegria, bom humor e esperança.</i>

Os sentimentos associados de prazer e bem-estar fazem parte da imagem de atração e de um sentimento de gratidão pelo acolhimento da cidade, quando se trata de uma estudante de pós-graduação estrangeira que está morando na cidade para estudar:

*El dibujo me despierta el sentimiento de estar en casa, de sentirme bien, de amor incondicional por una ciudad que siempre me ha tratado muy bien y a la que espero volver siempre. Amor; Nostalgia; Gusto; Admiración; Bienestar; Placer. (MUJER, 28 años, Brazil).*

A imagem de cidade atração também se associa a Barcelona com a História do Urbanismo, conforme discutimos nos capítulos anteriores sobre sua tradição histórica urbana. De acordo com um aluno de pós-graduação esta tradição está em sintonia com variedade, qualidade e ordenação dos cenários urbanos que facilitam um contexto favorável ao estudo:

*Es una ciudad de tamaño asequible y con una variedad de escenarios urbanos que la hacen interesante... variada, desde otras pésimas a inmejorables, lo que le da unas cualidades*

*para los estudios importantes.* (Hombre, 61 años, Lleida, vive en Barcelona a 58 años).

Ainda como uma imagem de atração que favorece ao conhecimento, outro estudante de pós-graduação elabora a metáfora da *cidade Gin-Tonic* e explica esta qualidade por proporcionar a atratividade com intimidade e coletividade: “estímulo al pensamiento y al conocimiento por la facilidad de acceso a la soledad y a la colectividad, las fuentes de información y a los libros”.

Esta imagem reflete as estratégias de intervenção proposta para em Barcelona, para o Fórum 2004, cujo grande tema é transformar o bairro de Poblenou em uma nova centralidade denominada”, de “cidade do conhecimento”, aglutinando também uma nova centralidade para Barcelona dentro da Europa.

A atração da cidade de Barcelona pode combinar vários elementos de beleza, diversão, multiculturalidade, natureza, modernidade, integrando centros comerciais, lazer, desenho e surpresas e, por isso, é comparada com a cidade parque temático: “*Barcelona se compara a un parque temático, con atracciones, combinando bullicio con cultura, ocio, diseño. Da ilusión de visitarlo y sus sorpresas.*” (Mulher, 27 años, Sta. Coloma, BCN).

Dentre as diversas ofertas de multiculturalidade, encontra-se aquela associada ao lazer e ao tempo livre, que “evoca sentimientos positivos do tempo livre, tranquilidade”. Estamos falando da *cidade trem para Paris*, de uma estudante de graduação de Psicologia, de 19 anos, originária de Barcelona: “sentimientos que puedes experimentar al ir en un tren de París: una gran abertura a nuevas culturas y aún crea ciertos problemas”.

Apesar da imagem de atratividade estar acompanhada de qualidade e de grande parte de sentimentos positivos, outros sentidos são encontrados que abordam frustração do habitante por não alcançar as ofertas da cidade. A frustração resultante da distância entre o que existe lá fora e o que é possível ter no aspecto individual é apontado por uma Andaluz:<sup>48</sup>

*El sentimiento que siempre he tenido, es aquella frustración de no poder tener lo que quiero: una terracita y balcones.*

---

48 Habitante da comunidade autônoma espanhola de Andaluzia.

*Cuando dibujo una zona verde es el ansia que siempre tengo de ver el verde. (Mujer, 53 Años, Andaluzia, 32 años en Barcelona).*

Este mesmo sentido é encontrado na imagem da *cidade menu*, que combina atratividade com elitização. O mapa de um respondente de 34 anos, nascido em Barcelona, aponta esta dimensão:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
N. 13 Homem 34 anos Barcelona (Ver pag. 110)	Lynch	Es una pequeña descripción visual de cosas que posee la ciudad de Barcelona	Comodidad, masificación; interés económicos considerables Limpieza	Alegría; Orgullo; Tranquilidad; Respeto; Equilibrio Placer	Con el menú de un buen restaurante: exquisitez y que consigues que se disfrute. Pero al final, la cuenta, es bastante cara.	<i>A cidade Menu</i> é aquela cuja atratividade articula a riqueza e o desfrute, sentimentos de alegria, orgulho e de tranquilidade com um alto preço.

Este último sentido, associado à imagem de atração em Barcelona, remete à discussão de processos de intervenção urbanística das cidades, pautados no planejamento estratégico, em que a revitalização, reabilitação, revalorização de determinadas áreas antigas ou degradadas transformam-nas em espaços elitizados que promovem o “retorno das camadas afluentes ao coração da cidade”, a gentrificação estratégica (ARANTES, 2000).

Em São Paulo, a cidade atração caracteriza-se principalmente pela possibilidade de acesso à cultura, à diversidade e ao trabalho. É a cidade das oportunidades, aceitação do diferente. Há um sentimento de pertença relacionado com o fato de ser originado desta cidade nesta imagem. Existe um sentimento de identificação, apesar de tudo e dos contrastes, de alegria e mudança de humor, observação e impaciência. Afeto, ternura, ausência, solidão e fé podem estar presentes.



Uma imagem com sentido mais geral de atração da cidade de São Paulo aparece na *cidade domingo no parque*, segundo respondente de 28 anos, com titulação superior, residente há dois anos: “*com um domingo no parque, onde todos os gostos, tribos, cores, valores se fazem presentes, mostrando a diversidade humana*”.

A imagem atração associa-se ao pertencimento, o que torna a cidade aconchegante e bela: “*Que é a cidade mais aconchegante, cultural e de negócios do Brasil*” (mulher, 33 anos nascida em São Paulo); “*A cidade é cheia de belezas que as pessoas não percebem*” (homem, 52 anos, nascido em São Paulo).

A cidade atração não encobre as contradições de São Paulo, seus problemas, havendo mesmo um certo sentimento de orgulho, até nos recém-chegados. Uma estudante nascida em São Bernardo compara com a *cidade Nova York* ou *cidade feira livre*: “*eu gosto da cidade, é uma cidade agitada, bem grande e contraditória, por ser exclusora, às vezes, e receptiva em outras. Eu sinto orgulho de morar em São Paulo*” (mulher de 20 anos e nasceu em São Bernardo, SP).

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 43 Sexo: Mulher Idade: 20 Cidade: São Bernardo 5 meses em São Paulo	Metafórica	O desenho representa arranha-céus; urbanização intensa e desorganizada.	Confusão, agitação, desorganização, segurança, como se a cidade fosse um lugar seguro, porém tivesse uma poluição visual; Afetividade; interesse	Eu gosto da cidade, é uma cidade agitada, bem grande, e contraditória (por ser exclusora, às vezes, e receptiva, em outras. Eu sinto orgulho de morar em São Paulo.	Eu a compararia com NY, que é uma outra cidade bem semelhante a São Paulo. Eu também compararia com uma feira livre por ser um centro comercial e financeiro grande.	A cidade Nova York é aquela que sua atratividade expressa-se pelo que é oferecido por sua estrutura, com tudo que lhe é próprio.



A atratividade expressa-se no pertencimento ou mesmo no apego de ser originário de São Paulo, novamente com o sentimento de aceitação incondicional de tudo que existe nela. Uma aluna de pós-graduação de 44 anos explica seu desenho, representado por edifícios, monumento às bandeiras e um ônibus:

*O desenho para mim tem um título: 'Minha cidade'. É a terra onde nasci e me criei. Adoro SP, apesar da poeira, do asfalto, do concreto, é uma cidade acolhedora e multicultural. Se dêssemos um 'close' no ônibus, veríamos ou vemos pessoas vindas de todos os locais do Brasil e do mundo, e seus descendentes.*

A respondente aborda o sentimento de pertença no desenho, por sentir-se vinculada a vários grupos: “*Eu gosto dele. Se eu for usar uma linguagem 'social', posso dizer que me traz sentimento de PERTENÇA a diversos grupos e a um lugar (até a diversos, já que a cidade é multicultural e eu sou filha de imigrantes).*”

O sentimento de pertença encontrado em São Paulo associa-se, principalmente, à atratividade, que também se vê como perspectiva do que ela pode vir a ser no futuro. De acordo com a mesma respondente, é uma *cidade campo a ser arado*: “*imagino também um campo a ser arado, com muitas possibilidades de plantio, além das que já tem*”.

### 6.2.3 Cidade Destruição

**QUADRO 4 - Imagens de cidade destruição, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo.**

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad Barco Ciudad Tuberías Ciudad Bomba a Punto de Explotar	Cidade Casa de Abelha Recém-Chacoalhada Cidade Liquidificador

continuação

BARCELONA	SÃO PAULO
	Cidade Carro Velho e Desconfortável Cidade Torre de Babel Cidade Outro Modo de Vida(Oposto) Cidade Guerra Cidade Arapuca Cidade Honolulu (Oposto) Cidade Hospital das Clínicas Cidade Seres que Não se Comunicam Cidade Bomba Atômica Cidade Colmeia de Abelhas Cidade Batalha Cidade Caleidoscópio Cidade Indivíduo Frustrado Cidade Barril de Pólvora

A imagem de destruição em Barcelona associa-se à falta de verde e à alta densidade populacional. A decadência vincula-se à artificialidade, em dar mais importância aos carros do que às pessoas, o que leva seus habitantes a se locomoverem mais individualmente. Os sentimentos podem ser a impossibilidade de sentir vínculo, *cidade barco*, ou mesmo aqueles que se referem à solidão, *cidade esgoto*. A *cidade bomba a ponto de explodir*, é uma imagem associada à raiva e ao desespero. Vejamos os mapas dos habitantes que representam estas metáforas:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº:2 Sexo: ho- mem Idade: 34 anos Cidade: BCN	Lynch Monu- mentos (Torre Villa Olímpica, Sagrada Familia, catedral, Ramblas)	Representa un humilde boceto de tres detalles arquitecto- nícos de Barcelona	Excesiva- men-te densa, con falta de grandes zonas verdes.	Senti- mientos, ninguno es difícil decir: 'amo mi ciudad'	Con un barco	<i>A cidade barco</i> é aquela que se encontra destruída pela excessiva densidade populacio- nal e falta de áreas verdes, de maneira que seu ha- bitante se vê impedido de vincular-se e dizer que a ama.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 47 Sexo: Ho- mem Idade: 28 Cidade: Valparaíso (Chile) Um ano em Barce- lona	Metafó- rico	El dibujo expresa una ciudad con mucho concreto y cemento, con grandes edificios y diseñada para el transporte, pero en la que no considera a la gente y que se siente tan pequeña en la ciudad	Pequeñez; Diseño; Artifi- cialidad, donde la naturaleza silvestre no cabe. Mo- dernidad; Decaden- cia	Soledad, dado que hay gente que no se comunica o se acom- paña por perros o carros de compra. Una mayor importan- cia a los autos do que a las personas.	Con una ciudad que tuviera mu- chas tuberías en donde la gente se transporta individual- mente, pero que no se encuentra y no se reúne. Es como una soma de individuali- dades	<i>Cidade esgo- to</i> é aquela em que o sentido de destruição prioriza o concreto e os carros mais do que as pessoas, tornando a cidade arti- ficial e seus habitantes solitários.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 65 Sexo: Homem Idade: 32 anos Cidade: BCN (Vide desenho em anexo)	Lynch Monu- mentos (Torre de Corserolla; Tibidabo) Caminhos (Diagonal) Limites (Mar y montaña)  Metafórico (Todo o desenho envolvido em uma grande bomba)	Barcelona es una bomba a punto de explotar. Vivienda inaccesible, delincuencia, inmigración desbocada, contamina- ción, tráfico infernol, suciedad por todos los sitios, falta de mante- nimien-to de parques, dejadez, etc.	Que ya no es una ciu- dad donde se puede vivir, que se ha conver- tido en un escaparate comercial para tu- ristas. No quiero una ciudad cara y de diseño en el que vivir en ella se ha con- vertido en un lujo.	Tristeza, ya que Barcelona ha dejado de ser un buen lugar para vivir. La única solución es mar- char de la ciudad; Rabia; Desespe- ra-ción; Increduli- dad; Ago- bia; Mal rollo	Con una bomba a punto de ex- plotar	A <i>cidade bomba a punto de explodir</i> é aquela que se encontra destruída em sua capacidade de suprir as necessida- des básicas de seus habitantes, priorizando o turismo, provocan- do raiva, desespero, sufoco e mal-estar.

A primeira metáfora (primeiro mapa de respondentes de Barcelona) caminham paralelamente a outras já encontradas nas imagens de contrastes, relativas ao estilo de vida das grandes cidades, em que a artificialidade e o anonimato são intrínsecos ao modo de vida urbano. A segunda metáfora reforça a ideia de Barcelona como cidade modelo, que prioriza uma imagem para o exterior, ou para o turismo, provocando um mal-estar para aqueles que vivem o seu cotidiano. Conforme o respondente do segundo mapa de Barcelona, que está de passagem para estudos na cidade: *“es interesante de conocer y vivir por algún tiempo, porque es difícil de pensar que podría ser una ciudad para vivir toda la vida”*.

Em São Paulo, a decadência expressa-se pelo aperto, sufoco e pela impossibilidade de estar no meio-termo. A massificação apodera-se dos indivíduos. Se estiver nela, tem de ser “liquidificado”. A poluição da cidade e a existência de muitos prédios e concreto mostram a decadência, pobre-

za, desigualdades, pestilências, doenças (problemas respiratórios) e morte. Os sentimentos mais presentes são o de tristeza, desânimo, conformidade, desesperança, impotência, angústia, solidão, falta de afeto, falta de união, indiferença, insatisfação, apatia, medo, pavor, inquietude, estresse, desconforto, incômodo, distanciamento, insensibilidade, frieza, descaso, falsidade, raiva, horror, ódio, desespero, desamparo, alerta, superficialidade, impessoalidade, indiferença, egoísmo, diversidade, prisão, massificação, caos, desordem.

Nesta categoria, podemos até citar de São Paulo alguns benefícios existentes na cidade, como a possibilidade de acesso à cultura, à arte e à informação, o que não é suficiente, contudo, para a expressão de sentimentos potencializadores. Os sentidos encontrados na imagem de destruição mesclam-se aos relativos às desigualdades sociais, ao individualismo econômico e ao modo de vida excludente encontrado nas grandes cidades, e mesmo à destruição da natureza. A “*cidade casa de abelhas recém-chacoalhada*” envolve o estresse da aglomeração, o individualismo e a poluição. O mapa do respondente n. 4 ilustra um tipo de imagem de destruição:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 4 Sexo: Homem Idade: 50 Cidade: Belo Horizonte. Nível superior (11 anos em SP)	Metafórico	Um amontoado de prédios, com gente demais, todos os níveis e classes misturadas, mas sem se conhecer e sem ligar umas para as outras.	Massificação e diversidade	Solidão e separação; microuniverso; distância de coisas que realmente têm valor <i>per si</i> . Impessoalidade e egoísmo. Diversidade e massificação; Objetividade e assertividade.	Casa de abelha recém-chacoalhada	A <i>cidade casa de abelhas recém-chacoalhada</i> é aquela em que a destruição é sentida, principalmente, na relação entre as pessoas, onde a massificação, a impessoalidade, o egoísmo e a solidão imperam.



O mesmo respondente aponta a imagem de decadência pelo sentido de destruição da natureza e da falta de verde:

*As montanhas ao fundo são uma saída, e mesmo a saída está abarrotada. A poluição impede a visão e mesmo a clareza de qualquer sol. O verde fica distante, em um outro lugar. Um lugar onde quem fica é para chegar a alguma outra condição. E pensa sempre em sair, assim que puder.*

Outras respostas apontam o individualismo na cidade de São Paulo:

*É um lugar que você precisa saber o que quer para conseguir orientar-se nela e sintonizar-se com o grupo ou com as coisas que você quer. Tem gente demais que não se conversa e não quer se conversar. Tem muito concreto e muito carro que incrivelmente funciona (de fato, não deveria funcionar). É uma cidade massacrante onde se você tem uma ideia original, outras mil pessoas tiveram a mesma ideia, ao mesmo tempo. Não há maneira de se ser original em SP. (Respondente n. 4).*

*Um conglomerado de gente apressada e que pouco usufrui o gozo de viver. Submetidos a uma situação de sujeitos produtivos/ assalariados, destroem a si e aos seus próximos na luta pela precária sobrevivência. Econômicos no pouco, perdulários no muito. (homem, 34 anos, nascido em Fernandópolis, São Paulo).*

*Cidade Batalha, onde não se respeita o outro. Uma constante batalha. (Mulher, 22 anos, de Anápolis, Goiás).*

Desesperança, falta de perspectiva de mudança e nostalgia são encontradas na cidade *carro velho e desconfortável*:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 17 Sexo: Mulher Idade: 33 anos Cidade: Rio de Janeiro (2 anos e nove meses em São Paulo) Titulação superior	Metafórico	É uma cidade poluída, concreto, cinza e, paradoxalmente, apesar da ausência de cores, cheia de vida, gente. Pessoas se mantendo impacientes e sempre apressados. Pessoas presas em blocos de concreto, os apartamentos.	Que é uma cidade rica culturalmente falando, mas triste em seu cotidiano. Uma cidade de pessoas só no último sentido do termo.	Um pouco de tristeza e desesperança, no sentido de que há pouca ou nenhuma perspectiva de mudança. Angústia.	É um carro velho e desconfortável: tem seu “quê” de utilidade, mas polui, é sujo, dá problemas (de saúde, inclusive). Tem outro “quê” de nostálgico, de velhos tempos que não voltam mais.	<i>A cidade carro velho desconfortável</i> é aquela que, em seu ímpeto de destruição, induz a sentimentos de tristeza, desesperança e nostalgia por velhos tempos que não voltam mais.



Outra imagem de destruição voltada para o sentido das desigualdades sociais encontra-se na *cidade colmeia de abelhas*:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 41 Sexo: Mulher Idade: 23 anos Cidade: São Paulo Universitária	Metafórica	A realidade brasileira, a diferença entre classes, a miséria, a falta de cidadania.	Uma mistura de raças, pessoas favorecidas, uma cidade de pedra, mas, no fundo, com grande coração cheio de vida...Anda debaixo de crueldades.	Um pouco de tristeza, mas no dia-dia talvez não me cause esse sentimento, isto está relacionado a tudo que se vê e é triste, é o descaso. Pavor; indiferença	Com uma colmeia de abelhas	<i>A cidade colmeia de abelhas</i> é aquela em que a destruição se expressa na miséria e na falta de cidadania, suscitando sentimentos de tristeza e desesperança



Encontramos na imagem de destruição de São Paulo sentimentos recorrentes de tristeza, desesperança e medo, que, na compreensão



da afetividade segundo Espinosa, correspondem às paixões tristes que geram potência de padecimento e que despotencializam a ação do indivíduo no mundo. É nesta imagem que vemos que o encontro do indivíduo com a cidade perde a sua potência, gerando distanciamento, não envolvimento e falta de participação cidadã. É como se o indivíduo estivesse constantemente defendendo-se e esperando uma oportunidade para fugir da cidade.

Não é sem motivo que, dentre as várias metáforas apontadas na imagem de destruição tanto de Barcelona quanto de São Paulo, estão aquelas que se referem a situações iminentes de perigo de morte: *cidade guerra* (SP), *cidade bomba atômica* (SP), *cidade batalha* (SP), *cidade barril de pólvora* (SP) e *cidade bomba a ponto de explodir* (BCN). Esta imagem demanda sempre uma atitude de alerta, para não ser “abocanhado” pela cidade, segundo um habitante de São Paulo: “*São Paulo é como uma arapuca. Se o sujeito escorrega (por diversas razões, seja de ordem financeira, da saúde ou psicológica), ele pode ser ‘abocanhado’ pela cidade.*” (Homem, 23 anos, nascido em São Paulo).

#### 6.2.4 Cidade agradável


##### QUADRO 5 - Imagens de cidade agradável, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo

BARCELONA
Ciudad Coche Eléctrico
Ciudad de Origen
Ciudad Mar
Ciudad Paloma/Barco a Vela
Ciudad Hogar Ideal
Ciudad Hogar
Ciudad Madrid

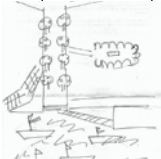
Esta categoria foi encontrada somente em Barcelona. A imagem de agradabilidade relaciona-se diretamente a sentimentos de satisfação com a beleza da cidade, principalmente pela beleza da natureza. O sentido da

natureza aborda o verde, o mar e a montanha: “*Barcelona es una ciudad en la que predomina el mar y la montaña. Ambos son importantes para describirla*” (Mujer, 36 Anos, Barcelona).

A comparação com um *carro eléctrico* mostra que é uma cidade do verde, que preza pela sustentabilidade ambiental. O mapa da aluna de Psicologia, de 23 anos, nascida em Barcelona, apresenta este sentido:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 3 Sexo: Mulher Idade: 23 Cidade: BCN Universitária 	Metafórica (Árvore e parque)	BCN procura conservar la naturaleza.	Ecología; Urbanismo; Cultura; Integración.	Respeto, amor por la naturaleza. Aprecio; Sensibilidad.	Con un coche eléctrico.	<i>A cidade carro eléctrico</i> é aquela cuja agradabilidade encontra-se vinculada à preservação da natureza e à sua sustentabilidade

Na imagem de agradabilidade, estão presentes respostas das qualidades de beleza, colorido e de natureza agradável da cidade, que expressam pertencimento, recordações da infância e sentimentos de prazer de desfrutar do tempo livre. O mapa da professora de 43 anos ilustra este tipo de resposta:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 31 Sexo: Mulher Idade: 43 Cidade: Baga 25 anos em Barcelona Titulação superior 	Caminhos (Ramblas); Limites (mar; Vila Olímpica)	El camino que desde el centro de la ciudad me lleva hasta el mar...	Belleza; Colorido; Paseo; Multitud; Historia. Una hermosa ciudad, abierta y cosmopolita. Un clima agradable	Sentimientos placenteros, de disfrutar del tiempo libre, recuerdos de mi época estudiantil. En definitiva, del goce de vivir	Con una paloma (uno de mis primeros recuerdos de esta ciudad, la Plaza Cataluña llena de palomas) y con un barco de vela	<i>A cidade pomba</i> é aquela cujo sentido de agradabilidade faz o habitante vivenciar sentimentos de prazer, desfrute e de leveza, como na infância.

Encontramos respostas na imagem de agradabilidade que remetem a sentimentos de amor e de comparação da cidade de Barcelona *com um lar ideal*. Estas foram respostas encontradas em duas senhoras, uma de 80 e outra de 65 anos, ambas originárias de Barcelona. A primeira expressa seu sentimento em relação à cidade:

*A mi madre no la veía guapa, pero yo encontraba en ella algo muy particular. Así veo Barcelona. Porque la amo. No me preguntes se estoy enamorada de Barcelona pues estoy cada día, una sorpresa siempre.* (Mulher, 80 anos, Barcelona).

O mapa afetivo da segunda respondente:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 58 Sexo: Mulher Idade: 65 Cidade: Barcelona Estudos de segundo grau	Metafórico	El mar mediterráneo. Interpretar un sentimiento.	Pensamiento; Raíces;	Ilusión; Alegria; Euforia; Amor a mi tierra; Es mi tierra;	Mi hogar	A cidade lar é aquela cuja agradabilidade é tão íntima como a sua própria casa.



Em São Paulo, não encontramos respostas de agradabilidade, porém o sentido de agradabilidade pode ser observado nas outras imagens quando vinculado à pertencimento, mas não relacionado com beleza e natureza da cidade.

Ressaltamos algumas respostas de pessoas de faixa etária maior, em que abordam sentimentos de pertencimento à cidade de São Paulo, quando a vinculam às recordações da infância. Uma senhora de 78 anos fala de sua infância em São Paulo: *“Que tenho saudade dos tempos que eu era menina. Faz tempo. Era bom e havia bondade e amor. Amo S.P”*.

### 6.2.5 Cidade movimento

**QUADRO 6 - Imagens de cidade movimento, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo**

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad Persona	Cidade Movimento da Terra Em Relação ao Sol
Ciudad Sagrada Família	Cidade Cachoeira
Ciudad Ser Vivo	Cidade Relógio Despertador
Ciudad Vida de una Persona	Cidade Meu Mundo Interno
	Cidade Nova Iorque

Esta categoria encontrada em Barcelona e São Paulo caracteriza-se pelo aspecto de constante mutação, movimento e evolução. É uma imagem derivada da de contrastes, com algumas diferenças de matizes. Nas imagens de movimento podem variar qualidade e sentimentos nos seus aspectos positivos e negativos, como na de contrastes, com o diferencial do sentido processual.

A cidade movimento em Barcelona busca uma identidade que lhe seja característica. Tem o aspecto de estar em contínua evolução, movimento e transformação e, como um projeto inacabado, sempre desperta uma ação nova. Os sentimentos podem ser ambíguos, de acolhimento e de não acolhimento; de fazer sentir-te estranho; de mescla de sentimentos; de gostar com reservas ou mesmo da possibilidade de desfrute e de agradabilidade do ambiente.

A *cidade pessoa*, por exemplo, traz ambiguidade porque, apesar de ser uma cidade grande, tem a qualidade de ser bonita e feia ao mesmo tempo e o sentimento é apontado como *um gostar com reserva*.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 01 Mulher 19 anos Barcelona	Lynch Monumentos (sagrada família, Torres Vila Olímpica, MAUC) Limites (Monjuic e Praia)	Ciudad llena de edificios / cultura / cosas	Grande / diverso / abierta / Fea; Bonita; Interessante / Cultural	Gusta con reservas	Con una persona (Transformación)	<i>A cidade pessoa</i> é aquela que, com seu movimento, assemelha-se às transformações próprias de uma pessoa



O mesmo sentido ocorre na *cidade vida de uma pessoa*, que é explicado pela habitante de Barcelona: “*Comparo Barcelona con la vida de una persona, porque va creciendo por etapas y a medida que va conociéndose a si misma va cambiando para adaptarse mejor al mañana*” (Mujer, 30 Años, Barcelona).

O movimento também é encontrado na *cidade projeto que nunca se acaba*. É comparada com a construção da Sagrada Família, porque sempre desperta uma ação nova. Representa a possibilidade de acesso a todas as infraestruturas da cidade e o sentimento associa-se à possibilidade de desfrutar de toda esta estrutura. O mapa da estudante de Psicologia da Universidade de Barcelona configura-se da seguinte forma:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 22 Sexo: Mulher Idade: 23 Cidade: Réus (Taragona) San Adriá de Besos	Lynch Monumentos (Pedrera e Vila Olímpica) Limites (mar e montanha)	es una ciudad donde existe mucha diversidad en todos los aspectos: raciales, culturales, permite tener al alcance todas las infraestructuras que necesitas para tu realización	Ciudad cosmopolita; abierta al exterior; Es una ciudad tolerante con los extranjeros; superciudad; diversión; competente; Modernidad; Altruista	Agradabilidade disfrutar de toda la infraestructura	La compararía con un proyecto que no se acaba nunca, que siempre despierta cualquier interés o acción novedosa. Es decir, podría compararse a la construcción de la Sagrada Familia.	<i>A cidade projeto que não se acaba</i> é aquela que seu movimento permite a vivência da novidade e prazer em desfrutar de sua infraestrutura



Um outro sentido presente na imagem de movimento é o da cidade multitemática, chamada pela respondente de “variopinta”, que tem de tudo e se transforma. Uma respondente de 30 anos exalta sua beleza, sua história, sua cultura e expressa um sentimento de frustração de não ter feito o desenho que queria:

*El dibujo solo me expresa frustración porque no es la imagen que tengo en la cabeza. La imagen que tengo de Barcelona es de un pack, o contenedor de diferentes núcleos con su propia historia. Si mezclar los ingredientes del envase, consigues la historia de la ciudad de Barcelona. (Mulher de 30 anos, nascida em Barcelona).*

Contudo, não somente sentimentos de satisfação com a cidade são apontados na imagem de movimento. A cidade *Ser Vivo* é aquela que está em contínua evolução, e, de tanto mudar, incomoda pelo excesso de obstáculos circulatórios. Aqui existe uma polarização de sentimentos. Um homem de 52 anos nascido em Barcelona comenta: “*es un lugar que busca siempre una identidad que le haga característica, pero en exceso preocupada por le estética e la piedra*”.

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 38 Sexo: Homem Idade: 52 Cidade: Barcelona	Metafórico	No es la descripción de toda la ciudad, pero hay un rasgo muy característico: la superabundancia de obstáculos (circulatorios, de obras) que no favorecen la movilidad, ni la interacción	Viabilidad; No comunicación; dificultad; Crecimiento; Trastorno; cambio Es un lugar que busca siempre una identidad que le haga característica, pero en exceso preocupada por le estética e la piedra.	Mezcla de sentimientos. Un entramado donde la persona se incluye entre elementos que no favorecen la relación	Con un ser vivo en continua evolución, que a veces te acoge y que a veces te haces sentirte extraño	A cidade <i>ser vivo</i> em contínua evolução é aquela que, em seu movimento de transformação, deixa de ser acolhedora com seus habitantes.



Destacamos, na imagem de movimento de Barcelona, a relação com o aspecto da renovação urbana da cidade, que, conforme vimos nos capítulos anteriores, faz parte de sua tradição urbanística. Apesar disto, os sentimentos em relação a este movimento de mudança a partir da intervenção no urbano nem sempre é bem-vindo. Pode ser visto como “desfrute”, mas também pode incomodar quando se preocupa excessivamente com “estética” e com a “pedra” e dificulta o cotidiano dos cidadãos, com os obstáculos de circulação, que precisam vencer todos os dias. Lembra, também, a análise feita por Arantes (2000) quanto ao planejamento estratégico das cidades pós-modernas, onde Barcelona se encaixa, que se pauta na venda de um modelo de cidade que enfatiza a imagem para atrair investimentos e deixa de se preocupar com aqueles que vivem nela.

Parece que não são somente transformações urbanísticas em série que propiciam um processo de apropriação e de satisfação do habitante com seu espaço de moradia, mas a forma como estas intervenções são implementadas e absorvidas pelos moradores.


Em São Paulo, as respostas de movimento variaram das de Barcelona. O movimento em São Paulo relaciona-se com a velocidade como parte integrante da cidade e que, às vezes, assusta. O movimento em São Paulo é dinamismo. Em Barcelona é transformação. São Paulo assemelha-se à Barcelona quanto à comparação com o movimento interno das pessoas.

São Paulo é velocidade, mas também pode ser *uma cidade movimento em relação ao Sol* e que tem um dinamismo agradável, de acordo com a doutoranda de 32 anos que mora em Porto Alegre: “dependendo do lugar de onde se está, SP é vivida e percebida de acordo com o que se vive na cidade, do que se faz, das pessoas com quem se convive etc (como o movimento da Terra em relação ao Sol)”.

Ela comenta também a vida e o movimento de São Paulo:


*SP é um grande centro, com problemas que qualquer grande cidade apresenta, mas é um lugar que te proporciona vida, que te possibilita movimento em diferentes contextos: social, cultural, financeiro etc. Vale a pena viver em SP, nem que seja por pouco tempo.*

Segue a articulação e as respostas da doutoranda:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 10 Sexo: Mulher Idade: 32 anos Naturalidade: Canoas (Rio Grande do Sul)	Metafórico 	(Desenho da sua casa em Porto Alegre)	Percebo a cidade aconchegante e acolhedora, por isso a relação com a minha casa (lar).	Aconchego, respeito, alegria, acolhimento, amizade, sinto-me à vontade.	Com o movimento da Terra em relação ao Sol. É uma cidade em permanente movimento.	<i>Cidade movimento da terra em relação ao sol</i> é aquela cujo movimento tem como referencial o sentimento do observador.

De acordo com a articulação das respostas acima, interpretamos como análise do sentido da imagem a *cidade movimento* a noção de que o sentimento é a referência da relação do indivíduo com a cidade. O movimento é consequência de um processo de síntese de múltiplas identificações do sujeito com a cidade, em que sentimento é o referencial. Esta respondente era estudante de pós-graduação e não morava de modo contínuo na cidade, o que vincula seus sentimentos à situação de movimento e de deslocamentos.

Uma universitária de 21 anos, natural da cidade de São Paulo, encontra na imagem de movimento a comparação com a *cidade que parece um coração de mãe*, pois sempre cabe mais um, porém desde que este se adapte à realidade/velocidade desta cidade. Além da metáfora do coração de mãe, ela também elabora a metáfora da cidade cachoeira:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 18 Sexo: Mulher Idade: 21 Naturalidade: São Paulo	Lynch Caminhos (Av. Dom Pedro) 	São Paulo é uma grande avenida cheia de amores.	Velocidade	alívio; vida; medo; tensão	Com uma cachoeira é bonita, mas assusta.	A cidade cachoeira é aquela cujo movimento é atraente, mas assusta.



Uma outra ideia associada ao movimento é a velocidade que causa o estresse e a correria:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 37 Sexo: mulher Idade: 32 Naturalidade: Petrópolis	Metafórico. Desenho de relógios e setas, expressando velocidade).	A cidade de São Paulo não pára. Seja às 6 da manhã ou às 6 da tarde, meio-dia ou meia-noite.	Movimento; vida; descaso; correria; cansaço; trabalho	Sentimento de movimento – que leva a correria – que leva ao estresse; Não temos tempo para parar.	Como Nova Iorque. São idênticas.	A cidade Nova York é aquela cujo movimento está associado à velocidade, ao estresse, semelhante a Nova York.



O movimento de São Paulo, associado à velocidade, relaciona-se com a forma como o tempo e o espaço estão associados nas grandes metrópoles. As mudanças rápidas, as construções modernas, a negação do passado histórico e o que vale é ir em direção ao futuro. Não há tempo para acompanhar as mudanças.

### 6.2.6 Cidade caixa de surpresas

**QUADRO 7 - Imagens de cidade caixa de surpresas, conforme respostas dos habitantes de Barcelona e de São Paulo.**

BARCELONA	SÃO PAULO
Ciudad Caja de Sorpresas Ciudad Primavera Ciudad Atasco en Vacaciones Ciudad Alcantarilla (Esgoto) Ciudad Niño Ciudad Caja de Musica	Com uma Caixinha de Surpresas Cidade Labirinto

A imagem de caixa de surpresas, assim como a de movimento, é derivada da de contrastes. A diferença de matiz se dá nas qualidades de surpresa e de novidade que as cidades suscitam, ora de forma agradável, ora trazendo impossibilidade de escolha.

Em Barcelona, a metáfora *caixa de surpresas*, em seu sentido mais geral, relaciona-se com uma novidade ou surpresa presente nos contrastes em que o habitante não pode escolher. O próximo mapa ilustra este tipo de resposta:


Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 05 Sexo: Mulher Idade: 20 Cidade: BCN Universi- tária. Ver pág. anterior.	Lynch Mar (limites) Eixample (Bairro)	Una ciudad organizada y con unas conexiones comunicativas	Desplazamiento, movimiento, actividad; Praticidad; dinamismo y energía; soledad; Estrés; centro de atención; anonimato	Una ciudad que hace sentir viva a la gente; y sola, poco cálida y con ánimo de lucro; frialdad .	Con una caja de sorpresas; que nunca sabes que encontrarás; divertirte, pero, tú no lo eligieras.	A cidade <i>caixa de surpresas</i> é aquela cujas novidades suscitam no habitante contraste de energia e dinamismo; frieza e solidão, contudo ele não pode escolher.

Exercer ou não a liberdade de escolha oscila na imagem da caixa de surpresa. A metáfora *caixa de música* suscita, além do sentido de surpresa e de novidade, a fluidez que permite liberdade para as pessoas serem o que elas são. A cidade é comparada com uma *caixa de música*, pela pós-graduanda em Psicologia da UB, brasileira de 39 anos, porque:

“[...] *el cada vez que abres la caja, hay una música distinta, y aunque abras muchas veces la música no se repite.*”

“Las formas ‘redondeadas’ de la ciudad; representan la ‘fluidez’. Es una ciudad buena para se vivir, que la gente te permite ser lo que es, Libertad”

A surpresa pode resultar agradável na *cidade esgoto* e na *cidade criança*. Na primeira imagem, porque, com todos seus contrastes, pode-se encontrar algo na cidade que surpreende e provoca gratidão. Na segunda, porque, assim como uma criança, a cidade pode surpreender-se com sua alegria e energia. Seguem os mapas com exemplos destas respostas:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 20 Sexo: Mulher Idade: 20 Cidade: Sant Boi de Llobregat (BCN) (20 años) Universitária.	Lynch Caminhos (Diagonal) Confluências (Plaza de Catalunya)	El movimiento frenético de una ciudad deshumanizada, tráfico, estrés, dinamismo y valores ocultos;	Rapidez; suciedad; monotonía; aglomeración; curiosidad; gris; deshumanización; bella o interesante o bien, agobiante y agotadora.	Desorientación, estrés;	Con una alcantarilla llena de galerías, rutas, “ratas”, pero con alguna que otra sorpresa que puede resultar ciertamente interesante y incluso grata.	A <i>cidade esgoto</i> é aquela cujas surpresas geradas em situações de contrastes podem resultar interessantes e gerar sentimentos de gratidão.
						

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
N: 24 Sexo: Mulher Idade: 19 anos Cidade: BCN Universitária. (Ver pág. 99).	Lynch Bairro gótico (Bairro)	Es la mezcla de la tranquilidad y la exuberancia en contraste con la modernidad y la sociedad.	Activa, mucho movimiento, pero se pueden aprovechar muchas cosas de la ciudad si sigues el ritmo.	Tranquilidad; contradicción Tristeza, Sorpreza, Melancolía, Felicidad.	Con un niño. (Capacidad para sorprenderse, enérgico y con alegría)	A cidade criança é aquela cujos contrastes surpreendem por sua energia e alegria.

Em São Paulo, a ideia de surpresa aparece, primeiramente, em relação à curiosidade que a cidade promove e, como segundo sentido, uma surpresa que gera sentimentos de pertencimento. “*Um lugar que provoca curiosidade.*” (Mulher de Minas Gerais, recém-chegada a São Paulo).

Como sentido de pertencimento, assim como nas outras imagens de contrastes e de atração, na imagem caixa de surpresas, por intermédio da metáfora *caixinha de surpresas*, emerge o sentimento de amor da respondente a São Paulo. O próximo mapa ilustra esta resposta:

Identificação	Estrutura	Significado	Qualidade	Sentimento	Metáfora	Sentido
Nº: 03 Sexo: Mulher Idade: 47 Cidade: São Paulo Titulação superior (Vide desenho anexo)	Metáfora	Apesar dos prédios que sufocam a cidade e dos congestionamentos, encontramos bairros que são típicas cidades do interior com muita arborização. Existe também arborização entre os prédios. É por isto que amo São Paulo.	Arborização; apesar de ser difícil morar numa cidade como São Paulo, com índices de criminalidade enormes, ainda existe o lado bom desta cidade que eu amo.	Sentimentos de sufoco e angústia de uma parte e de alívio, paz e sossego de outra parte; Irritação; solidariedade	Com uma caixinha de surpresas	A cidade caixinha de surpresas é aquela que, apesar das surpresas e contrastes que geram angústia e alívio, existe um lado bom na cidade que faz o habitante amá-la.



Algumas reflexões podem ser suscitadas na imagem caixa de surpresas. No encontro do habitante com a cidade, o elemento de surpresa pode ser interpretado como algo que quebra a rotina ou como a falta de liberdade de escolha. Os sentimentos associados podem então ser potencializadores da ação, quando a surpresa está aliada a um sentimento de pertencimento, que, apesar de todos os problemas de contrastes na cidade, o habitante pode encontrar aspectos de satisfação que justificam seu apego ou pertencimento à cidade.

### **6.3 Os Desenhos: Entre as Metáforas e o Isomorfismo**

Os desenhos foram considerados isomórficos quando o respondente identificava a estrutura dos mapas cognitivos (monumentos, caminhos, limites, bairros ou confluências) e metafóricos quando representavam mais conteúdos afetivos do que estruturais.

Houve diferenças entre as amostras quanto à classificação dos desenhos. Enquanto em Barcelona a grande maioria de respostas contemplou estruturas isomórficas, em São Paulo foram os desenhos metafóricos que mais apareceram.

Em Barcelona, quanto aos desenhos isomórficos ou mapas cognitivos encontramos como principais ícones: a) monumentos, a Sagrada Família, estátua de Colombo, Torres de Vila Olímpica, Catedral, Parque Guell; b) limites, montanha (Monjuic, Tibidabo) e mar; c) caminhos, as Ramblas e diagonal; d) confluência da Praça da Catalunha e Praça Espanha; e) bairro, Eixample e Bairro gótico. Os metafóricos em Barcelona variavam entre os motivos de verde, como árvores e parques, até aqueles que fazem referência à arte, gastronomia, cultura, sol, mar e trânsito intenso.

Em São Paulo, encontramos poucos ícones do urbano. Dos desenhos classificados como estruturais, a avenida paulista foi o principal ícone; o Pátio do colégio apareceu em um desenho. Dos metafóricos, a grande maioria dos motivos encontrados foram aqueles que representavam São Paulo como uma cidade congestionada com muitos prédios e concreto, poluição, ou temas que se referiam a conteúdos mais afetivos de lugares mais específicos como a própria casa ou a um bairro.

## 6.4 Os Caminhos Percorridos

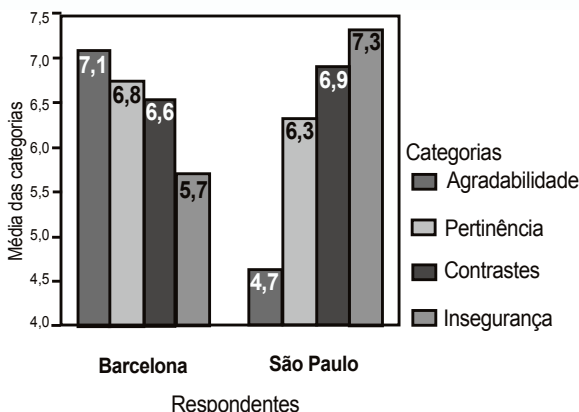
As respostas encontradas neste item do instrumento relacionam-se com os caminhos normalmente percorridos pelos respondentes, como ida ao trabalho, à universidade, a locais de lazer ou em outros lugares, por outros contextos de deslocamento.

Houve menção de respostas que indicaram caminhos e trajetos que envolviam deslocamento por transportes, tais como, metrô, ônibus, carro próprio, ou a pé.

Tanto os respondentes de Barcelona quanto os de São Paulo demonstraram conhecimento dos lugares que percorriam, mapeando-os, conforme a teoria dos mapas cognitivos, pela descrição detalhada dos lugares que mais frequentavam.

## 3.5 Análise Estatística dos Dados Qualitativos

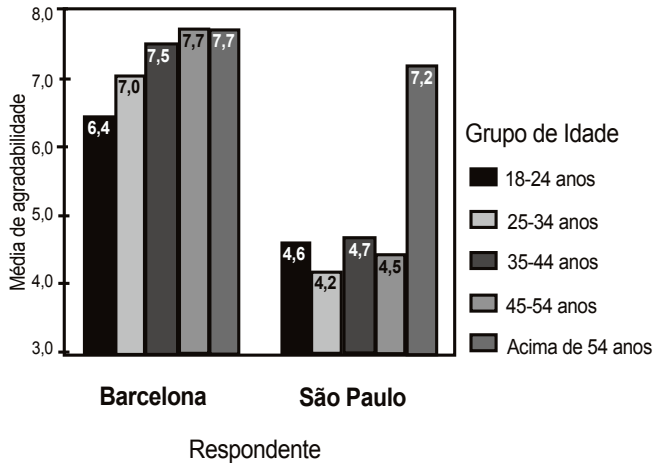
A análise estatística, como já explicada na metodologia, traz os resultados da 5ª questão (escala de Lykert) do instrumento utilizado nesta pesquisa. As médias das categorias de afetividade, nos grupos de respondentes das cidades de Barcelona e São Paulo, encontram-se expressas no gráfico seguinte:



**GRÁFICO 4 - Índice das categorias de afetividade em Barcelona e em São Paulo conforme os respondentes**

A figura 04 demonstra que Barcelona foi mais fortemente identificada com uma cidade que gera sentimentos de agradabilidade que São Paulo ( $t=9,46$ ;  $gl=198$ ;  $sig=0,001$ ). Já esta última foi significativamente mais representada pela insegurança que a primeira ( $t = 6,63$ ;  $gl = 198$ ;  $sig = 0,001$ ). A pertencimento e o contraste foram dimensões da afetividade cujos índices não apresentaram divergências estatísticas.

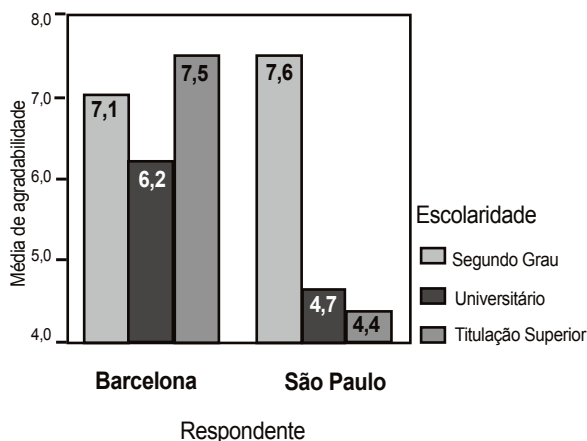
De modo específico, os índices de agradabilidade nas duas cidades variaram significativamente conforme idade, escolaridade, situação de trabalho, renda e tempo de residência dos respondentes. Com relação à idade, só não foram divergentes os índices de agradabilidade dos sujeitos acima de 54 anos (Gráfico 5).



**GRÁFICO 5 - Índice de agradabilidade em Barcelona e em São Paulo por grupo de idade dos respondentes**

Na figura acima, observamos que, em Barcelona, a agradabilidade parece ser uma dimensão afetiva que cresce conforme o aumento da idade de seus habitantes, o que parece não ocorrer em São Paulo. Nesta, os índices de agradabilidade foram baixos nos quatro primeiros grupos de idade e altos apenas naquele formado pelos respondentes com mais de 54 anos. Levantamos a hipótese de que os respondentes com mais de 54 anos ainda estão vinculados a uma imagem de São Paulo do passado, imagem que continha mais aspectos de agradabilidade urbana.

Já pelo gráfico 6, percebemos que, em São Paulo, o movimento da agradabilidade apresentou-se decrescente quando em relação aos níveis de instrução (escolaridade), ou melhor, tal dimensão foi maior nos estudantes de segundo grau, menor nos universitários e menor ainda nos graduados. A partir da grande diferença entre os índices dos estudantes do segundo grau e os dos universitários, também ilustrada na figura 06, levantamos a hipótese de que o ingresso e a estadia na universidade provoca uma acentuada queda na agradabilidade em São Paulo. O mesmo parece não ocorrer em Barcelona. Vejamos a referida figura gráfica:



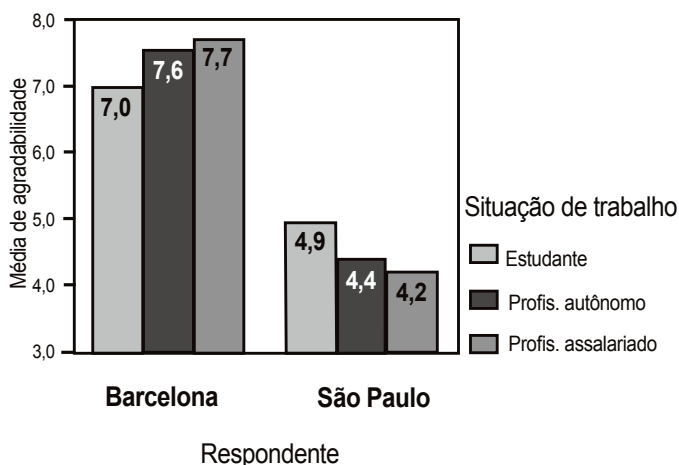
**GRÁFICO 6 - Índice de agradabilidade em Barcelona e em São Paulo por grupo de escolaridade dos respondentes**

O indicador de agradabilidade dos universitários em Barcelona também foi menor que o dos respondentes com nível médio, mas a diferença não foi tão intensa quanto a de São Paulo. Examinando a figura acima, podemos dizer, ainda, que a agradabilidade em Barcelona e em São Paulo divergiu significativamente entre os respondentes universitários e mais ainda entre aqueles com titulação superior.

A agradabilidade nas duas cidades também divergiu significativamente conforme a ocupação trabalhista dos respondentes (Gráfico 7). Como a situação de trabalho, no presente estudo, foi mais representada por estudantes sem vínculo empregatício (23,4%), por profissionais autônomos (14,7%) e por profissionais assalariados (35,5%), verificamos os resultados



da agradabilidade nas cidades apenas com base nestas três facetas amostrais mais representativas. O gráfico 7 mostra o índice de agradabilidade, conforme a situação de trabalho em que se encontravam os respondentes.

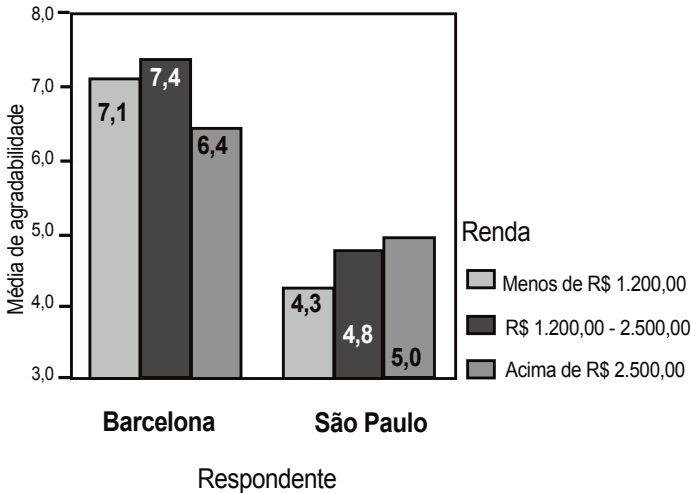


**GRÁFICO 7 - Índice de agradabilidade em Barcelona e em São Paulo conforme a situação de trabalho dos respondentes**

Verificamos, na figura acima, que, nestas três situações de trabalho, a agradabilidade apresentou-se de forma inversamente proporcional nas duas cidades: por exemplo, enquanto em Barcelona os profissionais assalariados foram os que mostraram o maior índice de agradabilidade, em São Paulo os profissionais com a mesma situação de trabalho foram os que apresentaram os menores índices em relação aos autônomos e aos estudantes. Com relação a Barcelona, estes resultados podem relacionar-se com a origem dos respondentes. Somente aqueles que têm cidadania espanhola ou europeia podem trabalhar com vínculo empregatício e, portanto, caracterizam-se como profissionais assalariados. Acreditamos que a origem seja uma variável importante para o sentimento de satisfação ambiental.

Já no gráfico 8, constatamos que, no caso de São Paulo, a agradabilidade foi diretamente proporcional ao nível de renda dos respondentes. O maior índice de agradabilidade, encontrado nos respondentes de São

Paulo, que tinham maiores rendas, ainda era significativamente inferior ao menor índice dos respondentes de Barcelona.

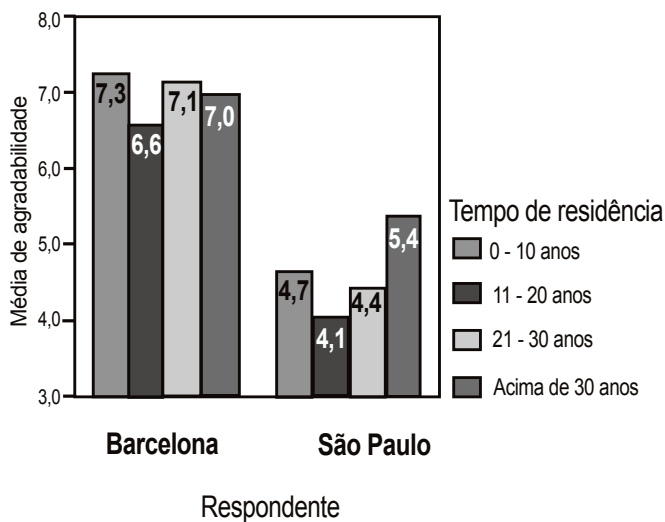


**GRÁFICO 8 - Índice de agradabilidade em Barcelona e em São Paulo conforme a renda dos respondentes**

A partir deste resultado expresso na figura 08, observamos que, mesmo em condições salariais correlatas, a intensidade do sentimento, no que tange a agradabilidade das cidades, foi distinta.

O sentir a cidade agradável, obviamente, não estava associado apenas ao poder aquisitivo dos respondentes, mas às outras variáveis já relatadas, como escolaridade, situação de trabalho, assim como tempo de residência dos informantes. Pode ser que a variável renda em São Paulo promova uma agradabilidade maior na cidade pelas oportunidades criadas a partir do usufruto de suas atratividades, o que parece não ocorrer em Barcelona.

Nesta parte complementar da análise dos dados, também verificamos a variação da agradabilidade por tempo de residência do informante (Gráfico 9). Neste aspecto, novamente, todos os índices de Barcelona foram significativamente maiores que os de São Paulo, destacando-se a discrepância da agradabilidade entre os respondentes das duas cidades com menos de 10 anos de residência.



**GRÁFICO 9 - Índice de agradabilidade em Barcelona e em São Paulo por tempo de residência do informante**

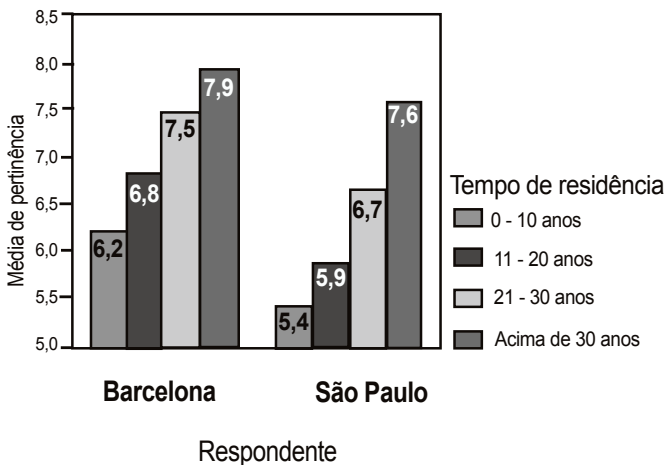
Em Barcelona e em São Paulo, a agradabilidade intragrupo pouco variou conforme o tempo de residência. Implica dizer que tais variações, apesar de significativas entre os grupos, não apresentaram divergência significativa intragrupo.

A estatística *V de Cramér* ( $V=0,434$ ;  $ns=0,001$ ) serviu para distinguirmos os fatores de identificação e de diferenciação das amostras das duas cidades, através do cruzamento da escolaridade com o tempo de residência. Em relação às duas cidades, a distribuição dos respondentes universitários foi equânime nos grupos que moravam há menos de 10 anos, entre 11 e 20 anos, entre 21 e 30 anos e há mais de 30 anos. Contudo, entre os respondentes com menos de 10 anos de residência em Barcelona e em São Paulo, predominavam os que tinham titulação superior. Essa prevalência do número de informantes com titulação superior só ocorreu novamente no grupo de respondentes que morava há mais de 30 anos em São Paulo. Os respondentes com nível médio de escolaridade concentraram-se nos grupos das duas cidades com mais de trinta anos de residência.

De posse dessa descrição específica da amostra do estudo, pudemos concluir que a agradabilidade em Barcelona estava mais intensa nos res-

pondentes com titulação superior que moravam há menos de dez anos na cidade e que, em contrapartida, apresentou-se menos intensa nos respondentes de São Paulo que tinham a mesma titulação, mas que lá moravam há mais de trinta anos.

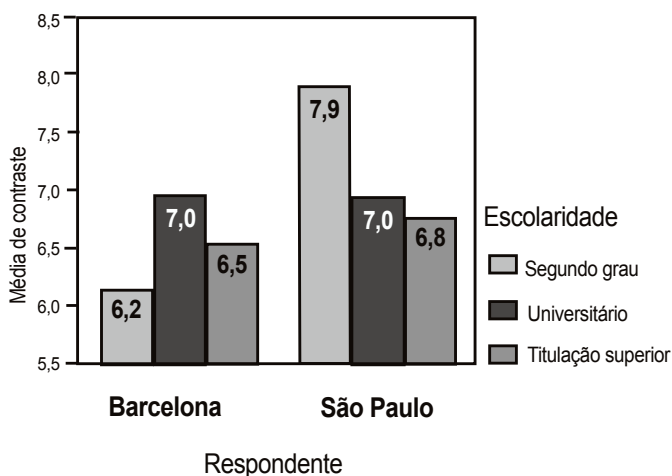
Embora não significativa, a diferença entre os índices de pertencimento em Barcelona e em São Paulo, levantados a partir da expressão dos sentimentos dos respondentes, também se justificava pelo tempo de residência. O gráfico 10 retrata tal variação.



**GRÁFICO 10 - Índice de pertinência de tempo de residência em Barcelona e São Paulo**

Verificamos, na figura acima, ao estabelecermos a comparação entre os grupos, que os índices de pertencimento por tempo de moradia em Barcelona foram moderadamente maiores que os seus correspondentes em São Paulo. Tal variação entre os grupos não foi estatisticamente expressiva, mas, ao analisarmos em separado, percebemos que, dentro dos grupos, existe acentuada diferença entre as médias dos respondentes, principalmente, entre aqueles com menos de 10 anos e os com mais de 30 anos de residência. Porém, a principal conclusão que tiramos, ao observarmos a figura 10, é a de que, tanto em Barcelona quanto em São Paulo, a pertinência parece crescer em consonância com o aumento do tempo de residência.

A convergência de índices de contraste também foi verificada quanto às variáveis sociodemográficas que caracterizavam os respondentes das duas cidades. Como os índices de pertencimento, os de contraste não apresentaram diferenças expressivas entre diversos grupos de respondentes de Barcelona e de São Paulo. Apenas em uma classe da variável escolaridade encontramos uma razoável divergência: o índice de contraste nos secundaristas de Barcelona foi significativamente inferior ao de São Paulo (Gráfico 11).

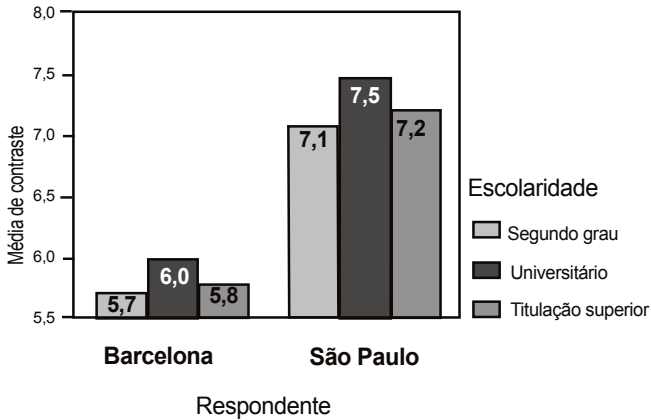


**GRÁFICO 11 - Índice de contraste em Barcelona e em São Paulo por escolaridade dos respondentes**

O gráfico 11 retrata a convergência de contraste nas cidades estudadas, tanto na representação dos universitários quanto na dos respondentes com titulação superior, grupos que, como já vimos, mais representaram a amostra do estudo.

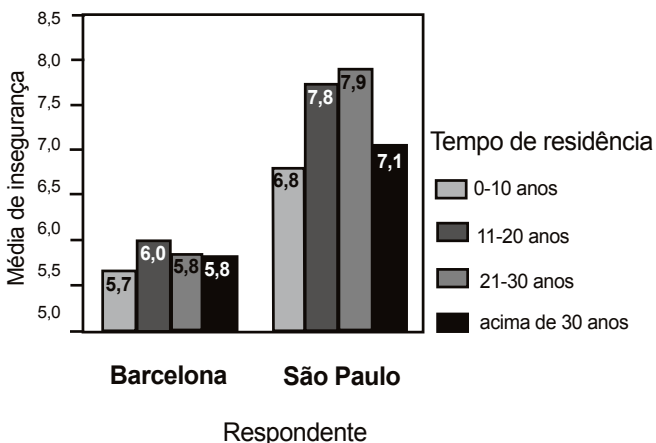
Já os índices de insegurança nas cidades de Barcelona e de São Paulo variaram significativamente, conforme escolaridade (Gráfico 12) e tempo de residência (Gráfico 13) dos respondentes. A insegurança em Barcelona e em São Paulo emergiu de forma mais intensa nos respondentes universitários, seguidos daqueles com titulação superior. Embora a diferença intragrupo não fosse representativa, observamos que os res-

pondentes de ambas as cidades com menor grau de instrução expressavam menos insegurança.



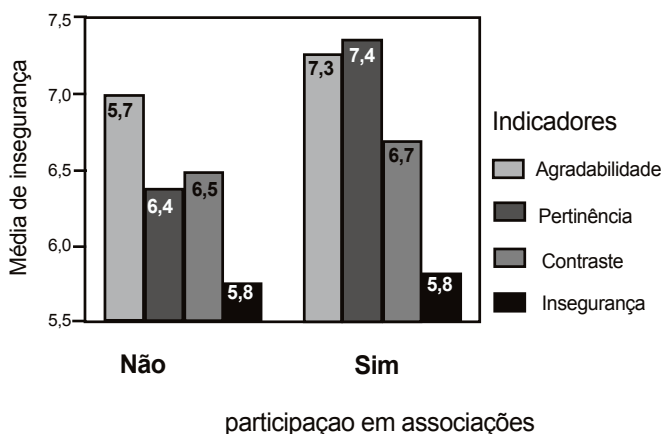
**GRÁFICO 12 - Índice de insegurança em Barcelona e em São Paulo por escolaridade dos respondentes**

Ao observarmos o gráfico acima, constatamos que, conforme a escolaridade, os respondentes da cidade de São Paulo apresentavam um sentimento de insegurança mais intenso que os de Barcelona. O mesmo ocorreu em nível de tempo de residência, também em forma de curva normal:



**GRÁFICO 13 - Índice de insegurança em Barcelona e em São Paulo por tempo de residência dos respondentes**

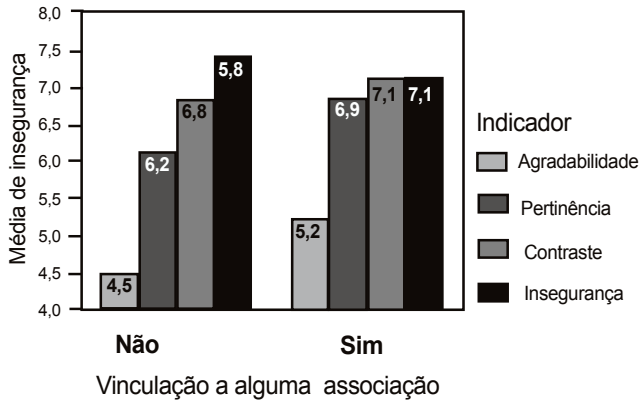
Outro importante resultado que observamos nesta análise complementar foi àquele referente aos indicadores de afetividade por vinculação dos respondentes a associações tais como: cultural, reivindicativa, solidária etc. (Gráfico 14).



**GRÁFICO 14 - Indicadores de afetividade dos respondentes de Barcelona conforme participação em associações**

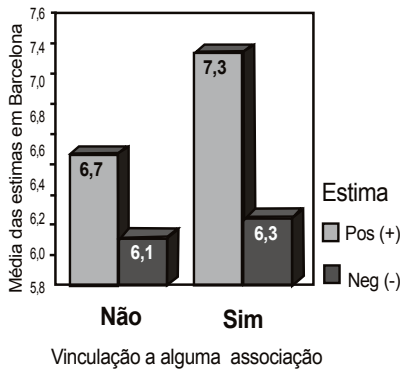
No gráfico acima observamos que, em Barcelona, a variação do índice de *pertencimento* entre os grupos dos respondentes que não participavam e participavam de associações foi maior que a variação entre os índices dos demais indicadores de afetividade. A agradabilidade e o contraste apresentaram um discreto aumento e a insegurança não variou quanto a tal participação. Acreditamos que a correlação entre esse aspecto de participação na cidade (o estar em associações) e a pertencimento esteja também associada à estima de Barcelona (ver gráfico 16).

Em São Paulo, não somente a pertencimento mas também a agradabilidade teve maiores índices entre as pessoas que participavam de associações. Conquanto, tal participação, aparentemente, não se correlacionou com o contraste e a insegurança, uma vez que os seus índices eram altos, mesmo entre aqueles que estavam em alguma associação (Gráfico 15). Percebemos que a estima de São Paulo estava fortemente associada ao contraste e à insegurança na cidade (ver gráfico 17).

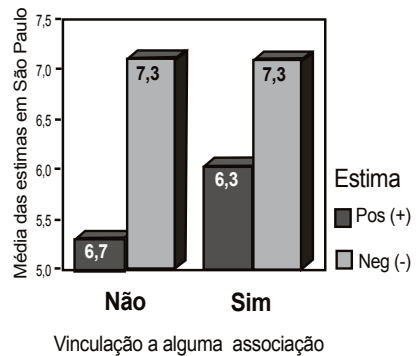


**GRÁFICO 15 - Indicadores de afetividade dos respondentes de São Paulo conforme o vínculo a associações**

Em síntese, ao tomarmos as categorias agradabilidade e pertencimento como representantes da estima positiva e o contraste e a insegurança como representantes da estima negativa, obtivemos as seguintes representações gráficas:



**GRÁFICO 16 - Estima de Barcelona por participação em associações**



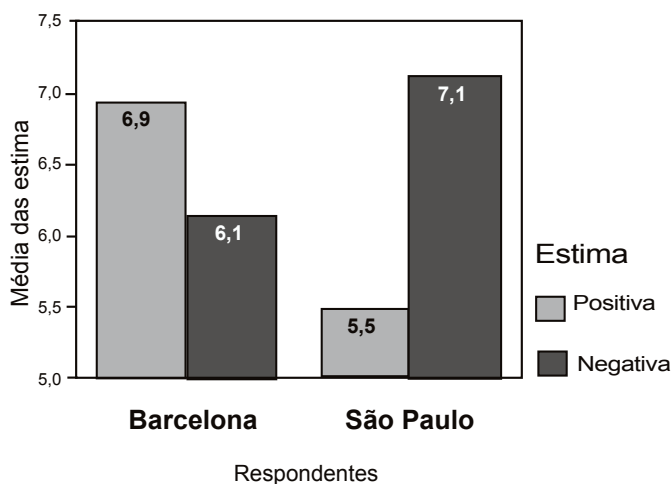
**GRÁFICO 17 - Estima de São Paulo por participação em associações**

Salientamos que, a estima positiva e a negativa variaram diferentemente em Barcelona e em São Paulo, conforme a participação em associação. Enquanto a positiva aumentou, a negativa praticamente manteve-se, ou seja, a estima negativa nas duas cidades não sofreu alteração com



ou sem participação, ao passo que a estima positiva cresceu em função da participação dos respondentes.

De um modo mais geral, verificamos que a estima positiva da cidade de Barcelona foi estatisticamente superior à de São Paulo ( $t = 5,38$ ;  $gl = 197$ ;  $sig. = 0,001$ ).<sup>49</sup> Este resultado solidificou-se mais ainda com a estatística que demonstrou que a estima negativa de São Paulo também era significativamente maior que a de Barcelona ( $t = 5,17$ ;  $gl = 197$ ;  $ns = 0,001$ ). O gráfico 18 retrata tais diferenças em nível de categorias afetivas agrupadas nos polos positivos e negativos:



**GRÁFICO 15 - Estima das cidades de Barcelona e São Paulo 2001**

A distância entre os polos positivo e negativo da estima em São Paulo ainda foi maior que a dos polos da estima em Barcelona, indicando que a estima negativa naquela cidade estava significativamente maior que a estima positiva. A partir destes resultados sobre a estima e daqueles que sintetizaram os indicadores de afetividade, concluímos que as estimas das cidades de Barcelona e de São Paulo divergiam principalmente pelas dimensões de agradabilidade e insegurança.

<sup>49</sup> Lembramos que  $t$  é o valor da estatística T de Studente, utilizada para verificar a significância entre médias;  $gl$  é o grau de liberdade, número que se associa ao número de participantes da pesquisa e  $ns$  é o nível de significância. (LEVIN, 1985).

## CAPÍTULO 7

### LAPIDANDO A AFETIVIDADE DE BARCELONA E DE SÃO PAULO

MEU BEM, MEU MAL  
*Você é meu caminho*  
*Meu vinho, meu vício*  
*Desde o início estava você*  
*Meu bálsamo benigno*  
*Meu signo, meu guru*  
*Porto Seguro onde eu vou ter [...]*  
*Visão do espaço sideral*  
*Onde o que eu sou se afoga*  
*Meu fumo e minha ioga*  
*Você é minha droga*  
*Paixão e carnaval*  
*Meu zen, meu bem, meu mal*  
(CAETANO VELOSO)

No encontro com Barcelona e São Paulo, o nosso intuito foi conhecê-las pelos sentimentos de seus habitantes, construindo uma metodologia de apreensão dos afetos.

As imagens de contrastes, atração, destruição, agradabilidade, movimento e caixa de surpresas, como fruto da análise qualitativa, propiciaram o conhecimento da afetividade dos habitantes pela construção dos mapas afetivos. As dimensões de contrastes, pertencimento, agradabilidade e insegurança, na análise complementar, apontaram sentimentos relativos às cidades estudadas, indicando uma estima que oscila entre positiva (pertencimento e agradabilidade) e negativa (contrastos e insegurança). Buscamos integrar estes resultados, considerando os objetivos a que nos propusemos na investigação.

Vimos que Barcelona e São Paulo identificam-se por produzirem imagens de *contrastos, caixa de surpresas, movimento* e afetos de pertenci-

mento. Vimos também que tais cidades diferenciam-se quanto à produção das imagens de *atração*, *agradabilidade*, *destruição* e quanto à produção de afetos de *insegurança*.

A grande imagem de identificação entre as duas é a de *contrastes*. A representação desta categoria foi expressiva, tanto na análise qualitativa quanto na complementar. Na qualitativa, destacamos os contrastes como expressões de desigualdades sociais, que trazem mal-estar ao cidadão, por conviver entre a satisfação individual e a coletiva.

A análise complementar ratificou a identificação de Barcelona e São Paulo quanto ao contraste, uma vez que seus índices não divergiram de forma significativa.

A imagem de *contrastes* corrobora as teorias sobre modo de vida estudado pela Sociologia Urbana, que ressaltam a forma como as pessoas adaptam-se a uma dinâmica de contrastes nas grandes cidades, própria da modernidade. Alguns respondentes compararam Barcelona e São Paulo com Nova York e Rio de Janeiro e Madrid, cidades que convivem cotidianamente com excesso de estímulos, aglomeração, velocidade, rápidas mudanças, estresse, desigualdades sociais etc.

Os contrastes expressam também as duas faces da globalização: de um lado, a expressão de sociedades informacionais e de tecnologia de ponta; de outro, a exclusão configurada na segregação socioespacial e na polarização social.

A identificação da imagem de contrastes entre Barcelona e São Paulo, na análise qualitativa, configurou-se em distintos matizes de sentido, que arrefecem os efeitos desses *contrastes* na vida cotidiana. Destacamos em Barcelona a possibilidade de seu contraste integrar a dureza de uma grande metrópole com a sensibilidade das formas e da natureza. Em São Paulo, enfatizamos a superação da polarização prazer e desprazer do contraste, pelo pertencimento a determinados espaços na cidade, que se transformam em lugares de referência e de identificação, como o bairro ou outro espaço apropriado.

Todavia, os contrastes também apontam o conflito do cidadão, em Barcelona, entre viver o bem-estar individual de uma cidade confortável e o mal-estar das desigualdades sociais. Em São Paulo, os sentimentos na

imagem de contrastes, relativos às desigualdades sociais, oscilam entre a revolta de experienciar a miséria no cotidiano e a esperança do que a cidade pode vir a ser.

Além do *contraste*, a análise complementar apresentou a pertencimento como expressão afetiva de identificação entre Barcelona e São Paulo. Em ambas as cidades, o sentimento de pertencimento aumentou com o tempo de residência. Mas foi o retorno à análise qualitativa que revelou pertencimento como expressão afetiva, principalmente em São Paulo, quando articulada com outras imagens, além da de *contraste*, como a de *atração* e de *caixa de surpresas*.

Como segunda imagem de Barcelona e terceira de São Paulo, a *atração* reafirma estas cidades como centros dinâmicos e de oportunidades, inseridas no contexto da globalização. Barcelona destaca-se, assim, como cidade multitemática, cidade do conhecimento, do urbanismo, que propicia ao cidadão a escolha pela sua variedade de opções. É uma atratividade que acolhe, mas que também tem um sentido de frustração quando se torna elitizante, favorecendo a revitalização de determinadas áreas da cidade dirigida a determinado tipo de população.

A frustração encontrada na imagem de atração é um sentimento que se coaduna com as críticas feitas às cidades planejadas estrategicamente, dentre as quais Barcelona é um dos modelos. Estas cidades tornam-se mercadorias para atrair investidores e as intervenções urbanísticas de regeneração acabam por favorecer camadas mais privilegiadas da população (gentrificação) e dispersar, para espaços mais distantes de uma centralidade, aqueles que não podem pagar um alto custo pelo espaço valorizado.

Em São Paulo, a imagem de *atração* destaca-se pelas oportunidades de trabalho, cultura e por ser uma cidade de investimentos. Nesta imagem, aparece o orgulho, a pertencimento e a forte identificação do paulistano com sua cidade, que a toma como um “campo a ser arado”.

Lapidando, ainda, as identificações entre Barcelona e São Paulo, encontramos em seus dinamismos a imagem de *cidades movimento*, que se transformam a cada dia, assim como as pessoas e seus sentimentos. São cidades em metamorfose, que demandam transformações de seus habitantes através de mudanças que não acolhem a população. No caso de Barcelona,

as mudanças no urbano são tantas que chegam a incomodar quem vive cotidianamente nela.

Em São Paulo, o dinamismo é velocidade, que atrai, mas que assusta. A velocidade de mudança no urbano, em São Paulo, é caracterizada pela sua crescente verticalização e metropolização no último século, quando torna-se irreconhecível, pela construção de três cidades neste período. O habitante não acompanha estas mudanças e fica difícil para ele reconhecer a fisionomia atual da cidade, seus símbolos e ícones.

Barcelona e São Paulo identificam-se na imagem da *cidade caixa de surpresas*. Enquanto na *cidade atração* a variedade de opções é o seu mote, na cidade *caixa de surpresas* o habitante se vê compelido a lidar com a novidade e com o inesperado sem escolha. A novidade em Barcelona tem o sentido da surpresa que agrada, por um lado, e por outro, torna o habitante impotente, por não poder escolher. Em São Paulo, a imagem *caixa de surpresas* é curiosidade, por ser uma cidade que, apesar de toda angústia, tem um lado bom que traz pertencimento.

Como diferenças entre as duas cidades, assinalamos a imagem de *destruição*, que, em São Paulo, correspondeu à segunda imagem de importância. Encontramos sentimentos que dificultam o encontro do indivíduo com a cidade, pelas paixões tristes que despotencializam o indivíduo em sua ação. O desânimo, a desesperança, a tristeza, a indiferença, a apatia, a impotência são sentimentos que geram potência de padecimento, produzidos pela sensação de perigo iminente e de ameaça, refletidos nas imagens geradas pelas desigualdades sociais, pelo individualismo capitalista, pela destruição da natureza e pela nostalgia de uma cidade antiga que não existe mais.

A imagem de destruição é gerada pela produção de um espaço metropolitano de construção e destruição, inclusão e exclusão social, gerida pelas contradições dos agentes de urbanização e de utilização do solo, fruto do modo de produção capitalista, que se renova para destruir. São Paulo é uma metrópole que reflete o processo de globalização e de fragmentação como cidade periférica do terceiro mundo.

Em menor escala, Barcelona apresentou imagens de *destruição*, associadas à aglomeração populacional e à falta do verde, destacando-se no

sentido de uma artificialidade da cidade, que preza mais pelo turismo e imagem exterior do que pelas necessidades de seus habitantes, aspecto já analisado na imagem de atração. A solidão é um dos sentidos vinculados à imagem de destruição de Barcelona, sentido que caminha paralelo ao individualismo nas grandes cidades.

A imagem de *destruição* em São Paulo é reforçada pelos afetos de insegurança, revelados na análise complementar, que também se diferenciam dos de Barcelona. O sentimento de insegurança correspondeu à categoria de maior média em São Paulo, enquanto em Barcelona foi a menor. Em ambas, a insegurança é diretamente proporcional ao tempo de residência.

Outra diferença entre Barcelona e São Paulo foi a imagem de *agradabilidade*. Tanto na análise complementar como na análise qualitativa, os afetos representaram Barcelona como uma cidade agradável pela sua beleza, natureza e pela qualificação de uma cidade sustentável. A agradabilidade teve o maior índice dentre as quatro categorias de Barcelona e a menor entre as de São Paulo. Estes resultados apontam Barcelona como rica em qualidades estruturais e de natureza e, conseqüentemente, com mais possibilidades de gerar imagens. Seu poder de legibilidade é amplo, haja vista a quantidade de ícones e símbolos encontrados nos desenhos.

A agradabilidade de Barcelona é reforçada por ser uma cidade que responde ao paradigma de cidade de água e, com esta característica, facilita a formação de espaços de lazer e de encontro, além da agradabilidade da paisagem. Montanha e mar em Barcelona, natureza viva que ameniza a dureza da cidade grande, são ícones e referenciais de pertencimento e poesia.

Os sentimentos gerados pela satisfação com o ambiente natural, com a paisagem e/ou com a beleza da cidade são muito poucos ou quase inexistentes em São Paulo. Apenas 449 anos transcorreram entre a descrição dos jesuítas sobre o Planalto de Piratininga (terra sadia, fresca e de boas águas) e a imagem atual de São Paulo.

As respostas na imagem de *destruição* confirmam sentimentos de insatisfação de seus habitantes diante do urbano, que engoliu e degradou os rios; da poluição do ar, que adocece; da falta de áreas verdes, que leva o paulistano a fugir da cidade em busca de lugares mais agradáveis.

É uma imagem que se compatibiliza com o descaso da questão ambiental em São Paulo, como reflexo da especulação imobiliária e do não cumprimento das leis de utilização do solo. O desmatamento, a morte do rio Tietê, a poluição ambiental pelo excesso de veículos, a quantidade de lixo que não é reciclado, colocam São Paulo como uma cidade que se distancia de uma sustentabilidade ambiental, apesar de algumas ações já terem sido iniciadas, como, por exemplo, medidas de recuperação das margens e de controle de resíduos químicos do Tietê.

Barcelona, como todas as cidades pós-industriais, sofreu também os efeitos da degradação ambiental, que, nos últimos anos, foram amenizados por intermédio de ações de regeneração e de recuperação ambiental, como a regeneração do Rio Besòs. Foram ações que promoveram o retorno da vida ao rio e a diminuição das cheias, juntamente com novas formas de utilização da área para o lazer. São medidas que mostram a reversão dos efeitos da degradação ambiental como estratégias de sustentabilidade ambiental, implementadas nos países desenvolvidos.

O diálogo das diferenças e identificações entre São Paulo e Barcelona, geradas pelas imagens e por seus afetos, nos levou à formação de uma categoria afetiva síntese: a estima.

## **7.1 Estima de Barcelona e de São Paulo**

Considerando que os sentimentos e emoções sobre as cidades estudadas geram imagens, representações, visões de mundo e outras formas de categorias sociais, encontramos, como expressão do pensamento social, uma categoria afetiva que denominamos de estima.

Na principal análise desta tese, observamos que as imagens de contrastes e de destruição são as que levam a predisposições negativas dos habitantes com a cidade, ou seja, tendencialmente formam-se a partir de sentimentos de medo, tristeza, insegurança, solidão, desesperança, desconforto, ambiguidade de emoções e sentimentos, descaso etc. São sentimentos e emoções que diminuem a potência de ação do habitante no seu encontro com a cidade, gerando potência de padecimento, na com-

preensão de Espinosa, levando a uma implicação negativa no que Heller denominou de *sentimentos orientativos*.

Considerando esta análise, as imagens de contrastes e de destruição foram predominantes em São Paulo (primeiras e segundas imagens), o que nos faz avaliar a estima dos habitantes, quando composta por estas imagens, como tendencialmente negativa.

A análise complementar confirmou esta tendência nos indicadores contrastes e insegurança em São Paulo, cujo índice de insegurança foi significativamente maior que o de Barcelona. A insegurança é o indicador que faz a estima negativa de São Paulo ser significativamente maior que sua estima positiva. A negativa se mantém mesmo para aquelas pessoas que residem há mais tempo na cidade.

As imagens de atração e de agradabilidade levantadas na análise qualitativa são as que levam a predisposições positivas dos habitantes com a cidade e que são elaboradas a partir de sentimentos de amor, admiração, alegria, bem-estar, prazer, orgulho, desfrute, recordações agradáveis etc., em outras palavras, sentimentos que, em nossa compreensão, compõem a estima positiva. Diferentemente da estima negativa, a positiva aumenta a potência de ação do indivíduo no seu encontro com a cidade e leva-o a uma implicação positiva.

A estima positiva foi observada intensamente em Barcelona, a partir das imagens de atração e de agradabilidade (segundas e terceiras imagens). Porém, a imagem de atração em Barcelona tem aspectos que compõem parcialmente uma estima negativa, quando associadas à frustração do habitante em torno da elitização da cidade.

O fato da estima positiva ser mais intensamente observada em Barcelona confirma-se pela inexistência de respostas de agradabilidade em São Paulo.<sup>50</sup> Contudo, destacamos que as respostas de atração nesta última confirmam uma estima positiva parcial, principalmente quando associadas ao orgulho e pertencimento dos paulistanos. A análise complementar

---

<sup>50</sup> As respostas às quais nos referimos são aquelas emitidas às perguntas abertas. As respostas dos habitantes de São Paulo que expressavam a dimensão *agradabilidade* só emergiram com a 5ª questão do instrumento de pesquisa (Escala de Likert), em que tal dimensão já estava preestabelecida.



serviu para mostrar que, em ambas, a estima positiva aumenta para aqueles que residem há mais tempo na cidade, provavelmente pela associação com o sentimento de pertencimento.

A estima encontrada nas imagens de *movimento* e de *caixa de surpresas* pode variar para a positividade ou negatividade, dependendo da associação com o sentimento de acolhimento e de pertencimento. A imagem de movimento em Barcelona pode compor uma estima positiva, quando a cidade é transformação que gera acolhimento e, em São Paulo, quando o *movimento* é uma característica da dinamicidade da cidade em sua atratividade. Na *caixa de surpresas*, a estima pode ser considerada negativa quando seu habitante não pode escolher (Barcelona) e positiva quando a curiosidade gera pertencimento (São Paulo).

Uma grande revelação da análise complementar foi a relação entre a estima e a variável participação em associação. Em Barcelona e em São Paulo, os indicadores de estima positiva estão fortemente associados à participação do habitante em associação. De acordo com este resultado, apontamos a estima como principal dimensão da afetividade, expressa no encontro do habitante com a cidade. Este encontro reflete uma forma de implicação da ação do cidadão e, por isto, aponta posicionamentos, formas de participação e de construção de uma ética no espaço urbano. Ética permeada pela pertencimento, pelo vínculo do habitante com a cidade, pela identificação e pelo sentimento de fazer parte da construção e reconstrução da cidade.

A estima positiva da cidade, vinculada à participação em associação, conduz-nos à tese de que *a estima é um indicador da ação do indivíduo na cidade e de sua participação cidadã*. A estima pode ser tomada como eixo orientador da implementação de ações que pretendam buscar o envolvimento da população em questões urbanas e ambientais.

O envolvimento dos indivíduos na cidade, a possibilidade de intervir, a participação em movimentos sociais ou em ações reivindicativas e solidárias é, para Sandoval (1994), uma dimensão fundamental na construção mais global de uma consciência política. É uma dimensão que reflete uma conduta responsável do indivíduo em direção aos seus interesses e aos interesses de sua classe social.

Reafirmamos que a estima é um indicador da potência de ação e da cidadania e que os bons encontros na cidade ocorrem quando se dá e se recebe estima (afetos), quer seja favorecido pelas políticas de urbanização priorizadas pelas gestões públicas, quer pelas relações interpessoais ou mesmo pela possibilidade de um viver público.

A estima pode ser também um indicador do “sofrimento ético-político” (SAWAIA, 1999a, 1999b, 2000), sofrimento que cristaliza as possibilidades de emancipação e nos torna prisioneiros das contingências, das limitações de viver na cidade os sentimentos de pertencimento, de identificação e de convivência em suas “unidades vivíveis” (NEGT, 2002, p. 21), nas comunidades.

A estima negativa, enquanto forma de expressão do sofrimento ético-político na cidade, nos despotencializa do desejo de ir além das contingências urbanas e nos aprisiona, quando não nos permite expressar nossa condição ontológica de liberdade e de sermos felizes no encontro com a cidade.

O encontro com a cidade significa descobrir formas de construção de uma ética que propicie ao habitante a interação entre as esferas íntima e pública, a convivência com o igual e com o diferente sem excluir, a superação de tese e antíteses na compreensão da cidade como processo. O encontro é participação e envolvimento dos cidadãos no movimento de transformação da cidade, quer seja nas decisões da gestão urbana ou em suas diversas formas de apropriação do espaço.

A estima positiva é a expressão da afetividade dos habitantes na cidade, sendo que esta não é somente o cenário de vivência das experiências cotidianas, mas é onde os espaços transformam-se em lugares de movimento, de recriação e de construtibilidade.

## **7.2 A Estima como Categoria Psicossocial e Histórico-Cultural**

Partindo das reflexões teóricas e dos resultados da investigação, propomos também a estima da cidade como uma categoria social que está na imbricação dos estudos da Psicologia social e da Psicologia Ambiental, em suas perspectivas psicossocial e histórico-cultural.

Na compreensão histórico-cultural, a estima pode ser explicada pelos sentimentos orientativos, a partir da teorização de Heller (1979), ori-

ginados pelas disposições positivas e negativas como um guia dos gostos dos indivíduos que pertencem a uma sociedade, a uma nação, a um extrato social, a uma comunidade, a uma cidade. A estima, enquanto expressão afetiva, é uma das vias de acesso ao conhecimento da cidade. Conhecimento internalizado a partir da vivência.

Na perspectiva psicossocial, a estima relaciona-se com a imagem como expressão dos significados na cidade. Pelos afetos das pessoas na cidade, chegamos às imagens que incorporam a estima. A imagem fornece elementos para a formação de campos representacionais como dimensão das representações sociais.

Considerando a perspectiva psicossocial da Psicologia Ambiental, propomos a estima como uma forma específica de conhecimento, relativa ao aspecto de significado ambiental na dimensão de emoções e sentimentos sobre o ambiente construído. Como categoria social, a estima pode ser compreendida como uma forma de pensamento social que caminha em paralelo a outros de simbolismo do espaço, derivado da categoria de identidade social urbana ou de uma afetividade do lugar.

A cidade corresponde a uma categoria social, dentre as inúmeras com as quais nos identificamos, que se fundamenta no processo de surgimento da identidade social, baseada em categorias que os cidadãos se autoatribuem de forma a identificar-se com sua identidade de grupo.

Ainda na Psicologia Ambiental, quando relacionada com a apropriação, incluímos a estima como expressão das dimensões afetiva, de atração do lugar e de autoestima. Ela é indicadora de um processo de apropriação dos habitantes, de identificação e de ação-transformação.

### **7.3 Princípios Norteadores de uma Metodologia de Apreensão dos Afetos**

Apontamos agora alguns princípios de aplicação de uma metodologia de avaliação dos sentimentos e emoções ligados ao urbano, relacionando-os com os eixos teóricos da investigação.

### 7.3.1 A dialética como método de apreensão dos afetos

A metodologia correspondeu a uma avaliação dialética da afetividade sobre a cidade, baseada na interação do investigador com o respondente, interação esta mediada pelo instrumento de pesquisa. A dialética se deu na articulação entre solicitações diretas e indiretas de construção de imagens e representações sobre a cidade. Direta, na solicitação da representação do desenho, da imagem, da forma de ver e de sentir a cidade e indireta, quando se solicitou o significado do desenho, que remete à implicação do sujeito com a cidade, ao seu afeto. Direta e indireta, quando perguntamos ao respondente: “caso alguém perguntasse o que pensa da cidade (Barcelona ou São Paulo), o que você lhe diria?”.

A nossa proposta de investigação coaduna-se com a perspectiva do materialismo histórico-dialético de Vygostsky, em que as funções psicológicas superiores são compreendidas como processos em movimento e mudança. Pretende ser um método de análise de sentido que, de forma heurística, articula afeto (motivo, vontade), cognição (pensamento, linguagem – falada e escrita) e imaginação (criatividade e sonho).

### 7.3.2 As metáforas como recursos imagéticos de apreensão dos afetos

Explicamos anteriormente, na metodologia de apreensão dos afetos, que as metáforas são recursos imagéticos que fogem ao sentido literal, cognitivo e prezam pelo sentido figurativo, que é mais emotivo. Aponhamos a metáfora como um recurso de síntese, como função emotiva do discurso, de extrema relevância para a construção de instrumentos de avaliação da afetividade.

As metáforas, em nossa compreensão, são expressões do pensamento social e podem ser uma síntese do indivíduo sobre o sentido atribuído à cidade. No instrumento que desenvolvemos, é o próprio indivíduo que constrói este sentido pela metáfora, ou seja, ele próprio dá as pistas para a análise do motivo que está implícito em suas respostas.

Na compreensão das metáforas como uma linguagem que foge ao significado literal, elas podem ser vistas como respostas a um enigma que encobre o sentido que o indivíduo atribui à cidade. A metáfora é a resposta a um enigma da cidade e o sentido que o pesquisador elabora, explica a metáfora e o sentimento do habitante. Chamamos o processo de apreensão da subjetividade e do imaginário na cidade por metáforas de *metaforização*. Em uma das vias, a representação coletiva, o processo é chamado *metaforização social* (PESAVENTO, 1999). A dimensão psicossocial designamos de *metaforização psicossocial*. Nestes termos, nos deparamos com priorizações diferenciadas de fundamentações da compreensão da subjetividade do espaço urbano.

Enquanto a objetivação das *metáforas sociais* materializa-se nas imagens urbanas visuais, nas representações coletivas, a objetivação das *metáforas psicossociais* inicia-se na dialética subjetivo e objetivo, por intermédio dos recursos imagéticos (desenhos, fotos, maquetes etc), e concretizam-se ou materializam-se no sentido e no significado destes recursos, propiciando a formação de imagens como expressões de campo das representações sociais da cidade.

Na *metaforização social*, as metáforas objetivam-se nas imagens urbanas, por exemplo, nas representações visuais e literárias: “a história e a literatura corresponderiam a maneiras diferentes de ‘dizer a cidade’, ou a esforços para representá-la.” (PESAVENTO, 1999, p. 10).

Na *metaforização psicossocial*, elas objetivam-se no conhecimento do senso comum, como conteúdo das *representações sociais* (MOSCOVICI, 1978). Para nós, a subjetividade da cidade não se encontra somente na conceituação sobre o imaginário coletivo, mas, sobretudo, em seus componentes psicossociais (individual/coletivo). Podemos afirmar que a dimensão social do imaginário da cidade estende-se à dimensão psicossocial e vice-versa.

Reafirmamos a metáfora como recurso, por excelência, de apreensão e expressão dos afetos, por suas características peculiares de rompimento do significado literal: “pôr em relação um sentido explícito e um sentido implícito.” (RICOEUR, 1976, p. 58). Este recurso é indicado na Psicologia Social de base histórico-cultural e psicossocial para a elaboração de instrumentos que visem à síntese mais que à análise. Concluimos, por fim, que a metáfora, como expressão da afetividade, é síntese. Como diria Monroe Beardsley (*apud* RICOEUR, 1976, p.58), “a metáfora é um poema em miniatura.”

### 7.3.3 A apreensão e expressão da afetividade pela construção dos mapas afetivos

Os mapas afetivos são recursos indicados para intervenções psicossociais, porque acessam sentimentos de forma sintética e propiciam a aproximação destes sentimentos à realidade da vida cotidiana. Como eles são uma forma de acessar os significados atribuídos pelo indivíduo a um objeto de sua realidade, eles podem ser aplicados não somente às questões urbanas ou à cidade. O mais importante deste recurso é a possibilidade de construção da afetividade como dimensão psicossocial.

Além das questões urbanas e ambientais, o mapa afetivo pode ser aplicado a outros objetos da realidade e a outras áreas do conhecimento humano, como saúde e educação.

Defendemos a ideia de que a afetividade na cidade é mais facilmente acessada por mapas afetivos. A nossa metodologia da construção dos mapas afetivos da cidade busca a síntese mais que a análise, a qualidade mais que a quantidade, mesmo considerando os métodos analíticos e quantitativos. Não é a quantidade de material escrito que determina a facilidade de acesso aos sentimentos sobre a cidade. O relevante nesta apreensão dos afetos por mapas afetivos é a inter-relação ou conexão sintética das várias dimensões relacionadas à representação ou à imagem.

Entendemos que o nosso instrumento de pesquisa, deflagrador de representação ou imagem, permite a construção do mapa afetivo na interação do investigador com o respondente. O desenho, por exemplo, não é dado, mas sim arquitetado pelo sujeito. O desenho deflagra um sentimento, uma forma do sujeito estar implicado na experiência. Em nossa compreensão, qualquer recurso imagético pode gerar um mapa afetivo; e quando este recurso é buscado, o mapa afetivo é construído em consonância com as outras dimensões.

O mapa afetivo da cidade não é só um instrumento que emerge de um outro instrumento, do de pesquisa, mas, antes de tudo, um processo de (re)produção da cidade que vivemos, que avança em sentimentos que não estavam acessíveis.

No momento em que o respondente começa a desenhar a cidade em que mora, o instrumento de pesquisa passa a representar o investigador, e daí, inicia-se uma comunicação que também se estende à presença do investigador. Rey explica este processo de interação: “La expresión del sujeto estudiado está en gran medida definida por el sentido que adquiere su relación con el investigador.” (REY, 1997, p. 246).

É importante que um instrumento de pesquisa seja um caminho de reflexão do respondente e do pesquisador: “La activación de la reflexión del sujeto sobre si mismo durante el proceso de su investigación, es una de las vías esenciales para la construcción del conocimiento psicológico.” (REY, 1997, p. 249).

A partir do recurso imagético, a forma como o indivíduo conduz o restante do processo de percepção ou conhecimento ambiental, a orientação, a sistematização e mesmo a sua atividade cognitiva (avaliativa e de conduta) relacionam-se com resposta afetiva.

Os mapas afetivos são representações do espaço e relacionam-se com qualquer ambiente como território emocional. Os mapas afetivos são instrumentos reveladores da afetividade e indicadores da estima da cidade.

Estas assertivas nos conduzem à definição dos mapas afetivos como imagens ou representações assentadas em sinais emotivos ou expressivos, elaborados a partir de recursos imagéticos (desenhos, fotos, objetos de arte). Afirmamos que eles são reveladores da implicação do indivíduo a um determinado ambiente: casa, bairro, comunidade, cidade.<sup>51</sup> Podem ser gerados a partir de mapas cognitivos, porém seu maior objetivo não é a orientação espacial ou a localização geográfica.

Eles são orientadores das estratégias de ação e avaliação dos níveis de apropriação (pertencer ou não pertencer a um lugar), apego (vinculação incondicional a um lugar) e de identidade social urbana (conjunto de valores, representações, atitudes que tomam parte da identidade do indivíduo no lugar). Como sínteses dos afetos, eles também apontam o nível de implicação do indivíduo no lugar. Dado seu caráter representacional e criativo, são recursos de acesso à dialética subjetividade/objetividade na cidade.

---

<sup>51</sup> Ambiente como fruto da inter-relação entre estrutura física e representação abstrata a ela relacionada.

A relação dos mapas afetivos com os mapas cognitivos pode ser dialética: o desenho da cidade pode agregar estrutura e estado de ânimo. E mesmo que a integração dependa do que é solicitado pelo investigador e que a resposta dê ênfase à estrutura, os afetos dos respondentes não deixam de estar relacionados ao ambiente.

Obviamente que o olhar pode recair sobre a cognição ou sobre o afeto, sobre a análise da estrutura ou sobre a subjetividade da cidade. A nós coube dar ênfase à síntese e não ao que discrepa da imagem ambiental, não considerar como fator de análise a precisão entre a imagem ambiental e a estrutura física (isomorfismo). O que nos interessou de fato e que tomamos como importante foi buscar saber como o afeto indica a estima da cidade. Não verificamos se as imagens dos respondentes coincidiam ou não com o ambiente de Barcelona e de São Paulo, mas sim o que elas suscitavam na geração de afetos, ideias e reflexões cidadãs. Em nossa tese, *os mapas afetivos contêm os cognitivos*. Traçamos um quadro explicativo, tão somente em termos heurísticos, para clarificar esta tese:

MAPA COGNITIVO	MAPA AFETIVO
<p>Objetiva o conhecimento do ambiente como expressão da orientação espacial e geográfica. Pautados em imagens coletivas. Priorizam os elementos da estrutura física do ambiente, dando pouca ênfase à dimensão de significado, aos afetos.</p> <p>A representação da cidade permite o acesso à estrutura da cidade que está no habitante. É uma resposta à solicitação do investigador a uma representação da cidade em termos de orientação espacial.</p> <p>Funções: organizar experiência social e cognitiva; influir na organização do espaço; gerar decisões acerca de ações e planificações.</p>	<p>Objetiva o conhecimento do ambiente como expressão do afeto e da orientação espacial. Pautados em imagens psicossociais. Revelam os significados do ambiente pelos afetos. Além dos aspectos da estrutura, incluem os aspectos metafóricos e abstratos. A representação da cidade permite o acesso à estrutura da cidade, mediada pela afetividade. É uma construção que se dá na interrelação do pesquisador com o respondente, mediada por um instrumento de pesquisa.</p> <p>Funções: Além das funções dos mapas cognitivos, visa conhecer a implicação do indivíduo com a cidade (ética e ação) e superar as dicotomias subjetividade e objetividade, individual e coletivo; cognição e afetos.</p>

Finalizamos, então, com a tese de que *o mapa afetivo é um instrumento que revela o conhecimento da cidade pelos sentimentos dos habitantes e que facilita superação da dualidade cognição e afeto*.



## ENFIM, A PARTIDA...

CANTO DO POVO DE UM LUGAR

*Todo dia o Sol levanta  
E a gente canta ao Sol de todo dia  
Fimda a tarde a Terra cora  
E a gente chora  
Porque fimda a tarde  
Quando a noite a Lua mansa  
E a gente dança venerando a noite*  
(CAETANO VELOSO)

*Cidade e afetividade* foram temas articulados nesta investigação. Confirmamos a afetividade, enquanto categoria da Psicologia Social e da Psicologia Ambiental, como grande síntese integradora dos aspectos de conhecimento, orientação e ética na cidade.

Buscamos a superação das dicotomias em todas as etapas da investigação. Apresentamos e discutimos teorias que articulam uma utopia de cidade em movimento e que subsidiam intervenções alternativas à racionalidade técnico-científica do modelo econômico da globalização. Optamos pela racionalidade ético-afetiva como caminho para o encontro do indivíduo com a cidade, por proporcionar potência de ação e construção de espaços relacionais de cidadania. Sugerimos uma metodologia que nos mostrou como a estima pode ser um eixo condutor no processo de avaliação da participação cidadã.

Acreditamos que as dicotomias acima referidas foram parcialmente superadas, mas nos serviram de referencial para persegui-las, como parte de um processo de produção do conhecimento que não finaliza, posto que novas questões são lançadas.

Conhecemos São Paulo e Barcelona pelos sentimentos de seus habitantes e pela caracterização das evoluções de suas estruturas urbanísticas. Encontramos semelhanças e diferenças nas imagens dessas cidades, geradas pelos sentimentos e pelas peculiaridades do espaço urbano de cada uma delas.

Destacamos a estima como categoria-síntese da afetividade, que nos mostrou a estreita relação entre estima positiva e ética, pelo engajamento dos cidadãos em movimentos sociais e ações reivindicativas na cidade. Chamou-nos a atenção o fato de que a estima positiva é alterada pela participação e a estima negativa mantém-se constante, com ou sem participação.

A estima é positiva quando há um processo de apropriação pelos habitantes, ou seja, quando há a possibilidade de transformação da cidade e há vontade e ação de vê-la modificando-se para melhor, quando há uma qualidade de identificação e construção de uma relação significativa.

Este aspecto nos faz refletir sobre a importância da imagem como referência para a construção de ações e intervenções na cidade por gestores públicos, que favoreçam uma positividade no encontro do indivíduo com a cidade. O espaço da cidade, como extensão da identidade dos indivíduos, não é considerado pelos órgãos públicos, que se orientam pelo capital.

A estima negativa é um fator que dificulta a apropriação da cidade pelo indivíduo. É uma expressão da indiferença e do descaso que se apodera dos habitantes por sentimentos aprisionadores de insegurança e de contrastes.

As imagens de *contrastes*, que foram comuns em Barcelona e São Paulo, confirmam sentimentos de ambiguidade pelo estilo de vida nas grandes metrópoles, que independem do país ou da importância da cidade. Seus habitantes sofrem pelas situações limite que geram angústia e aprisionamento. O modo de vida urbano implica uma adaptação da pessoa a um caráter mais racional, menos afetivo e mais utilitarista.

Extrapolando estas reflexões para nossos resultados, nossa pesquisa mostra o sofrimento ético-político gerado pela vida nas grandes cidades, acentuado pelas contingências e limitações da emancipação. Sofrimento ético-político aqui representado por uma amostra de habitantes que não vivem diretamente a exclusão social extrema da falta das condições básicas de sobrevivência, mas que convivem com as contradições de viver em uma cidade grande, com seus riscos e seus aprisionamentos.

São habitantes privilegiados, que têm um olhar privilegiado sobre a cidade. É uma novidade para nós trabalharmos com esta amostra, pois sempre pensamos que uma pesquisa comprometida com a realidade deve-

ria partir do ponto de vista dos excluídos. Deparamo-nos com a reflexão de que os habitantes aqui representados somos nós: estudantes universitários, profissionais liberais, estudantes de pós-graduação, professores, que vivenciamos o abismo entre, de um lado, conhecer e tecer teorias explicativas sobre uma realidade excludente e, de outro, fazer algo para transformá-la. Por uma parte, engajamo-nos para resolver questões sociais, que são dos *outros*. Sofremos, porque não sabemos do nosso próprio sofrimento. De outra parte, nos omitimos pela constatação de que nada pode ser feito para mudar. Ficamos calados, mudos, a negatividade se apodera de nós. Distanciamos-nos do outro.

Vivemos, neste último caso, o contraste da *cidade museu*, que impossibilita seus habitantes de viverem a solidariedade, pois *convivem com a satisfação e o prazer da harmonia e a tristeza e a dor do fechamento às diferenças*. Esta cidade é Barcelona. O modelo de cidade mundial do planejamento estratégico, que tem como marca a construção de uma imagem de cidade para atrair investidores. A ênfase na imagem dificulta o processo de apropriação do cidadão na cidade. A apropriação por imagem induz à identificação, mas não promove a ação-transformação. A arquitetura internacional baseia-se hoje mais em imagens do que em ícones. Tomamos estes últimos como expressões de significados, que se formam coletivamente.

Este modelo de cidade traz prestígio e orgulho a quem nela habita: o orgulho catalão. Mas isto não é tudo. Outras *necessidades socialmente elaboradas* são requeridas. Há a necessidade de identificação com uma comunidade, da construção de *unidades vivíveis*, de acolhimento ao imigrante.

O pertencimento é a expressão afetiva que arrefece a dureza dos contrastes: a *cidade abacaxi traz prazer e desprazer, que pode ser superada pelo pertencimento*. Assim é São Paulo, seus contrastes e sua estima negativa encontram um caminho de superação no apego do cidadão à cidade, no orgulho paulistano, na cidade que nunca para e que é o maior centro da América Latina.

O sentimento de apego à cidade é uma expressão do processo de apropriação, que independe do lugar ou da estrutura urbana. Algumas pessoas relataram que, apesar da imagem de destruição de São Paulo, gostam da cidade e é o lugar que escolhem para viver.

Este sentimento retrata que há um processo de participação cidadã em potencial, que pode ser incrementado, à medida que intervenções possam reverter a degradação urbana e ambiental. Em outras palavras, o grande desafio para a construção da cidadania e da participação em São Paulo é fazer com a que a cidade possa ser estimada.

Poderíamos dizer que há formas que facilitam ou dificultam esta estima. Os projetos de requalificação urbana podem ser um caminho, quando implementados a partir de intervenções urbanísticas participativas, que possam acelerar os processos de formação de uma identidade social urbana.

Em São Paulo e em Barcelona, os processos de formação da identidade social urbana parecem contemplar ênfases diferenciadas. Nos habitantes de São Paulo que participaram deste estudo, constatamos forte identificação com a categoria bairro. Uma constatação que reforça os estudos desenvolvidos sobre a formação de espaços específicos, de territórios desta metrópole configurados na convivência de nacionalidades e de etnias.

Nos habitantes de Barcelona a categoria cidade parece influenciar, de forma mais determinante, a formação de uma identidade social urbana, em que a centralidade exercida por esta metrópole em relação a outros municípios vizinhos, a outras comunidades autônomas da Espanha e de outros países da Europa determina mais contundentemente tal tipo de identificação.

O recorte bairro ou cidade poderá ser observado em estudos comparativos vindouros. Acreditamos que a comparação que realizamos abre novas possibilidades de reflexão sobre ambientes com diferentes tendências de categorização social.

Chegamos ao final, concluindo que, como investigadores emotivos, misturamo-nos com as cidades e com seus moradores. Ora torcemos por Barcelona, ora torcemos por São Paulo. Aprendemos que não há ganhadores ou perdedores. Ganhamos todos por conhecê-las pelos sentimentos, expressão da maior forma de convivência da humanidade: as cidades.

## POSFÁCIO

O livro *Cidade e Afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e de São Paulo* foi publicado em 2010 pelas Edições UFC, fruto da tese de doutorado defendida na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, em 2003. Há vinte anos iniciamos investigações no Laboratório de Pesquisa em Psicologia Ambiental (Locus), criadas a partir da construção de categorias teóricas advindas de um diálogo entre a Psicologia Social e Ambiental, envolvendo as cidades de Barcelona e de São Paulo.

Nesses vinte anos aprofundamo-nos em categorias teóricas e temáticas que mantiveram as especificidades da ciência psicológica em diálogo constante com outros saberes interdisciplinares, envolvendo a psicologia ambiental, a arquitetura, a geografia, as ciências sociais, a história, a saúde coletiva, dentre outras, confirmando a cidade como uma categoria de investigação por excelência de produção de subjetividades a partir dos afetos, ao mesmo tempo em que outras dimensões – como o lugar, o território, o ambiente e a comunidade – despontaram como mediação para o pensar, o sentir e o agir humanos em suas diversas possibilidades.

Ao longo desses anos, as pesquisas foram desenvolvidas no Programa de Pós-Graduação em Psicologia – mestrado e doutorado – e em projetos e programas de extensão do Departamento de Psicologia. Essas produções demarcaram a preservação da história do laboratório e aportaram contribuições científicas à psicologia, em especial às psicologias Ambiental Transacionalista e a Psicologia Social Sócio-Histórica, tendo como opção

um compromisso ético-político de transformação social ao pesquisar e intervir. Conforme presente em revisão da literatura, “os estudos desenvolvidos abrangem diversos contextos em vulnerabilidades sociais, da cidade ao campo, dos bairros nobres às periferias, das universidades às escolas, almejando analisar e intervir nos processos psicossociais que segregam e despotencializam as vivências humanas” (PACHECO; SOUSA; BOMFIM, 2021, p. 273). (passar para a linha anterior)

É importante apresentar ao leitor do livro que os conceitos de Estima de Lugar e de Mapas Afetivos mantiveram suas bases teóricas originais, porém com a validação da Escala de Estima de Lugar (BOMFIM *et al.*, 2014). Como parte do Instrumento Gerador dos Mapas Afetivos (IGMA) os indicadores afetivos de avaliação da cidade e dos ambientes passaram por uma atualização e reorganização em quatro categorias ampliadas, a saber: *Pertencimento*, *Agradabilidade*, *Insegurança* e *Destruição*. *Pertencimento* e *Agradabilidade* correspondem a uma Estima de Lugar potencializadora, enquanto *Insegurança* e *Destruição* dizem respeito a uma Estima de Lugar despotencializadora.

Observamos que a categoria *Contrastes*, que antes fazia parte das escalas Likert e dos indicadores afetivos, foi retirada por trazer em sua própria constituição das respostas uma polarização que não propiciava a validade do instrumento. A categoria *Contrastes* se mantém na principal análise, a qualitativa, que corresponde à parte do instrumento que contém o desenho, o inquérito em relação aos sentimentos evocados pelo desenho e as metáforas. Os *Contrastes* também podem ser analisados também de forma quantitativa quando ocorre a aproximação do Índice de Estima de Lugar a zero ( $IEL \cong 0$ ), como foi realizado em alguns estudos (LIMA, 2019).

Outra adequação teórica e prática realizada foi quanto à mudança do que antes se chamava *Estima de Lugar positiva e negativa* para *Estima de Lugar potencializadora e despotencializadora*. Essa mudança deve-se à adequação teórica de que os sentimentos e emoções – a afetividade, de uma modo mais amplo – não podem ser qualificados como positivos ou negativos.

De acordo com a ética espinosiana, que baseia nossas observações, os afetos implicados na relação com o lugar podem ser potencializadores ou despotencializadores do *conatus*, que é a força para perseverar na existência. Por exemplo, medo, tristeza, desesperança, insegurança e solidão são senti-

mentos experimentados na cidade que diminuem a potência de ação do habitante, gerando potência de padecimento na compreensão de Espinosa, o que pode dificultar a implicação do cidadão na cidade. Porém essa implicação não é da ordem do positivo e do negativo. Há uma ética emancipatória presente nos afetos que permite a reversão ou permanência em afetos que aprisionam ou libertam da escravidão, das paixões tristes e alegres no encontro com a cidade.

Ainda sobre a Estima de Lugar, o IGMA tem sido aplicado a diversos tipos de ambientes, ademais da cidade como dimensão original, tais como casa, bairro, comunidade, instituição, natureza e até mesmo a visão de corporeidade como espaço de construção da afetividade e do psiquismo. Em todas elas as adaptações são feitas no IGMA de acordo com o tipo de referência ambiental solicitado, mantendo os mesmos princípios de orientação e análise. Assim, “embora a maioria das pesquisas utilize a mesma base teórica, a natureza qualitativa e o Instrumento Gerador de Mapas Afetivos, observou-se em cada uma o aprofundamento de categorias teóricas, o alcance de novos territórios de atuação, a adaptação dos métodos utilizados e uma nova leitura sobre os fenômenos” (PACHECO; SOUSA; BOMFIM, 2021, p. 274). (Passar para a linha de cima)

Sobre os recursos imagéticos – desenhos, fotos e imagens – nos Mapas Afetivos, eles têm corroborado a importância de recursos para acessar afetos e sentimentos, conforme preconizado pelo estudo original. Contudo, encontramos diferentes formas de compreensão deles de acordo com o público. Em um primeiro momento da aplicação do IGMA, ao requisitarmos desenhos, maquetes ou fotos que indicassem a forma de sentir e representar o ambiente, bairro, cidade, comunidade etc., estivemos atentos às possibilidades de adaptação deste ao respondente de acordo com suas potencialidades e limitações – de cognição, de afeto e de acessibilidade. É o caso de pessoas em idades mais avançadas, crianças, pessoas com deficiência, ou mesmo aquelas em que as questões culturais e de vulnerabilidades sociais são fatores importantes a serem considerados: os povos originários e as comunidades tradicionais.

Destacamos aqui, também, que, além dos resultados da Estima de Lugar como investigação, temos alcançado, nos últimos anos, importantes

intervenções no âmbito da mobilização comunitária para as políticas públicas urbanas de educação, de saúde e, principalmente, da assistência social.

Por fim, a Estima de Lugar como categoria psicossocial e sócio-histórica, baseada na afetividade, tem mediado as opções de investigação, de observação e de análise no Laboratório de Pesquisa em Psicologia Ambiental nesses vinte anos, tendo como interlocutores autores como Vygotsky, Espinosa, Heller e Bader Sawaia, cotidianamente presentes em nossas decisões e caminhos teóricos metodológicos, que se constroem coletivamente pela ética dos afetos. “Em outras palavras, somente quando a lógica dos afetos permite o sentimento do útil comum, experimentado como estima da cidade, tem-se a integração homem/natureza como solução para a busca da feliz-cidade” (SAWAIA, 2010).



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, O. Uma Estratégia Fatal, a Cultura nas Novas Gestões Urbanas. In: ARANTES, O., VAINER, C. & MARICATO, E. (Org.). *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

AUGÉ, M. *Não lugares, introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas-SP: Papirus, 1994.

ARGAN, G. C. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ARAGONÉS, J. I. Cognición Ambiental. In: ARAGONÉS, J. I. & AMÉRIGO, M. *Psicología ambiental*. Madrid: Ediciones Pirâmide S. A., 1998.

AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA, AREA DE URBANISMO. PARQUES Y JARDINS. *Mapa emocional de Segovia, la ciudad desde la mirada de los niños*. Segovia: Artes Gráficas Taller Imagen, 1999.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Barcelona nuevos proyectos*. Barcelona, Outubro, 1999.

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. El Mobiliario Urbano en la Definición de una Cultura del Espacio Público. In: AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Urbanismo em Barcelona*. Barcelona: Outubro, 1999.

BETTANINI, T. *Espaço e ciências humanas*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

BOMFIM, Z. A. C. *Representações sociais do local de moradia, de si próprio e do outro em um grupo de moradores do Pedregal e do Novo Gama: um estudo introdutório*. Brasília: Universidade de Brasília - UnB, 1990.

- BOMFIM, Z. A. C. & ALMEIDA, S. F. C. Representação social: conceituação, dimensões e funções. *Revista de Psicologia*, Fortaleza, v.9, n.1-2, v.10, n.1-2; p. 75 a 89, jan/dez. 1991/92.
- BOMFIM, Z. A. C. et al. Affective maps: validating a dialogue between qualitative and quantitative methods. In: GARCIA-MIRA, R.; DUMITRU, A. (Eds.). *Urban Sustainability: Innovative spaces, vulnerabilities and opportunities*. A Coruña, ESP: Deputación da Coruña & Instituto de Investigación Xoa Vicente Viqueira, 2014.
- BOMFIM, Z. A. C., DOMÍCIO, A. M. B. & TERCEIRO, A. P. O conhecimento coletivo do cotidiano da cidade de Fortaleza. In: CONGRESSO INTERAMERICANO DE PSICOLOGIA, 26, *Anais[...]*. São Paulo: SIP, 1997.
- BORJA, J. La ciudad mundial. In: MEYER, R. M. P. & GROUSTIN, M. D. (Org.). *Memoria, encontro século XXI*. São Paulo: Viva o Centro, 1994. p. 11-16.
- BORJA, J. Políticas y Gobierno en las Grandes Ciudades. In: BORJA, J., CASTELLS, M., DORADO, R. & QUINTANA, I. *Las grandes ciudades en la década de los noventa*. Madri: Editorial Sistema, 1990.
- BROWN, B. B. Territoriality. In: STOKOLS & IRWIN ALTMAN. *Handbook of environmental psychology*. New York, v.01, 1987.
- CALVINO, I. *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela, 2000.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CHAUÍ, M. *Espinosa: uma filosofia da liberdade*. São Paulo: Moderna, 1995.
- CLARET, A. La Desembocadura del Riu Besós I El Fòrum 2004. In: CLARET, A. *Barcelona 1979-2004: del desenvolupament a la ciutat de qualitat*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 1999.
- COELHO, M. C. S. O. *Barra funda: uma cartografia psicoambiental*. Estudo para a construção de instrumentos de análise dos modos de morar

e dos modos de ser. USP: FAPESP/LAPSI (Laboratório de Psicologia Sócio- Ambiental e Intervenção), 2000.

CHOMBART DE LAUWE, P. H. A organização social no meio urbano. In: VELHO, O. G. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

COLOUN, A. *A Escola de Chicago*. Campinas-SP: Papyrus, 1992.

COHEN, T. A Metáfora e o Cultivo da Intimidade. In: SACKS, S. *Da Metáfora*. São Paulo: EDUC, 1992.

COLE, M. & SCRIBNER, S. Introdução. In: VYGOTSKY, L. S. *A formação social da mente*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

CORRALIZA, J. A. Emoción y ambiente. In: ARAGONÉS, J. I. & AMÉRIGO, M. *Psicología ambiental*. Madrid: Ediciones Pirâmide S. A., 1998.

DAMÁSIO, A. R. *O erro de Descartes: emoção, razão e o cérebro humano*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

DE LA VEGA, M. *Introducción a la psicología cognitiva*. Madrid: Alianza, 1984.

DPH. *A Cidade de São Paulo e sua história*. Disponível em [www.prodiam.sp.gov.br/dph/historia/index.htm](http://www.prodiam.sp.gov.br/dph/historia/index.htm).

DOMINGUES, A. R. *A dificuldade de expressar emoções: um estudo Psicossocial da servidão*. Dissertação (Mestrado), São Paulo, Pontifícia Universidade Católica - PUC, 2001.

DONE, M. D. *Teorias sobre a cidade*. Lisboa: Edições 70, 1979.

DOWNS, R. M. & STEA, D. *Maps in minds, reflections on cognitive mapping*. New York: Harper & Row, 1977.

DURKHEIM, E. Representations Individuelles et Representations Collectives. In: DURKHEIM, E. *Sociologie e Philosophie*. Paris: PUF, 1974.

El PAÍS *Barcelona e Madrid, dos modelos urbanos contrapuestos*. Cataluña, 30 de Julio, 2001.

ESPINOSA, B. *Ética demostrada segun el orden geométrico*. México: Fundo de Cultura Económica, 1996.

FOLHA DE SÃO PAULO. Plano Diretor em Debate. São Paulo: abril de 2002.

FOUCAULT, M. *História da sexualidade I: a vontade de saber*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1988.

FREITAG, B. Pensando a Cidade. *Revista Universidade Pública*, Fortaleza, Universidade Federal do Ceará - UFC, Ano III, n.11, 2002.

FROTA NETO, A. *Urbanização no Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1978. 146 p.

GERMANO, I. P. Pontos de Vista, Metáforas, Ironias e as Transformações da Imaginação Sociológica. *Revista de Psicologia*, Fortaleza, Departamento de Psicologia da Universidade Federal do Ceará, v. 19, n.1-2, jan. /dez , 2001.

GRAU, J. B. *Barcelona: evolución urbanística de una capital compacta*. Madri: Editorial MAPFRE, 1994.

HALL, E. T. *A dimensão oculta*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.

HELLER. A. *Teoría de los sentimientos*. 3. ed. Madrid: Editorial Fontamara, 1979.

HALL, E. T. *O cotidiano e a história*. 4.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

HUGHES, R. *Barcelona*. Barcelona: Editorial Anagrama, 1999.

HONDA, A K. *A poética do encontro humano: uma análise crítica da biodanza como potência de ação nas empresas*. Mestrado em Psicologia Social. São Paulo: PUC, 2002.

HOLANDA, S. B. *Razes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympo, 1984.

- JAPIASSU, H. *A psicologia dos psicólogos*. Rio de Janeiro: IMAGO, 1983.
- JIMÉNEZ BURILLO, F. *Problemas sociopsicológicos do meio urbano: introducción a la psicologia ambiental*. Madrid: Aliança Editorial, 1991.
- JODELET, D. Représentations Sociales: Phénomènes, Concept et Théorie. In: MOSCOVICI, S. *Psychologie Sociale*. Paris: PUF, 1984.
- JODELET, D. Las representaciones sociales del médio ambiente. In: IÑIGUEZ, L & Pol, E. *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Barcelona: Monografies Sócio/ambientais, 1996.
- KOROSEC-SERFATY, P. *L'Appropriation de L'Espace*. IAPC-3. StrasbourgLouvain la Neuve, CIACO, 1986.
- LAKOFF, G. & JOHNSON, M. *Metáforas de la vida cotidiana*. Madri: Catedra-Teorema, 1980.
- LALI, M. Urban Identity. In: CANTER *et al* (Ed.). *Environmental social psychology*. NATO ASI Series. Behavior and Social Sciences, v. 45, The Netherlands, 1988.
- LANE, S. T. M. A mediação emocional na constituição do psiquismo humano. In: LANE, S. T. M. *Novas veredas da psicologia social*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- LEFEBVRE. H. *Modo de vida e urbanização*. Traduzido por Ary, Z., 1969.
- LEFEBVRE. H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LE GOFF, J. *Por amor às cidades, conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Unesp, 1998.
- LEVIN, J. *Estatística aplica às ciências humanas*. 2.ed. São Paulo: Harper & ROW, 1985.
- LIMA, A.C. *Afetividade e Território: construção de mapas afetivos como recurso para uma territorialização na Política de Assistência Social*. Dissertação (Mestrado em Programa de Pós-Graduação em Psicologia) - Universidade Federal do Ceará, 2020.

- LYNCH, K. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gil, 1998.
- MAGNANI, J. G. C. *Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade*. São Paulo: UNESP, 1998.
- MATIAS FERREIRA, V. & CASTRO, A. Cidades de Água. A Lenta “Descoberta” da Frente Marítima de Lisboa. In: *Mediterrâneo, Cidades, Portos e Frentes de Água*. Lisboa: Instituto Mediterrâneo, Universidade Nova de Lisboa. n.10/11, jan./ dez de 1997.
- MATOS, O. Amor e cidade, amor na cidade: Walter Benjamin. In: MAGALHÃES, M.C.R. *Na sombra da cidade*. São Paulo. Ed. Escuta, 1995.
- MENDONZA, E. *La ciudad de los prodigios*. Barcelona: Biblioteca de Bolsillo, 2001.
- MOSCOVICI, S. *A representação social da psicanálise*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.
- MOSCOVICI, S. Introducción al campo da la Psicología Social. In: MOSCOVICI, S. (Org). *Psicología social: influencia y cambios de actitudes, individuos y grupos*. Barcelona: Paidós, 1985.
- MILGRAN, S. & JODELET, D. Psychological maps of Paris. In: PROSHANSKY, H. M. & Iteelson, W. H. (Eds). *Environmental psychology people and their psysical settings*. New York-Holt: Rinehort and Winston, 1976.
- MORENO, E & POL, E. Apropriação, simbolismo del espacio e identidad social. In: *Nociones psicosociales para la intervención y la gestión ambiental*. Barcelona: Monografies Sócio/Ambientais, 1999.
- MOTA, G. A. Programa de Educação Cidadana para el IEDF. In: *Tú ERES un ciudadano*. Ciudad de México: UE, SESIC- SEP , CERE, IFE, CIDES), 2001.
- NEGT, O. Espaço público e experiência. In: PALLAMIN, V.M.; LUDEMANN, M. (Org). *Cidade e cultura: esfera pública e transformação urbana*. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

NEL.LO, O. A Transformação da Frente de Mar de Barcelona: Cidade Olímpica, Diagonal Mar e Besòs. In: *Mediterrâneo, cidades, portos e frentes de água*.

NO PÁTIO do colégio, Marta promete recuperar a auto-estima de São Paulo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, jan., 2003.

PACHECO, F. P.; SOUSA, L. E. M.; BOMFIM, Z.A.C. Revisão Sistemática das Produções do Laboratório de Pesquisa em Psicologia Ambiental. *Rev. FSA*, Teresina PI, v. 18, n. 03, art. 12, p. 260-278, mar. 2021.

PARK, R. E. A cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano. In: VELHO, O.G. (Org). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

PEREIRA, J. C. R. *Análise de dados qualitativos: estratégias metodológicas para as ciências da saúde, humanas e sociais*. São Paulo: FAPESP, 1999.

PESAVENTO, S. J. *O imaginário da cidade, visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1999.

PLANO diretor em debate. *Jornal da USP*, São Paulo, 02 set., 2002.

POL, E. La Apropiación del Espacio. In: IÑIGUEZ, L & POL, E. *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Barcelona: Monografies Sócio/ambientais, 1996.

POL, E. Evoluciones de la psicología ambiental hacia la sostenibilidad: tres propuestas teóricas y orientaciones para la gestión. In: PAEZ, D. & AYESTARÁN, S. *Los desarrollos de la psicología social en España*. Madrid: Gráficas Rogar, 1998.

POL, E. Agrupaciones de Convivencia, Nuevas Periferias, Bienstar Social Y Sostenibilidad. *Revista tres a quart*, Barcelona, 1999.

PROSHANSKY, H. M. The City and the self-identity. *Environment and Behavior*, 1978, v.10, n.2, p. 147-169.

- PROSHANSKY, H. M., FABIAN, H. A. & KARMINOFF, R. Place-identity: physical word socialization of the self. *Journal of environmental psychology*, n. 3, p. 57-83.
- REIS FILHO, N. G. *A memória e o valor do patrimônio edificado: as quatro fisionomias da cidade*. São Paulo: Pioneira, 1968.
- REY, F. G. *Epistemología cualitativa e subjetividad*. São Paulo: EDUC, 1997.
- RICOUER, P. Processo metafórico como cognição, imaginação e sentimento. In: SACKS, SHELDON. *Da metáfora*. São Paulo: EDUC, 1992.
- RICOUER, P. *Teoria da interpretação*. Lisboa: Edições 70, 1976.
- RIVERO, A. Ciudadania y globalización. *Revista Antropos, Ciudadania y interculturalidad*, n.191, 2001.
- SANSOT, P. *Poétique da la Ville*. Paris: Meridien Klienksieck, 1968.
- SANTOS, M. *O Espaço do cidadão*. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998.
- SANTOS, M. Milton Santos: Espaço, Mundo Globalizado e Pós-Modernidade. In: Espaço local, mundial e imaginário. *Revista Margem*, São Paulo, n.2, nov. 1993.
- SANDOVAL, S. Algumas Reflexões sobre Cidadania e Formação da Consciência Política no Brasil. In: SPINK, M. J. P. (Org). *A Cidadania em construção: uma reflexão transdisciplinar*. São Paulo: Cortez, 1994.
- SAWAIA, B.B. O calor do lugar, segregação urbana e identidade. São Paulo em Perspectiva: questões urbanas, os sentidos das mudanças. São Paulo, v. 9, n.2, abr.-jun., p.20-24, 1995.
- SAWAIA, B.B. A legitimidade subjetiva no processo de participação social na era da globalização. In: LOULIER, L. (Org). *Estudos sobre movimentos políticos e sociais*. Santa Catarina: Universidade Federal de Santa Catarina e Associação Brasileira de Psicologia Social, 1997.
- SAWAIA, B.B. Espinosa: o precursor da ética e da educação ambiental com base nas paixões humana. In: MOURA CARVALHO, I. et al. *Pensar*



*o ambiente*: bases filosóficas para a educação ambiental. Brasília: Edições MEC/UNESCO. Coleção Educação Para Todos., 2006.

SAWAIA, B.B. O Sofrimento Ético Político. *Revista da Associação Brasileira de Psicologia Social* (ABRAPSO), São Paulo, 1999a.

SAWAIA, B.B. O sofrimento ético político como categoria de análise da dialética exclusão/inclusão. In: *as artimanhas da exclusão. Análise psicossocial e ética da desigualdade social*. Petrópolis: Vozes, 1999b.

SAWAIA, B.B. *Por que investigo afetividade*. Texto apresentado para concurso de promoção na carreira para a categoria de Professor Titular do Departamento de Sociologia da PUCSP. São Paulo: PUC/SP, 2000.

SAWAIA, B.B. A afetividade como fenômeno ético-político e locus da reflexão crítico-epistemológica da Psicologia Social. *International Journal of Critical Psychology* (no prelo), 2002.

SENNETT, R. *Vida urbana e identidade personal*. Barcelona: Ediciones Península, 1975.

SILVA, J. Discutindo a Cidade e o Urbano. In: DA SILVA, J. B., COSTA, M.C. & DANTAS, E. W.C (Org.). *A cidade e o urbano*. Fortaleza: 1997.

SILVA, J. *Mudando os bairros e a vida*. Fortaleza: Jornal O Povo, março de 2003.

SILVESTRI, A. & BLANCK, G. *Bajtín y Vygotsky: la organización semiótica de la consciencia*. São Paulo: Martins Fonte, 1993.

SIMMEL, G. A MetrÓpole e a Vida Mental. In: VELHO, O.G. (Org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SOUZA, M. A. A. *A identidade da metrÓpole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SOUZA SANTOS, B. Uma cartografia SimbÓlica das Representações Sociais: ProlegÓmenos a Uma concepção Pós-Moderna do Direito. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n. 24, 1988.

SAWAIA, B.B. *Qual o Poder da Cidade?* In: BOMFIM, Z. A. C. Cidade e Afetividade: Estima e Construção de Mapas Afetivos de Barcelona e de São Paulo. Fortaleza, Edições UFC, 2010.

TAJFEL, H. Differentiation Between Social Groups. In: TAJFEL, H. *European association of experimental social psychology*. London: Academic Press, 1978.

TASSARA, E. T. O. & RABINOVICH, E. P. A invenção do urbano e o poético: uma cartografia afetiva – estudo sobre o Bairro Paulistano da Barra Funda. In: TASSARA, E. T. O. *Panoramas Interdisciplinares para uma Psicologia Ambiental do Urbano*. São Paulo: EDUC, 2001. p. 211-267.

TOLEDO, B.L. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

TOLMAN. Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*, v. 55, p. 198 -208.

TUAM, YI-FU. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

TURNER, J.C. Towards a cognitive redefinition of the social group. In: TAJFEL, H. *Social identity and intergroup behavior*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

VALENTE-PEREIRA, L. *Reabilitar o urbano ou como restituir a cidade à estima pública*. Taubaté: UNITAU-GEIC, 1991.

VALERA, S. *Medio ambiente y representación social. Una visita a la ciudad como representación social*. Conferência pronunciada en el VI Congreso de Psicología Ambiental, 1998.

VALERA, S. & POL, E. El Concepto de Identidad Social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. In: *Anuário de Psicologia*, Barcelona, n. 62, p.5-24, 1994.

VÁZQUEZ-SIXTO, F. *Recursos i instruments per a la planificació i la intervenció. Aproximació a la Recerca Psicosocial*. Barcelona: Màster en Intervenció Ambiental, 2000/2001.

VÉRAS, M. P. B. *Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade*. São Paulo: EDUC, 2000.

VIGOTSKI. L. S. *La imaginación y el Arte en la Infancia. Ensaio Psicológico*. Madri: Akal, 1990.

VIGOTSKI. L. S. *A formação social da mente*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

VIGOTSKI. L. S. *Psicologia da arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

VIGOTSKI. L. S. *Psicologia pedagógica*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

WIRTH, L. Urbanismo como Modo de Vida. In: VELHO, O. G. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

Visite nosso site:  
[www.imprensa.ufc.br](http://www.imprensa.ufc.br)



Av. da Universidade, 2932 – Benfica, CEP: 60020-181  
Fortaleza – Ceará – Brasil  
Fone: (85) 3366.7485 / 7486  
[imprensa@proplad.ufc.br](mailto:imprensa@proplad.ufc.br)

**Neste livro podemos acompanhar a construção de uma metodologia original e extremamente importante de análise da cidade pela estima da mesma, cujo produto final é a construção do mapa afetivo da cidade. Ele nos apresenta, passo a passo, os procedimentos adotados para apreender e analisar os afetos e os eixos norteadores da estima, dentre os quais se destaca o uso do desenho.**

ISBN 978-85-7485-454-0



9 788574 854540