

Afetividade como potência de ação para enfrentamento das vulnerabilidades

Zulmira Aurea Cruz Bomfim

Considerar as questões ambientais hoje não significa somente olhar o lado poético e idílico da relação das pessoas com o verde. Lidamos, na atualidade, com questões socioambientais que são produto de um modelo econômico e social que vai impactar nas emergências e desastres, já que estes são acentuados em consequência de vulnerabilidades socioambientais que impactam na gestão urbana. Não estamos querendo dizer com isso que não existam riscos decorrentes de emergências e catástrofes resultantes de fenômenos naturais, como no caso do Brasil, as inundações urbanas ou os deslizamentos, mas sim que tais fatores ambientais de risco afetam principalmente populações pobres em ambientes vulneráveis, ou seja, aquelas que estão submetidas ao que chamamos de sofrimento ético-político (Sawaia, 1999). Eventos naturais se convertem em desastres quando seres humanos vivem em áreas degradadas ou de risco, isto é, os fatores ambientais fazem parte da vida urbana, porém os danos ambientais decorrem da ação humana. Por isso, os impactos dos fenômenos naturais na sociedade são problemáticos pela forma como o solo urbano é ocupado, pelo tipo de qualidade de sua construção ou pela presença ou ausência de infraestrutura adequada.

Olhar as questões ambientais e os desastres tendo como foco o sofrimento ético-político pelo qual populações vulneráveis passam nestas situações é mudar a estratégia de compreensão, de ação e de análise, não só pela dimensão da natureza, mas também pela psicossocial. Para tanto, propomos pensar as políticas e questões ambientais trazendo a afetividade como categoria teórica em sua dimensão psicossocial e histórico-cultural a fim de compreender as relações pessoa-ambiente em situações de vulnerabilidade social e risco.

A cidade pode ser o lugar do encontro, das trocas simbólicas do medo, da ameaça e do risco (Bomfim, 2010). Pensar a sustentabilidade

na cidade hoje é, antes de tudo, pensar o bem-estar das pessoas. Nossas pesquisas no Laboratório de Pesquisa em Psicologia Ambiental (Lócus) vão apontar para a importância dos sentimentos e das emoções e dos afetos como forma de avaliação das necessidades dos habitantes tendo o lugar como mediação, quer seja a cidade, o bairro ou a comunidade (Alencar, 2010; Bertini, 2006; Bomfim, 2010; Bomfim & Pol, 2005; Bomfim et al., 2013; Bomfim et al., 2014). Nossa proposta converge para uma visão de sustentabilidade na cidade que se pauta no espaço urbano como uma expressão da subjetividade dos seus habitantes, e para isso, elegemos a categoria da afetividade como uma forma de conhecimento, orientação e ética na cidade. A cidade não é, portanto, somente um conjunto de praças, ruas e prédios. Ela expressa a subjetividade dos indivíduos na forma de identificação (Proshansky, 1978) de processos de apropriação do espaço (Pol, 1996), de formação de uma identidade social urbana (Varela & Pol, 1994), e de uma memória do lugar (Jodelet, 2002). A afetividade na cidade também como expressão da subjetividade pode ser o palco para uma nova racionalidade, a ético-afetiva a partir da construção de lugares com calor (Sawaia, 1995), que promovam o bem-estar das pessoas e a implicação dos habitantes com esta.

Uma visão psicossocial, dialética da vulnerabilidade social e das questões ambientais na cidade

As cidades atuais são responsáveis pelo consumo de três quartos da energia mundial e provocam pelo menos três quartos de contaminação total. São lugares de produção e de consumo da maioria dos produtos industriais. As cidades se converteram em parasitas dentro da paisagem, grandes organismos que absorvem energia do planeta para sua manutenção. São consumidoras e agentes de contaminação incansáveis. Viver nas cidades hoje onde a metade da humanidade se concentra e trabalha, ou onde a maioria da população mundial vive, é, paradoxalmente, uma luta constante entre teses e antítese, concretizadas nos contrastes socioeconômicos. Quais são os desafios para a sustentabilidade e consequente diminuição das vulnerabilidades na cidade no século XXI? É possível uma cidade ser sustentável? Como integrar ambiente construído e natureza? Como integrar cidade sustentável com justiça social?

Como a vulnerabilidade do ambiente urbano está associada à vulnerabilidade social?

A relação entre vulnerabilidade social, risco, perigo e questões ambientais é fundamental para se compreender as grandes metrópoles da sociedade contemporânea (Maradola, 2009). Em pesquisa realizada na região metropolitana de Fortaleza, (Bernal et al., 2006) com base no Censo do IBGE de 2000, encontrou-se uma relação considerável entre violência e adensamento das moradias. O adensamento também afeta o aumento das áreas de risco ambientais quando as localidades estão situadas próximas a rios poluídos com existência de moradia em suas margens. Neste caso, tais indicadores mostraram também que há um grande desnível de investimento entre os bairros periféricos e aqueles que concentram mais renda. O apartheid urbano tem tanto dimensões geradoras da violência como de problemas associados aos riscos ambientais e à sustentabilidade. Neste caso, as vulnerabilidades e os riscos ambientais estão relacionados, sobretudo, à falta de políticas públicas urbanas e ambientais.

O grande desafio para a sustentabilidade das cidades é como prepará-las para enfrentar o crescimento urbano, oferecendo oportunidades e caminhos que não hipotéquem o seu futuro nem o das futuras gerações. Uma cidade sustentável significa: transportes públicos (mobilidade), reciclagem de material (economia solidária e educação ambiental), meio ambiente (respeito à biodiversidade e utilização de recursos renováveis), saúde, lazer, desporto, cultura e preservação do patrimônio histórico, bem-estar da população, relações afetivas de vizinhança, etc.

A verticalização das cidades modifica a radiação solar e a circulação do ar. O asfalto dificulta a absorção da água diferentemente de um bosque. A cidade aquece especialmente pelos gases emitidos pelos carros, indústrias, aquecedores, incêndios florestais e outras catástrofes naturais.

As soluções ecológicas e sociais se retroalimentam mutuamente para construir sociedades mais saudáveis, vivas e abertas. A visão de sustentabilidade cunhada pela ONU em 1982 foi importante para repensarmos o estilo de vida humano e constatação de que o ritmo de destruição levado pelo homem estava e ainda está culminando com a destruição do planeta. Vários planetas não dariam conta deste ritmo de destruição.

Todavia, este conceito precisa ser revisitado para que a emergência de novos paradigmas fomente a cooperação, a afetividade e a vida como centro, não somente que o paradigma antropocêntrico seja o dominante para a constituição de um mundo mais justo, e pulsante de vida. Um dos principais pontos nos debates da sustentabilidade é como conciliar o desenvolvimento econômico e a preservação da natureza, os fatores sociais e ecológicos, os recursos vivos e não vivos; assim como as alternativas a longo e curto prazo.

James Lovelock (2006), cientista americano, trabalha com a noção de que o conceito de sustentabilidade precisa sair de uma visão antropocêntrica para uma ecocêntrica. Para ele, o planeta não é inanimado. É um organismo vivo. A terra, suas pedras, oceanos, atmosfera e tudo que é vivo constituem um grande organismo. Um sistema global e coerente de vida, autorregulado e que se transforma a cada momento.

Nesta mesma linha, Ferreira e Bomfim (2010) questionam a insustentabilidade do paradigma antropocêntrico para uma mudança efetiva nas ações ambientais no planeta. Propõem o paradigma biocêntrico como uma forma de percepção da existência que supera a dicotomia homem e natureza, apontando a ética biocêntrica como possibilidade de construção de uma sustentabilidade centrada na vida.

Esta mudança de paradigma na cidade converge para um movimento circular que amplia o terreno de possibilidades que não considera supremacias, e sim um movimento imanente que considera todas as formas de vida com a mesma importância, primando pela criação ou preservação de mais vida para todos, com igualdade e dignidade. A circularidade não se inclui no esquema consumista que tem os meios justificados pelos fins.

Neste sentido, Richard Rogers (2000) propõe o modelo da cidade compacta como um caminho para a autossustentabilidade. Tal modelo significa recuperar a cidade como habitat ideal de uma sociedade baseada na comunidade. Ademais, trata-se de um tipo de estrutura urbana que pode responder a uma variedade cultural. A cidade deveria responder, antes de tudo, às pessoas que moram nela, a comunicação, condensar o fomento de atividades humanas e gerar e expressar sua própria cultura. Quer seja em climas temperados ou extremos, em sociedades ricas ou pobres, a meta do desenvolvimento sustentável consiste em idealizar uma

estrutura flexível que seja possível uma comunidade sólida em um entorno saudável e sem contaminação.

A cidade compacta não vê somente o índice de prosperidade baseado em critérios econômicos, políticos e sociais, como foi avaliada, recentemente, Nova York, a cidade de melhor qualidade de vida. Neste critério são levadas em conta características como infraestrutura, relevância no cenário internacional, perspectivas de crescimento econômico e nível de bem-estar social dos habitantes. Junto com Nova York estão, entre as 10 primeiras, outras cidades cuja presença é obrigatória em índices como este: Londres, Paris, Tóquio e Berlim.

O conceito de cidade compacta não pode ser resumido por fórmulas e índices, e sim pensado de acordo com a realidade de cada metrópole. Contudo, Richard Rogers (2000) indica caminhos para serem adotados nas cidades rumo ao planejamento urbano que privilegie a sustentabilidade em termos de eficiência energética, ao mesmo tempo que diminua as vulnerabilidades sociais: (a) Espaços multiuso criativos; (b) Tudo no mesmo bairro; (c) Voltar a habitar o centro; (d) Emprego mais perto de casa; (e) Investir em corredores verdes; (f) incentivar o transporte que usa energia limpa e renovável; (g) Reforçar os laços comunitários.

O desafio é como grandes metrópoles podem tornar-se sustentáveis com grandes áreas territoriais e um grande número populacional. Como aplicar os conceitos de uma cidade compacta a São Paulo com uma população em torno de 11 milhões de habitantes na capital e 19 milhões na região metropolitana? É importante notar que São Paulo tem sido alvo de grandes vulnerabilidades ambientais na época das chuvas devido, principalmente, à forma como os rios foram tratados, aterrados, aumentando a impermeabilização do solo e o fluxo de água quando no período das chuvas.

Viver nas grandes cidades hoje, onde 80% da população mundial vive, é um grande desafio para a sustentabilidade, a convivência e a justiça social. Para isso, é necessário conviver com polaridades e contradições, onde os riscos e desastres, infelizmente, fazem parte do cotidiano. Viver nas contradições é também viver o sonho de uma cidade ideal que, conforme afirma Calvino (2000), não poderemos deixar de buscar como um parâmetro de reflexão analítica e sintética. A vida cotidiana na cidade baseada na historicidade e na construção de uma ética coletiva pode ser

feita no movimento da contradição, segundo Bomfim (2010, p. 43), “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.”

Pensamos que a promoção da sustentabilidade na cidade, além das questões técnicas e ambientais, não pode prescindir de uma avaliação das reais necessidades de seus habitantes. Entendemos tais necessidades como afetivas. Como os afetos podem orientar a sustentabilidade na cidade? Como os sentimentos e as emoções podem avaliar e direcionar o bem-estar das pessoas na cidade rumo à sustentabilidade?

Cidade, afetividade e sustentabilidade

Os aspectos simbólicos são fundamentais para a construção da noção de sustentabilidade. E, dentre os aspectos simbólicos, destacamos os afetos como grandes reveladores das necessidades dos habitantes na cidade. Chamamos de afetividade todos os sentimentos e as emoções, sabendo-se a que a base afetivo-volitiva (Vygostsky, 1998) move o pensar e o agir em uma perspectiva histórico-cultural. Em nossas pesquisas no Laboratório de pesquisa em Psicologia ambiental, temos estudado a afetividade como uma categoria ético-política orientadora do encontro do indivíduo com a cidade.

Para compreender a mediação dos afetos na relação pessoa-ambiente, é preciso pensar a cidade como um ambiente que é organizado cognitivamente e afetivamente em um conjunto de imagens mentais. O ambiente é um território emocional (Corraliza, 1998). Conhecer a cidade pelos afetos não é negar a cognição nem a racionalidade, mas acessar dimensões da realidade cotidiana que comporão uma nova racionalidade, a ético-afetiva (Sawaia, 1995), distinta da ideia de que os afetos são o câncer da razão. Neste sentido, buscamos conhecer a afetividade como avaliação das necessidades de habitante na cidade.

Viver e deslocar-se na cidade pressupõe processos de percepção do entorno que possibilita o habitante transformar o desconhecido em co-

nhecido, ao transformar espaços em lugares, (Tuan, 1983). A ética aparece na cidade quando a convivência igualitária com o diferente torna a cidade um lugar de encontro.

Consideramos a afetividade definida por Sawaia (1999, p. 98) como: “O tom e a cor emocional que impregna a existência humana e que se apresenta como: (a) Sensação: reações moderadas de prazer e desprazer, que não faz referência a objetos específicos, (b) A emoção, fenômeno afetivo intenso, breve e centrado nos fenômenos que interrompem o fluxo normal da conduta”.

A afetividade na cidade pode ser compreendida pela implicação do habitante com ela; a forma como o habitante se implica na cidade já é um indicador de sua ação. Por isto, a afetividade é um indicador de ética e cidadania na cidade. O sentido da ação e transformação na cidade, pelo cidadão, depende do desenvolvimento de ações potencializadoras, em que a afetividade pode ser um grande eixo integrador (Bomfim, 2010).

Para acessar a afetividade, desenvolvemos um método denominado de mapas afetivos, uma forma de articulação de sentidos movidos pelos afetos: “Revela o conhecimento, orientação e ética na cidade pelos sentimentos dos habitantes e que facilita a superação das dualidades: subjetividade/objetividade, individual/coletivo e cognição/afeto.” (Bomfim, p. 223). Desta forma, as imagens da cidade e ambientes são acessadas com o objetivo de conhecer como os habitantes pensam e sentem as cidades.

O Instrumento que gera o mapa afetivo da cidade, denominado de IGMA, Instrumento Gerador do Mapa Afetivo (Bomfim et al., 2013), foi pensado para tornar tangível o intangível, visto que os afetos não são facilmente denominados; Desenhos e metáforas como recursos imagéticos. O desenho como deflagrador de emoções e sentimentos: as metáforas como recurso de síntese; Escrita como expressão da dimensão afetiva (subtexto).

Os resultados encontrados a partir do Instrumento Gerador dos Mapas Afetivos levaram a uma categoria psicossocial e dialética originada da perspectiva da Psicologia Ambiental de base transacionalista e da Psicologia Social histórico-cultural: a Estima de Lugar. Assim como as pessoas são estimadas, os lugares, no caso a cidade, pode ser estimada ou não por seus habitantes. Sentimentos agradáveis e de pertencimento geram uma

estima potencializadora, o que permite o desenvolvimento de relações comunitárias e o sentimento de bem-estar. As imagens de contrastes e de insegurança geram sentimentos despotencializadores que não promovem a implicação do indivíduo no lugar. Para que as pessoas se impliquem e participem, elas precisam sentir que o lugar é uma extensão de sua identidade, ou seja, desenvolvam sentimentos de pertencimento e de identificação.

A estima de lugar é estudada no âmbito da Psicologia Ambiental por sua perspectiva interdisciplinar, por estudar a interação das pessoas com seu entorno sócio-físico. A Psicologia Ambiental considera o meio urbano, os recursos naturais e o comportamento. Na vertente transacional da Psicologia Ambiental, o social e o ambiental não se limitam ao espaço que circunda o indivíduo, mas a visão de um ambiente enquanto construção simbólica, temporal e cultural. Na perspectiva histórico-cultural da Psicologia Social, a estima de lugar apreende a noção dialética e não dicotômica do subjetivo e do objetivo, do interno e do externo, do social e individual além de uma visão de que o lugar pode ser visto também como uma forma de emancipação humana. Tornar-se sujeito de sua história, o compromisso com homens concretos, sobretudo os dominados e explorados. O compromisso com seu lugar. Sua consciência como cidadão de uma metrópole, uma cultura da responsabilidade humana pelo respeito à vida (Lane, 1984).

Propomos então a estima de lugar como uma categoria social, que está na imbricação dos estudos da Psicologia Social e da Psicologia Ambiental, que acessa as necessidades de seus habitantes e, por intermédio do conhecimento dos afetos na cidade, avalia as potencialidades e vulnerabilidades apresentadas na relação pessoa-ambiente. Este conhecimento dos afetos dos habitantes com a cidade ou bairro é uma forma também de buscar caminhos para a sustentabilidade pautada na humanização e na vida no planeta.

As pesquisas realizadas desde 2003 com os mapas afetivos no Programa de Pós-graduação da Universidade Federal do Ceará tiveram como referência diversos tipos de ambiente como cidades, comunidades rurais e urbanas, bairros e espaços institucionais. A validação da categoria estima de lugar e seus indicadores mostrou a importância do afeto como uma categoria integradora da relação do indivíduo com o lugar, envolvendo vários tipos de ambiente em situações de vulnerabilidade social: escolas

públicas em bairros periféricos, filhos de catadores, jovens do semiárido, jovens em instituições com medidas socioeducacionais. Além da pesquisa, encontramos também, por intermédio da construção dos mapas afetivos do bairro, uma forma de intervenção para a formação de consciência crítica e ambiental.

Na pesquisa original sobre os indicadores afetivos de São Paulo e de Barcelona (Bomfim, 2003), em uma amostra de 200 alunos de graduação e de pós-graduação, de cursos de Psicologia, Arquitetura, Artes, Sociologia, Geografia em sua maioria de mulheres, encontraram-se imagens afetivas majoritariamente de contrastes. Esta imagem própria das grandes cidades reflete o que foi estudado pela escola de Chicago (Park, 1967), a tendência do cidadão a desenvolver uma atitude Blasé, que apresenta uma relação interpessoal mais utilitarista e individualista. Os contrastes mostram sentimentos antagônicos alegre/triste, amor/ódio, frieza/calor, individualista/proximidade, e/ou qualidades dos habitantes polarizadas poluída/limpa, pobre/rica, bonita/destruída. São sentimentos e qualidades próprias das cidades globais que refletem problemas sociais e ambientais. Tais sentimentos podem ser potencializadores ou despotencializadores em relação à ação do indivíduo na cidade.

Os respondentes também apontaram São Paulo e Barcelona como polos de atração, o que faz destas cidades lugares de oportunidades. A imagem de atração pode trazer qualidade de vida, mas não é tudo, pois se não estiver associada ao equilíbrio do uso de energias sustentáveis, pode exaurir os recursos naturais, como aconteceu em São Paulo, que vive atualmente o problema da falta de água, decorrente tanto da estiagem, bem como da má gestão e desperdício.

Por isso, a imagem de Destruição foi encontrada em grande parte em São Paulo onde a massificação, pobreza, solidão, impotência, tristeza e desânimo foram relatados. Muito cimento, poluição, falta de lugares verdes e insegurança também. Convivência com o medo e violência são as respostas recorrentes dos entrevistados. A imagem de destruição retrata a falta de ações de reponsabilidade ambiental tanto dos gestores como de seus habitantes.

Os desenhos, como parte do instrumento gerador dos mapas afetivos, podem retratar a estrutura física da cidade, assim como estados de

ânimo, o que chamamos de cognitivos e metafóricos, respectivamente. No caso de São Paulo, a Avenida Paulista é o grande ícone (Fig. 1). Barcelona, o centro antigo retrata a preservação do patrimônio histórico (Fig. 2). Duas estruturas de expansão urbana que tiveram formas distintas. São Paulo, a construção de uma cidade sobre a outra, e Barcelona, que se expandiu pela regeneração urbana. Pelas respostas dos respondentes, pode-se inferir que as diferentes gestões urbanas da cidade impactaram diretamente no que são as duas cidades hoje em termos dos desastres, riscos ambientais e/ou preservação.

Figura 1 São Paulo / Figura 2 Barcelona



A elaboração de metáforas a partir da fala dos respondentes também foi reveladora dos afetos na cidade pelo método que utilizamos. Considerando as metáforas como síntese, elas permitem o contato com a intimidade dos sentimentos (Ricoeur, 1992). Os sentimentos de contrastes foram reveladores quando um habitante de São Paulo, de 26 anos,

comparou-a com “um trem de metrô, por trazer contrastes próprios da modernidade, onde a velocidade e aglomeração são suas principais características”. Ou mesmo sendo comparada com um “Epicentro”, fazendo alusão às possibilidades de atração que são apresentadas pela cidade ou de destruição. Nota-se que, neste caso, a comparação de São Paulo com um Epicentro retrata uma catástrofe da natureza, que corresponde ao centro do abalo sísmico.

Com toda a agradabilidade sentida por seus habitantes e turistas, Barcelona, símbolo da cidade mundial de planejamento estratégico, é vista também por uma mulher de 32 anos, que morava há dois anos e meio na cidade, com “uma maçã vermelha com pontos de podridão, porque vê a contradição de viver o bem-estar e o mal-estar, ao ter que lidar com as desigualdades sociais. Neste caso, o verde, as praças e o desenho da cidade moderna do planejamento urbano não são suficientes para torna-la agradável, é necessário permitir a apropriação deste direito a todos.

A contradição pode também gerar pertencimento para os habitantes de São Paulo quando a comparam com uma cidade abacaxi. Uma mulher de 50 anos que vivia em São Paulo há 30 anos disse que esta era “uma cidade grande com muitos edifícios parecidos, poluída visualmente com muitos carros, ao mesmo tempo caótica e funcional”. Contudo, ela fala que o seu sentimento é de “pertencer apesar de tudo”! O sentimento de pertencimento foi encontrado em pessoas que diziam: “Apesar de tudo, amo São Paulo”.

As respostas ao instrumento gerador dos mapas afetivos tanto na parte qualitativa quanto na quantitativa, esta última chamada de indicadores afetivos, mostraram uma tendência de respostas a uma Estima de lugar mais despotencializadora em São Paulo e uma Estima de lugar mais potencializadora em Barcelona. A predominância das respostas de insegurança, destruição e contrastes em São Paulo, pouca ou quase inexistência de agradabilidade levam o morador a sentir-se menos implicado, mais insatisfeito e menos participante de atividades associativas e de grupos. Por outro lado, os habitantes de Barcelona mostraram mais respostas de agradabilidade e de pertencimento com maior possibilidade de envolvimento e participação cidadã. O que chama a atenção é que, apesar das diferentes respostas e tendências das duas cidades, ambas se destacam pelo sentimento de pertencimento de seus cidadãos.

Revertendo vulnerabilidades: a sustentabilidade nas políticas de afetividade

As pesquisas com a categoria afetividade têm assinalado a importância de conhecer os afetos em uma perspectiva emancipadora e de construção da cidadania. Quando aplicada à cidade e aos lugares, os afetos tornam-se mediadores da construção de sujeitos que sentem, pensam e agem partindo de uma racionalidade ético-afetiva. Falamos daquela racionalidade que está enraizada nos afetos, nas necessidades individuais e coletivas e que propiciam o encontro do indivíduo com a cidade. Tal racionalidade ético-afetiva como ideal pode estar presente nas metas da gestão e de planejamento urbano quando há a participação dos cidadãos, de maneira que estes são escutados diante de suas necessidades no cotidiano da cidade.

Reverter processos de riscos na cidade, associados às catástrofes ambientais, é considerar o vetor natureza não somente como o grande responsável por estas, mas destacar que os afetados são sempre aqueles submetidos a situações de vulnerabilidades sociais e ambientais.

Os indicadores afetivos da afetividade com a cidade, comunidade e bairro têm apontado, por intermédio das pesquisas, que a relação entre vulnerabilidade e sustentabilidade envolve ações concretas provenientes da ordem pública, individual e societal. Os indicadores afetivos de Agradabilidade, Pertencimento, Insegurança, Destruição e Contrastes têm mostrado possíveis caminhos para a reversão de vulnerabilidades e de potencialização da sustentabilidade.

As cidades são agradáveis quando criam contato com a natureza, nos parques, nas ruas e nos locais de moradia. Andar a pé e de bicicleta, além de facilitar o exercício corporal, propicia outras formas de apropriação do espaço distinto do carro. O transporte público, como mobilidade urbana, permite uma visão coletiva e sensação de bem-estar quando diminui os longos deslocamentos e o tempo perdido no trânsito. A ocupação do espaço público a partir de intervenções urbanas sustentáveis propicia a criação de novas funções do mesmo, convivendo no mesmo lugar o antigo e o novo, o lazer e o trabalho e a integração intergeracional. Estas intervenções são indicadas como as mais agradáveis pelos habitantes. Ci-

dadões identificados com seu lugar (pertencimento) facilitam processos de apropriação do espaço, e conseqüente diminuição dos sentimentos de medo e insegurança na cidade, pois são estes últimos que distanciam o cidadão do espaço público e do contato com o diferente. Sentimentos de insegurança e de destruição são os mais facilmente encontrados em áreas degradadas e suscetíveis aos desastres e riscos. Os contrastes nas grandes cidades estressam seus habitantes, causando agonia, alienação e potência de padecimento. A potência de ação pode existir quando os contrastes se associam ao vínculo e pertencimento ao lugar.

Encontramos na dialética da afetividade uma forma de intervenção, ação e análise para o alcance da sustentabilidade ambiental ao superar as dicotomias tão próprias da racionalidade moderna: social e ambiental; racionalidade e afetividade; subjetividade e objetividade; individual e coletivo; e ação e reflexão.

Encontramos nas políticas de afetividade uma forma de integrar o desenvolvimento social e a sustentabilidade, para que possamos reverter processos de destruição dos últimos 50 anos que têm ampliado as catástrofes, os desastres naturais e a miséria. O modo de vida urbano chegou a um ponto máximo de destruição. Propomos o afeto como um caminho de humanização das políticas públicas urbanas, para a diminuição das vulnerabilidades socioambientais, assim como dos impactos causados pelas catástrofes e pelos desastres naturais.

Referências

- Alencar, H. F. (2010). *Participação social e estima de lugar: caminhos traçados por jovens estudantes moradores de bairros da Regional III da cidade de Fortaleza pelos Mapas Afetivos*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Psicologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.
- Bernal, C., Bomfim, Z. A. C., & Mudo, E. (2009). Vulnerabilidade, violência e pobreza na região metropolitana de Fortaleza. In E. Dantas & C. M. C. Lustosa (Orgs.), *Vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Fortaleza* (pp. 245 a 271). Fortaleza: Edições UFC.
- Bertini, F. M. A. (2006). *Centro de Fortaleza, lugar de transformações: o idoso e os afetos implicados*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Psicologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

Bonfim, Z. A. C. (2015). Afetividade como potência de ação para enfrentamento das...

- Bomfim, Z. A. C. (2003). *Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo*, Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Psicologia, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.
- Bomfim, Z. A. C. & Pol, E. U. (2005). Affective Dimension of Cognitive Maps of Barcelona And São Paulo. *International Journal of Psychology*, 40(1), 37-50.
- Bomfim, Z. A. C. (2010). *Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e de São Paulo*. Fortaleza: Edições UFC.
- Bomfim, Z. A. C., Alencar, H. F., Santos, W. S., & Silveira, S. S. (2013). Estima de lugar e indicadores afetivos: aportes da psicologia ambiental e social para a compreensão da vulnerabilidade social juvenil em Fortaleza. In V. F. R. Colaço & A. C. F. Cordeiro (Orgs.), *Adolescência e juventude: conhecer para proteger* (pp. 317-341). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Bomfim, Z. A. C., Nobre, B. H. L., Ferreira, T. L. M., Araújo, L. M. A., Feitosa, M. Z. S., Martins, A. K. S. et al. (2014). Affective maps: validating a dialogue between qualitative and quantitative methods. In R. Garcia-Mira & A. Dumitru (Eds.), *Urban Sustainability: Innovative spaces, vulnerabilities and opportunities* (1ª ed., pp. 131-148). A Coruña, ESP: Deputación da Coruña & Instituto de Investigación Xoa Vicente Viqueira.
- Calvino I. (2000). *Las Ciudades Invisibles*. Madrid: Siruela.
- Corraliza, J. A. (1998). Emoción y ambiente. In J. I. Aragonés & M. Américo (Orgs.), *Psicología ambiental* (pp. 59-76). Madrid: Pirâmide.
- Ferreira, F. & Bomfim, Z. A. C. (2010). Sustentabilidade ambiental: visão antropocêntrica ou biocêntrica. *Revista ambientalMENTEsustentable*, 9-10, 37-51.
- Jodelet, D. (2002). A cidade e a memória. In V. del Rio, C. R. Duarte, & P. A. Rheingantz (Orgs.), *Projeto do lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo* (pp. 31-43). Rio de Janeiro: Contra Capa.
- Lane, S. T. M. (1984). A psicologia social e uma nova concepção do homem para a Psicologia. In S. T. M. Lane & W. Codo (Orgs.), *Psicologia social: o homem em movimento* (pp. 10-19). São Paulo: Brasiliense.
- Lovelock, J. (2006). *Gaia - cura para um planeta doente*. São Paulo: Cultrix.
- Maradola, E. & Hogan, D. J. (2009). Vulnerabilidade do lugar vs. vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 26(2), 161-181.
- Park, R. E. (1967). A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In O. G. Velho (Org.), *O fenômeno urbano* (pp. 29-72). Rio de Janeiro: Zahar.

- Pol, E. (1996). La apropiación del espacio. In L. Iñiguez & E. Pol (Orgs.), *Cognición, representación y apropiación del espacio* (pp. 45-62). Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.
- Proshansky, H. M. (1978). The City and the self-identity. *Environment and Behavior*, 10 (2), 147-169.
- Ricoeur, P. (1992). *Processo metafórico como cognição, imaginação e sentimento*. In S. Sacks (Org.), *Da Metáfora* (pp. 145-160). São Paulo: EDUC/Pontes.
- Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gil.
- Sawaia, B. B. (1995). O calor do lugar, segregação urbana e identidade. *São Paulo em Perspectiva*, 9(2), 20-24.
- Sawaia, B. B. (1999). O sofrimento ético político como categoria de análise da dialética exclusão/inclusão. In *As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social* (pp. 96-118). Petrópolis, RJ: Vozes.
- Tuan, Yi-Fu. (1983). *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência* (L. Oliveira, Trad.). São Paulo: Difel
- Varela, S. & Pol, E. (1994). El Concepto de Identidad Social Urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. *Anuario de Psicología. Universitat de Barcelona*, 62, 5-24..
- Vygotsky, L. S. (1998). *Pensamento e linguagem* (2ª ed.) São Paulo: Martins Fonseca.