

TÂNIA BITTENCOURT BLOOMFIELD

**O CARRO COMO UM LUGAR: PERSPECTIVAS DE TERRITORIALIDADES
E REPRESENTAÇÕES NA CIDADE DE CURITIBA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Profa. Dra. Salete Kozel
Teixeira.

**CURITIBA
2007**

TERMO DE APROVAÇÃO

TÂNIA BITTENCOURT BLOOMFIELD

O CARRO COMO UM LUGAR: PERSPECTIVAS DE TERRITORIALIDADES E REPRESENTAÇÕES NA CIDADE DE CURITIBA.

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-graduação em Geografia, do Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Orientadora: Professora Doutora Salete Kozel Teixeira
(UFPR - Presidente da Banca)

Professor Doutor Álvaro Luiz Heidrich
(UFRGS)

Professor Doutor Wolf-Dietrich Sahr
(UFPR)

Professor Doutor Sylvio Fausto Gil Filho
(UFPR- suplente)

Curitiba, 30 de março de 2007.

AGRADECIMENTOS

À querida professora Salete Kozel Teixeira, orientadora desta dissertação, por ter me acolhido de forma tão calorosa no curso de Pós-graduação em Geografia da UFPR e ter depositado tanta confiança em “um desvio da curva-padrão”.

À professora Iria Zanoni Gomes e à colega Giselle Marquette Nicaretta, sem as quais eu não teria percebido a pertinência de uma abordagem geográfica ao objeto desta pesquisa. Obrigada pelo grande carinho e constantes incentivos.

À minha empenhada amiga Márcia Maria Fernandes de Oliveira, a quem muito devo, por toda a gentileza, amizade e dedicação que me dispensou.

Aos professores do Departamento de Geografia da UFPR, pela excelente formação que me proporcionaram: Dra. Salete Kozel Teixeira, Dr. Sylvio Fausto Gil Filho, Dra. Olga Lúcia C. F. Firkowski, Dr. Wolf-Dietrich Sahr, Dr. Francisco de Assis Mendonça.

Aos colegas do curso de Pós-graduação em Geografia da UFPR, especialmente, aos meus diletos e pacientes amigos: Denis Carloto, Letícia Bartoszeck Nitsche, Marcelo Luís Rakssa, Marino Godoy e Pablo Rodigheri Melek.

Ao Luiz Carlos Zem, que faz jus ao seu sobrenome.

Aos entrevistados desta pesquisa, por terem compartilhado comigo alguns fragmentos de seus mundos vividos.

Ao Márcio Polli, por todo o interesse demonstrado e pela grande ajuda que deu à pesquisa.

À Raquel e ao Sávio Bloomfield, pela compreensão das horas roubadas de convívio. Por tanta paciência, interesse e ajuda, também mereceriam títulos de mestres em Geografia.

À Sônia Bloomfield, pelo grande interesse que sempre demonstrou por mim e pela pesquisa, pela inspiração intelectual e pelo exemplo de coerência com seus ideais.

Ao Luís Carlos dos Santos, por toda a generosidade e inteligentes reflexões que compartilhou comigo, ao longo do curso de Mestrado.

Ao Departamento de Artes da UFPR - seus professores, funcionários e alunos - por terem me dado apoio e incentivo às tarefas atinentes ao curso de Mestrado. Uma menção especial faz-se necessária, aqui, às professoras e amigas incondicionais de tantos anos, Dulce Osinski e Marília Diaz.

Às minhas grandes e eternas amigas, Deise Marin, Didonet Thomaz, Giovana Terezinha Simão, Olga Nenevê, Regiana Miranda e Suzana Mehl Guimarães, por sempre torcerem por mim.

Às professoras e amigas Ana Maria P. Liblik, Luciana Martha Silveira e Maria Inês Hamann Peixoto, pela grande generosidade e confiança que depositaram neste trabalho.

A SUPOSTA EXISTÊNCIA

Como é o lugar
quando ninguém passa por ele?
Existem as coisas
sem serem vistas?

O interior do apartamento desabitado,
a pinça esquecida na gaveta,
os eucaliptos à noite no caminho
três vezes deserto,
a formiga sob a terra no domingo,
os mortos, um minuto
depois de sepultados,
nós, sozinhos
no quarto sem espelho?

Que fazem, quem são
as coisas não testadas como coisas,
minerais não descobertos - e algum dia
o serão?

Estrela não pensada,
palavra rascunhada no papel
que nunca ninguém leu?
Existe, existe o mundo
apenas pelo olhar
que o cria e lhe confere
espacialidade?

Concretude das coisas: falácia
de olho enganador, ouvido falso,
mão que brinca de pegar o não
e pegando-o concede-lhe
a ilusão de forma
e, ilusão maior, a de sentido?

Ou tudo vige
planturosamente, à revelia
de nossa judicial inquirição
e esta apenas existe consentida
pelos elementos inquiridos?
Será tudo talvez hipermercado
de possíveis e impossíveis possibilíssimos
que geram minha fantasia de consciência
enquanto
exercito a mentira de passear
mas passeado sou pelo passeio,
que é o sumo real, a divertir-se
com esta bruma-sonho de sentir-me

e fruir peripécias de passagem?

Eis se delineia
espantosa batalha
entre o ser inventado
e o mundo inventor.

Sou ficção rebelada
contra a mente universa
e tento construir-me
de novo a cada instante, a cada cólica,
na faina de traçar
meu início só meu
e distender um arco de vontade
para cobrir todo o depósito
de circunstâncias coisas soberanas.

A guerra sem mercê, indefinida
prosegue,
feita de negação, armas de dúvida,
táticas a se voltarem contra mim,
teima interrogante de saber
se existe o inimigo, se existimos
ou somos todos uma hipótese
de luta
ao sol do dia curto em que lutamos.

(ANDRADE, 2002, p. 21-23)

RESUMO

A presente pesquisa qualitativa, inserida no âmbito da Geografia Cultural, teve o objetivo de mapear as motivações e perceber as relações que existem entre as visões de mundo, os contextos domésticos e profissionais, que levaram alguns dos proprietários de carros que circulam em Curitiba, a escolherem combinações de letras e números em suas placas, de modo a veicularem mensagens. Para dar conta da pesquisa de campo, foi utilizado um cruzamento entre diferentes aportes teórico-metodológicos: a Teoria das Representações Sociais, a Etnometodologia, a Fenomenologia e o conceito de Cultura Transversal de massa. Os conceitos de “lugar” e “território” concorreram como categorias analíticas, a partir da sistematização e descobertas da análise das entrevistas, realizadas com trinta proprietários de veículos de Curitiba, cujas placas de carro foram escolhidas. As placas escolhidas dos carros foram os elementos que permitiram ampliar o entendimento sobre a constituição do carro como um “lugar” e sobre as territorialidades envolvidas nas práticas que se dão, especialmente, nas ruas de Curitiba.

Palavras-chave: Geografia Cultural, placas escolhidas de carro, lugar e territorialidades.

ABSTRACT

This work translates the results of a qualitative research which employed the theoretical tenets of Cultural Geography. One of its research goals was to map the motivations of 30 car owners, in the city of Curitiba, who vehiculated personal messages on their car plates through the combinations of letters and algarisms. The plates were chosen for this research as elements which allowed the researcher to Understand the construction of the object Car as a "place", and of the related territorialities developed by them on the streets of Curitiba. After such a phenomenon was mapped, it became imperative to search for, to analyze, and to understand the interrelationships between the car owners' worldviews and their professional and personal backgrounds. The data collected and generated during the fieldwork stage, in which the above mentioned cars' owners were interviewed, led to the use of diverse theoretical approaches, such as the Social Representation Theory, Ethnometodoly, Phenomenology, and also the concept of Traverse Mass Culture. For the analysis of the results, the concepts of "place" and "territory" were employed as the necessary tools to systematize, understand, and present the data obtained under the guidance of the discipline of Cultural Geography.

Key-words: Cultural Geography, choice of car plates, place and territorialities.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – PLACAS DE CARROS, FOTOGRAFADAS EM CURITIBA E ANTONINA-PR, EM JULHO DE 2005.....	118
FIGURA 2 – PESQUISA REALIZADA COM CIDADÃOS DE CURITIBA, PELA PARANÁ PESQUISAS.....	146
FIGURA 3 – PESQUISA REALIZADA COM MOTORISTAS E PEDESTRES DE CURITIBA E DE OUTRAS CIDADES BRASILEIRAS, PELA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MONITORAMENTO E CONTROLE ELETRÔNICO DE TRÂNSITO.....	148
FIGURA 4 – PEÇAS PUBLICITÁRIAS DA CAMPANHA “QUALIDADE DE VIDA COMEÇA NA RUA”, DA PREFEITURA DE CURITIBA.....	150
FIGURA 5 – ADESIVOS DE ADVERTÊNCIA A OUTROS MOTORISTAS, COLADOS EM CARROS DE CURITIBA. “MANTENHA DISTÂNCIA. EU FREIO PARA ANIMAIS”. – “QUER CORRER? VÁ AO PARQUE!”.....	151
FIGURA 6 – ADESIVOS DE ADVERTÊNCIA A OUTROS MOTORISTAS, COLADOS EM CARROS DE CURITIBA. “JESUS TE AMA! MAS EU TE ACHO UM BABACA!”.....	152
FIGURA 7 – ADESIVOS DE SOLICITAÇÃO E DE ADVERTÊNCIA EM MOTOCICLETAS, “DÊ ESPAÇO AO MOTOQUEIRO. QUEM LUCRA É VOCÊ”. – “MAIS RESPEITO, MENOS VIOLÊNCIA”.....	153
FIGURA 8 – PLACA DE ADVERTÊNCIA AOS MOTORISTAS E PROPAGANDA DA AGÊNCIA DE PUBLICIDADE <i>EXCLAM!</i> , BAIRRO BOM RETIRO, CURITIBA.....	155
FIGURA 9 – PLACA DO CARRO DA ENTREVISTADA AH.....	163
FIGURA 10 – PLACA DO CARRO DA ENTREVISTADA RM.....	164
FIGURA 11 – PLACA DO CARRO DA ENTREVISTADA CH.....	169
FIGURA 12 – O CARRO: ESPAÇO VIVIDO PELOS SEUS MOTORISTAS.....	170
FIGURA 13 – PLACA DO CARRO DA ENTREVISTADA SC.....	186
FIGURA 14 – PLACA DO CARRO DA ENTREVISTADA MD.....	193
FIGURA 15 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS CL, FF e JC.....	217
FIGURA 16 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS AH, DO e CG.....	217
FIGURA 17 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS MZ, CH e RC.....	217
FIGURA 18 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS MM, PI e RG.....	217
FIGURA 19 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS RM, MJ e SC.....	218
FIGURA 20 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS JB, VC e BR.....	218
FIGURA 21 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS WK, WN e SG.....	218
FIGURA 22 – PLACAS DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS AB, FP e MD.....	218
FIGURA 23 – PROCESSO DE IMPRESSÃO EM RELEVO SEM TINTA, DA PLACA DE CARRO DE RM, A PRIMEIRA ENTREVISTADA DESTA PESQUISA.....	219
FIGURA 24 – PROCESSO DE IMPRESSÃO DA GRAVURA DA PLACA ART-7464, PERTENCENTE A RM – DETALHE.....	219

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – LOCALIZAÇÃO DA CIDADE DE CURITIBA-PR.....	105
MAPA 2 – SISTEMA TRINÁRIO DE CURITIBA.....	115
MAPA 3 – SÉRIE DE PLACAS DE CARROS, POR ESTADO DO BRASIL.....	122
MAPA 4 – LOCALIZAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS DOS ENTREVISTADOS, POR BAIRRO DE CURITIBA.....	133
MAPA 5 – VILA DAS TORRES: LUGAR TOPOFÓBICO, SEGUNDO OS ENTREVISTADOS.....	190

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – ONTOLOGIA.....	19
QUADRO 2 – EPISTEMOLOGIA.....	20
QUADRO 3 – PRESSUPOSTOS DAS PESQUISAS EM GEOGRAFIA.....	21
QUADRO 4 – DIFERENÇAS ENTRE A GEOGRAFIA COMPORTAMENTAL E A HUMANISTA.....	67
QUADRO 5 – CONHECIMENTO CIENTÍFICO X CONHECIMENTO DO SENSO COMUM.....	75
QUADRO 6 – REDUÇÃO FENOMENOLÓGICA HUSSERLIANA.....	98
QUADRO 7 – CARACTERÍSTICAS DE CURITIBA.....	104
QUADRO 8 – SIGNIFICADO DAS PLACAS ESCOLHIDAS, REPRESENTAÇÕES E NOÇÕES DE MEMBRO RELACIONADOS AOS CARROS.....	136
QUADRO 9 – O QUE OS MOTORISTAS FAZEM EM SEUS CARROS, QUANDO NINGUÉM ESTÁ OLHANDO.....	171
QUADRO 10 – CRESCIMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS/ANO, NO BRASIL.....	182
QUADRO 11 – CAUSAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	183
QUADRO 12 – ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CURITIBA – 2000 A 2005.....	185

LISTA DE TABELAS

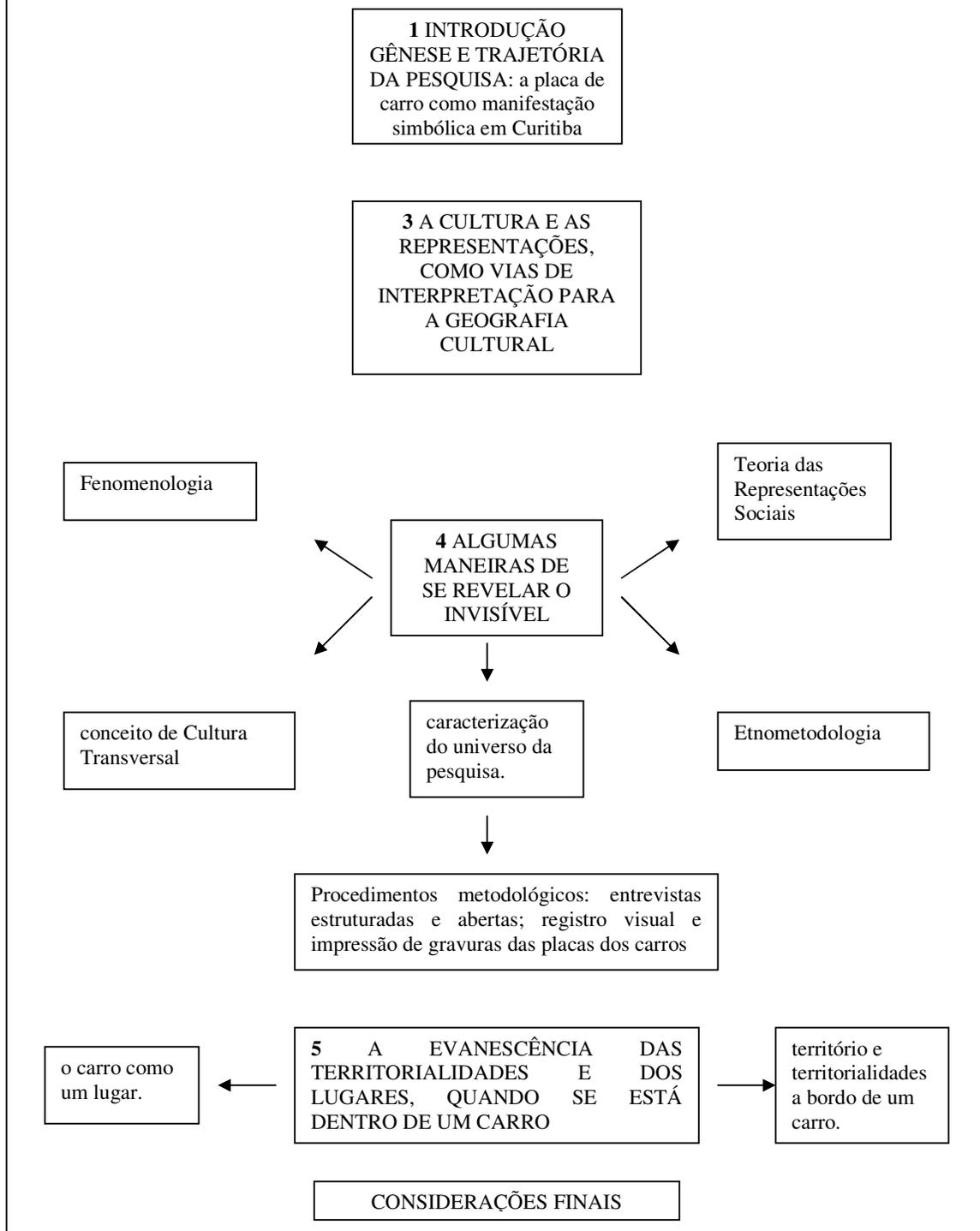
TABELA 1 – MODERNIDADE FORDISTA X PÓS-MODERNIDADE FLEXÍVEL.....	39
TABELA 2 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS, EM CURITIBA, DE 2000 a 2006.....	119
TABELA 3 – ESTADOS BRASILEIROS LIGADOS AO RENAVAM E RESPECTIVAS SÉRIES DE PLACAS.....	121
TABELA 4 – IDENTIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS E RESPECTIVAS PLACAS DE CARRO.....	128
TABELA 5 – TIPO/MARCA DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS E SEUS VALORES APROXIMADOS NO MERCADO NACIONAL.....	129
TABELA 6 – SEGUNDO O SEXO DOS ENTREVISTADOS.....	130
TABELA 7 – SEGUNDO A PROFISSÃO DOS ENTREVISTADOS.....	130
TABELA 8 – SEGUNDO A FORMAÇÃO ACADÊMICA DOS ENTREVISTADOS.....	131
TABELA 9 – SEGUNDO A IDADE DOS ENTREVISTADOS.....	131
TABELA 10 – SEGUNDO A NATURALIDADE DOS ENTREVISTADOS.....	132
TABELA 11 – SEGUNDO O BAIRRO DE RESIDÊNCIA DOS ENTREVISTADOS EM CURITIBA.....	132
TABELA 12 – SEGUNDO O ESTADO CIVIL DOS ENTREVISTADOS.....	134
TABELA 13 – SEGUNDO O PERTENCIMENTO A UM GRUPO DO UNIVERSO DA PESQUISA.....	134
TABELA 14 – SEGUNDO A DATA DA ENTREVISTA.....	135
TABELA 15 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS AB a JC.....	220
TABELA 16 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS JM a RM.....	221
TABELA 17 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS SC a WN.....	222

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 O INVISÍVEL, NA VISIBILIDADE: OS ESPAÇOS EXISTEM EM NÓS OU NOS INSERIMOS NELES?	16
A VISIBILIDADE DO PENSAMENTO: O MUNDO TEM UM NOVO PARADIGMA?.....	23
3 A CULTURA E AS REPRESENTAÇÕES, COMO VIAS DE INTERPRETAÇÃO PARA A GEOGRAFIA CULTURAL	54
4 ALGUMAS MANEIRAS DE SE REVELAR O INVISÍVEL	84
4.1 AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS, A ETNOMETODOLOGIA, A FENOMENOLOGIA E O CONCEITO DE CULTURA TRANSVERSAL: UM ESFORÇO PARA SE COMPREENDER.....	91
4.1.1 A Teoria das Representações Sociais.....	91
4.1.2 A Etnometodologia.....	94
4.1.3 A Fenomenologia.....	96
4.1.4 O conceito de Cultura Transversal.....	100
4.2 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DA PESQUISA.....	103
4.2.1 Curitiba: espaço dos carros e de seus motoristas.....	106
4.2.2 Uma maneira inusitada de tornar visível o invisível: a placa de carro.....	117
5 A EVANESCÊNCIA DAS TERRITORIALIDADES E DOS LUGARES, QUANDO SE ESTÁ DENTRO DE UM CARRO	141
5.1 O CARRO COMO UM LUGAR.....	157
5.2 TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADES A BORDO DE UM CARRO.....	175
CONSIDERAÇÕES FINAIS	199
REFERÊNCIAS	203
APÊNDICE	212
ANEXO	223

SINOPSE DA PESQUISA
O CARRO COMO UM LUGAR: PERSPECTIVAS DE TERRITORIALIDADES E REPRESENTAÇÕES NA CIDADE DE CURITIBA.

2 O INVISÍVEL, NA VISIBILIDADE: OS ESPAÇOS EXISTEM EM NÓS OU NOS INSERIMOS NELES?
Debate: paradigma moderno ou pós-moderno?



1 INTRODUÇÃO

A geografia está em toda parte. Este é o título de um texto de Denis Cosgrove (1998), que aborda a cultura e o simbolismo nas paisagens humanas. Mesmo antes de, conscientemente, compreender a amplitude desse raciocínio, eu já estava incursionando pelos meandros de uma investigação geográfica, sobre o tema que dá título a este trabalho.

Em 1994, dirigindo o meu carro pela rua José de Alencar, em Curitiba, próximo ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, eu avistei um veículo, um Volkswagen Brasília, cuja placa era BEN-0666. A visão desse carro, não seria diferente de tantos outros carros que já havia visto transitando pela cidade, a não ser pela leitura que fiz da combinação das letras e números em sua placa, no momento em que o vi.

O número 666 é conhecido pela simbologia que carrega. Trata-se do número que identificará a besta, no fim dos tempos, registrado no Livro do Apocalipse 13: 17-18, do Novo Testamento da Bíblia. A fonética, gerada pelas letras BEN, é semelhante à palavra pronunciada em hebraico que designa “filho de”. O sentido implicado nessa inusitada combinação de letras e números, a princípio, causou em mim um estranhamento e uma atitude de afastamento do carro em questão. Em seguida, suscitou a curiosidade de saber se aquela combinação era fruto de uma configuração randômica, ou se havia intencionalidade na escolha das letras e dos números. Sendo uma coincidência ou não, havendo uma intenção de enviar alguma mensagem ou não, isto não foi tão relevante, quanto o fato de ter me despertado para uma prática sociocultural no espaço urbano, para a qual comecei a prestar a atenção, desde aquele momento. A título de esclarecimento, eu não abordei o proprietário daquele carro, para saber mais sobre aquela placa. A partir desse episódio, passei a observar as letras e os números nas placas de carros, de uma outra forma.

Como sou artista plástica, decidi usar essa percepção como mote para um trabalho de Artes Visuais. Em um primeiro momento, pensei em registrar fotograficamente as placas, cuja combinação de letras e números, apresentassem um nexos para mim. Achei essa solução pouco significativa. Passei, então, a executar uma outra: abordar os proprietários dos carros e retirar a impressão em relevo das placas, obtendo, assim, uma gravura. Para tanto, eu criei um documento de autorização para que os proprietários, não só me autorizassem a tocar nos carros, mas também

permitissem que eu veiculasse a imagem das gravuras, em diversas mídias (APÊNDICE 1). Isto acabou gerando uma exposição de artes plásticas, na Sala Arte & Design da Universidade Federal do Paraná, UFPR, em 2002 (ANEXO 1).

A partir desse trabalho, eu percebi que, mais do que obter um produto plástico, a possibilidade de estabelecer um diálogo com os proprietários dos carros, se configurou como a parte mais interessante do projeto. Primeiramente, porque eu corroborei as hipóteses de que, nos carros abordados, havia algum tipo de mensagem. Em segundo lugar, porque o universo por trás das escolhas desses indivíduos era extremamente rico e interessante. Isto despertou em mim, a vontade de explorar o assunto, por meio de uma abordagem científica. Então, pensei em algumas áreas do conhecimento que poderiam servir para a investigação, tais como a Antropologia, a História, a Psicologia, a Sociologia, a Comunicação. A compreensão de que uma abordagem geográfica seria mais do que apropriada, só veio após eu ter cursado a disciplina *Epistemologia da Complexidade* como aluna ouvinte, no Mestrado da Geografia da UFPR, em 2004, graças à sugestão de Giselle Nicaretta, colega de turma, e da professora Iria Zanoni Gomes.

A elaboração do presente trabalho teve como objetivo inicial o levantamento das motivações e a compreensão das relações que existem entre as visões de mundo, os contextos domésticos e profissionais, que levaram alguns dos proprietários de carros que circulam em Curitiba, a escolherem combinações de letras e números que estão em suas placas.

A princípio, algumas questões foram levantadas sobre esse tema: por que veicular mensagens pela cidade, usando para isso placas de carro? A quem se destinam essas mensagens? Qual é o perfil sociocultural desses indivíduos? Existe alguma relação entre o *background*, classe social, grau de escolaridade, atividades profissionais, locais de residência ou de trabalho, e o fato desses indivíduos veicularem mensagens em suas placas de carro? Há influência dos que veiculam mensagens em placas de carros, sobre outros proprietários de veículos, fazendo com que estes também adotem aquele comportamento? Como os proprietários desses veículos percebem o contexto em que estão inseridos, enquanto dirigem? O que significam, para eles, seus carros?

Essa pesquisa está filiada à linha de Território, Cultura e Representação, do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da UFPR. Logo de início, detectei a necessidade de usar um referencial teórico-metodológico que apresentasse uma articulação entre diferentes áreas do conhecimento. Com ênfase na perspectiva da

Geografia Cultural, a pesquisa necessitou de aporte da História, da Sociologia, mas em diálogo metodológico com a Fenomenologia, a Psicologia Social e a Etnometodologia.

Os capítulos dois e três cumpriram a satisfação da necessidade de compreender o debate contemporâneo, acerca dos atuais paradigmas científicos e filosóficos que norteiam as Ciências Humanas, de modo a me situar frente aos complexos pontos de vista que vagueiam entre nós e melhor enquadrar o objeto da pesquisa. Obviamente, houve a eleição de alguns autores, que no meu entender trouxeram uma grande contribuição, com argumentações transdisciplinares sobre temas como a oposição entre Modernidade e Pós-Modernidade, a dialética entre sociedade e indivíduos, a relação entre as dimensões espaço e tempo no conhecimento geográfico, a globalização, a mundialização da cultura, a relevância dos Estudos Culturais, hoje em vários campos científicos, como a chave para o entendimento dos problemas da atualidade.

A década de 1960 foi decisiva e marcante para uma revisão dos paradigmas que orientavam, até então, as ciências de modo geral. A partir dessa época, ainda que de forma não tão extensa, ganharam relevo os Estudos Culturais. Nessa perspectiva, a abordagem fenomenológica-hermenêutica passou a figurar como a base necessária para dar conta de problemas de pesquisa, em que os indivíduos, suas práticas e inter-relações foram entendidos como os elementos que constroem a realidade social.

Dentro desse quadro, as Ciências Sociais têm deixado documentados conflitos e debates teóricos, entre perspectivas positivistas, marxistas e fenomenológicas. Ora estão em foco abordagens de caráter objetivistas x subjetivistas, ora materialistas x idealistas, ora explicações totalizantes x singularizadoras. A Geografia, como campo de conhecimento, não escapou desses embates. Hoje, se revela de extrema pertinência, o entendimento de que o espaço é a dimensão reveladora das práticas e das relações sociais - não tanto o tempo, configurando-se uma certa aversão ao “historicismo”. Há também a percepção de que a cultura - ou culturas - são os lugares de onde tudo sai e para onde tudo conflui, desde os elementos materiais até os aspectos simbólicos e as representações sociais.

Ainda que autores marxistas continuem defendendo a ascendência do determinismo econômico nas relações sociais, suas abordagens começam a se flexibilizar. Para esses autores, é certo que a cultura não é mais do que um produto das determinações econômicas, ou a sua face mais bem acabada, e que é sobre ela que se deve deter a atenção, para que se desvende a intrincada e obscura lógica que governa o mundo. De qualquer maneira, mesmo para autores marxistas mais ortodoxos, parece

estar claro que a pesquisa sobre as questões culturais não pode ser subestimada. Por mais que o capitalismo exerça um jugo sobre os indivíduos e sobre as culturas, estes parecem ter estratégias prontas para se desvencilharem, subverterem e resistirem às opressões e aos cerceamentos que levam à homogeneização e a atomização das pessoas, como bem demonstrou Michel de Certeau.

Por outro lado, epistemologias que levem em consideração, excessivamente, as individualidades, correm o risco de terem um caráter solipsista.

No capítulo quatro, para dar conta da pesquisa de campo, foi utilizado o aporte teórico da Teoria das Representações Sociais em diálogo metodológico com a Etnometodologia, com a Fenomenologia e com o conceito de Cultura Transversal. Compreendida dentro do campo da Psicologia Social, a Teoria das Representações Sociais, formulada por Serge Moscovici, trata do conhecimento prático e “teorias” do senso comum, que são vivenciadas, formuladas e transformadas pelos indivíduos, de modo a comunicarem, construírem, explicarem e compreenderem os contextos materiais, sociais e ideológicos da realidade social em que vivem.

A Etnometodologia foi proposta pela obra fundadora de Harold Garfinkel e se configura por ser uma abordagem que entende os indivíduos como “sociólogos práticos”, tendo como um de seus pilares teóricos a Fenomenologia, sobretudo os textos de Alfred Schütz. A Etnometodologia é a ciência dos “etnométodos”, ou seja, estuda como os indivíduos realizam as suas práticas, as entendem, as explicam, as descrevem, e como essas atividades constituem a realidade social.

A Fenomenologia, como base epistemológico-filosófica que integra a Etnometodologia e as pesquisas da Geografia Humanista, foi também utilizada na tentativa de compreender os mundos vividos dos entrevistados.

O conceito de Cultura Transversal, proposto por Ângelo Serpa, se coadunou bem com as outras opções teórico-metodológicas, porque estabeleceu um horizonte analítico em que foram considerados os mundos vividos, as subjetividades e as intencionalidades dos indivíduos, em uma relação dialética com os processos de macro da realidade social.

Da mesma forma, os conceitos de “lugar” e “território” surgiram como categorias analíticas no último capítulo, enquanto eu estava ouvindo os entrevistados. No transcurso da pesquisa, autores como Yi-fu Tuan, Edward Relph, Werther Holzer, Rogério Haesbaert, Marcelo Lopes de Souza, Ângelo Serpa, entre outros, figuraram como importantes fontes de referência.

A placa escolhida de carro que, inicialmente, foi o objeto definido para a pesquisa, tornou-se uma pista, ou melhor, adquiriu o *status* de indício da representação que o motorista faz de seu carro. De fato, as placas escolhidas dos carros foram os elementos que permitiram ampliar o entendimento sobre a constituição do carro como um “lugar” e sobre as territorialidades envolvidas nas práticas que se dão, especialmente, nas ruas de Curitiba.

Concomitantemente à reflexão teórica e durante a pesquisa de campo, eu produzi uma tiragem de gravuras das placas dos carros, a partir da técnica de relevo sem tinta, dos proprietários que foram entrevistados. Dessa forma, foi possível dar continuidade à pesquisa plástica que iniciei em 2000. A realização dessas gravuras foi feita de tal modo que a articulação entre os conceitos de visível e invisível estivessem implicados em sua manufatura, para enfatizar a pouca visibilidade que algumas práticas dos motoristas alcançam na cidade.

Atrevidamente, com esta pesquisa teórica, eu busquei compreender aspectos invisíveis de diferentes maneiras de conhecer e representar o mundo, contidos nos universos consensual e reificado das práticas verificadas no campo e da intrincada racionalização das teorias científicas, associadas a esse universo empírico.

2 O INVISÍVEL, NA VISIBILIDADE: OS ESPAÇOS EXISTEM EM NÓS OU NOS INSERIMOS NELES?

O campo científico não pode reivindicar para si a exclusividade do conhecimento. Muito menos sustentável, é a posição de quem, no universo científico, pensa que há uma verdade absoluta, revelada por meio de sujeitos neutros, afastados de seus objetos de pesquisa. Estas afirmações poderiam ter sido ditas por um teórico convicto de que se vive sob uma condição de pós-modernidade. Como todos são sujeitos pertencentes a um contexto histórico, geográfico, social e cultural, estão inseridos no mundo, carregando consigo suas idiossincrasias. Uma outra faceta que está envolvida nessas afirmações, pode apontar para a interpretação de que o mundo é preenchido, construído, concebido, inventado, representado, interpretado e sentido por diferentes mundos vividos de diversos indivíduos. Afinal, o que prevalece? O mundo, a partir das subjetividades que o criam? Ou há a constituição dos indivíduos, a partir da materialidade do mundo?

A poesia de Carlos Drummond de Andrade (op. cit., loc. cit), *A Suposta Existência*, que abre esta dissertação, fala, exatamente, da oposição entre essas duas formas de compreensão do real: os espaços existem em nós, são criações subjetivas e intencionais, ou nos inserimos nele e, portanto, somos “moldados” ou “construídos” por este espaço exterior? Este debate é muito antigo no campo da Filosofia. Ele põe em confronto, até os dias de hoje, idealistas e materialistas.

A discussão central presente nesse confronto - que vem do início da Idade Moderna, especificamente, a partir do Renascimento – tem a ver com a busca pela compreensão de como se dá o conhecimento. Envolvidos nesse embate, podem ser lembrados filósofos como Descartes, Leibniz, Locke, Bacon, Berkeley, Hume, Kant, Hegel, entre outros. Segundo o geógrafo Rogério Haesbaert da Costa (2002, p. 18-19), foi com o filósofo Kant, no século XVIII, que teve início uma teoria do conhecimento.

Com Kant, o problema do conhecimento começou a ser objeto da teoria do conhecimento, que com o pleno advento da razão no período conhecido como Iluminismo (para muitos, hoje, sinônimo de Modernidade), se afirmou como uma das disciplinas centrais da Filosofia e, com o desenvolvimento científico, acabou dando origem à atual epistemologia.

A divisão do real em universos distintos - de um lado, o sujeito; do outro, o objeto – possibilitada pelo surgimento da razão científica, a partir de métodos

científicos e racionais, deu relevo às polarizações filosóficas que separam a Ontologia da Epistemologia, o idealismo do materialismo e o empirismo do racionalismo.

A Ontologia faz parte da Metafísica e trata da natureza essencial do ser. Muitos séculos após Aristóteles, filósofo grego do século IV a.C., que com o seu *Metafísica* buscava os “princípios primeiros”, Kant desenvolveu a tese de que as estruturas cognitivas *a priori* da mente eram as responsáveis pela percepção e pelo entendimento dos conceitos metafísicos. “Depois de Kant, a metafísica afastou-se da pesquisa das causas fundamentais e voltou-se para questões como a que interroga se a realidade é fundamentalmente mental ou física”. (ROHMANN, 2000, p. 272).

Outro dos cinco campos clássicos da Filosofia, além da Estética, da Ética, da Lógica e da Metafísica, é a Epistemologia. Esse campo filosófico busca a compreensão do que é o conhecimento, como procurá-lo, e também como se dá a relação entre o conhecedor e aquilo que se busca conhecer. A resposta à pergunta fundamental - o que é o conhecimento? - dependerá das convicções do pesquisador, de suas bases científicas e filosóficas.

Um idealista, por exemplo, entende que a consciência, o “eu”, se sobrepõe ao objeto, ou à materialidade do mundo. No limite, um idealista subjetivo pode defender a tese de que tudo o que existe só se apresenta como é, por conta das construções mentais, das representações e das percepções das consciências individuais. Desta forma, a realidade se modifica a partir das subjetividades que a enfocam.

Um pensador materialista, ao contrário, entende que o real existe fora das consciências e as determina. A existência precede a consciência. Os marxistas, por exemplo, são considerados materialistas. Dessa forma, é necessário, antes, mudar o mundo, as relações materiais e as relações sociais, para que sejam mudadas as consciências. Segundo Costa (op. cit., p. 22), dentro da perspectiva do marxista Henri Lefébvre, existe, ainda, uma outra distinção importante a ser explorada, quando se contrapõem as posições materialistas às idealistas: a distinção entre metafísica e dialética. O termo metafísica teve, no decorrer da história, diversas definições e usos. Diferentemente de ser somente “aquilo que está para além da física” - a sua definição mais corriqueira - a metafísica compreende uma oposição entre consciência e objeto, para Lefébvre. A dialética visa a superação dessa oposição.

Assim, na visão do autor (de Lefébvre), enquanto o materialismo vulgar, mecanicista ou metafísico, sobrevalorizando o caráter material da realidade, a reduz a essa dimensão, o idealista acaba, de um modo ou de outro,

priorizando sempre a esfera das idéias, do sujeito. A proposta da dialética, segundo a visão marxista, é a de romper com essa dicotomia realizando a efetiva interação sujeito x objeto, reconhecendo a realidade como a própria ação conjunta e concomitante (a “práxis”) entre consciência e matéria, onde, no dizer de Hegel, “o que é racional é real – e o que é real é racional”. Essas dimensões, ao mesmo tempo em que mantêm suas especificidades, encontram-se unidas, sendo nessa interação (contraditória), nesse processo que inclui a “unidade da diversidade”, que a realidade se transforma e que é possível se produzir conhecimento. (COSTA, op.cit., p. 23).

Relacionada com o par idealismo x materialismo, está a oposição empirismo x racionalismo. O empirismo puro é uma atitude filosófica que pressupõe que todo o conhecimento vem da experiência, e se contrapõe à idéia de que existam pensamentos que possam ser gerados sem o auxílio dos sentidos. Portanto, desse ponto de vista, é uma atitude contrária ao racionalismo. O empirismo está relacionado à metodologia científica, porque ao fazer uso desta, pretende-se a validação do conhecimento por meio da experiência. Um positivista, por exemplo, pode ser entendido como um empirista. O empirismo, que já existia na Grécia antiga, comumente está ligado aos nomes dos filósofos dos séculos XVII e XVIII, John Locke, George Berkeley e David Hume, como explica Chris Rohmann (op. cit., p. 128):

Embora divergissem no tocante à natureza exata da realidade e à fonte das idéias, as filosofias dos três (Locke, Berkeley e Hume) partem da premissa de que só por intermédio dos sentidos temos acesso ao mundo, seja qual fora a sua forma real. A versão do empirismo de Hume e de Berkeley, que afirma que as nossas percepções dos fenômenos constituem a única realidade de que podemos ter conhecimento, chama-se Fenomenismo (Locke acreditava, ao contrário, que o mundo se compõe de objetos reais que realmente percebemos). No século XIX, uma forma de empirismo conhecido como Pragmatismo, que salientava a avaliação das idéias por seus resultados práticos, foi criada pelo filósofo Charles Sanders Pierce e popularizada por William James, que chamava sua filosofia de “empirismo radical”.

O racionalismo é uma postura que defende a razão como o único caminho confiável para o conhecimento, diferentemente da experiência. Também já estava presente no pensamento de antigos filósofos gregos. Na Idade Média, nos séculos XI a XV, razão e fé foram associadas por escolásticos de diferentes posturas filosóficas, que estavam unidos “pelo método didático contido nas discussões formais e pela postura geral de que a razão e a fé são compatíveis devido à sua fonte comum no espírito de Deus.” (ROHMANN, op. cit., p. 135). A principal figura dessa época foi São Tomás de Aquino. Mas o racionalismo está mais vinculado aos filósofos do século XVII,

Descartes, Spinoza e Leibniz e aos pensadores do Iluminismo do século XVIII. Contudo, diferentemente dos Racionalistas Continentais do século XVII, que acreditavam que a razão vinha de Deus e que a existência dele poderia ser provada por meio de métodos racionais, especialmente, matemáticos, os Iluministas estavam atrelados à idéia de que era necessário laicizar o mundo. Segundo Rohmann (op. cit, p. 337), o que se seguiu na trajetória do empirismo, é o que se apresenta abaixo.

No século XIX, o racionalismo passou a ser amplamente associado ao Idealismo de Hegel, para quem a razão não operava somente no intelecto humano, mas no racional e inevitável progresso da História. O racionalismo estrito, que afirma ser possível obter a verdade por intermédio apenas da razão, não tem mais tanta validade; o papel da observação empírica na conquista do conhecimento é hoje amplamente aceito. A complementaridade do racionalismo e do empirismo se expressa, por exemplo, na filosofia de Alfred North Whitehead, que dizia que o conhecimento requer raciocínio e experiência.

Depois deste breve resumo, é necessário que se diga que as dicotomias apresentadas são de natureza didática, ideal, pois, no universo filosófico e no científico existem posições intermediárias, que mesclam diferentes aspectos do que foi aqui apresentado. Abaixo, dois quadros explicativos dessas posturas e dos campos filosóficos mencionados. (QUADROS 1 e 2).

QUADRO 1 - ONTOLOGIA

MATERIALISMO	IDEALISMO
Importância à dimensão material	Importância à dimensão ideal, espiritual.
Objetivo Mecanicista – a realidade objetiva é determinada pela dimensão material e a ela se reduz.	Objetivo – a realidade existe fora da consciência, mas é determinada por ela.
Objetivo Dialético – admite a dimensão ideal, mas condicionada à esfera material.	Subjetivo – a realidade só existe na consciência humana.

FONTE: Adaptado de COSTA, 2002, p. 27.

QUADRO 2 – EPISTEMOLOGIA

EMPIRISMO Conhecimento a partir da experiência; prioriza o singular.	RACIONALISMO Conhecimento a partir da razão; prioriza o geral.
Objetivo – só há uma única leitura verdadeira da realidade	Objetivo – só há uma única leitura verdadeira da realidade.
Subjetivo – só é possível fazer leituras subjetivas, múltiplas, da realidade.	_____

FONTE: Adaptado de COSTA, 2002, p. 27.

Analogamente ao que ocorreu na História da Filosofia e das Ciências Sociais, de forma geral, a Geografia tem passado por períodos em que há a prevalência de um tipo de postura - embora resistam outras formas, concomitantemente - apresentando ora posturas teóricas mais empiristas, ora mais racionalistas. Como exemplo de postura teórica de base racionalista mais restrita na Geografia, podem ser citadas a Geografia Quantitativa e a Geografia Marxista, duas abordagens que passaram a existir, de forma mais consistente, após a Segunda Guerra Mundial. Nesse campo do conhecimento, esse período foi chamado de renovação e, apesar das diferenças epistemológicas entre as novas abordagens geográficas, esse momento acarretou uma oposição ao período anterior, considerado clássico.

Para a primeira, a Geografia Quantitativa, foi imprescindível a busca de leis universais, por meio do método hipotético-dedutivo. Ao se utilizar desse método, a Geografia Quantitativa deu relevância ao objeto, em detrimento do sujeito. O método hipotético-dedutivo privilegia a objetividade, alcançada por raciocínios lógicos, preferencialmente, por meio da linguagem matemática.

A segunda teve como meta a busca pela objetividade do mundo, por meio de uma postura filosófica totalizante que desvendasse a verdade que se encontra, logo ali, por baixo da visibilidade, em que nada possui uma essência. Para a Geografia Marxista, o método dialético é sinônimo de método científico, por meio do qual se busca a revelação das determinações econômicas históricas que produziram e produzem o espaço. Ao seguir esse método, um marxista colocará o sujeito e o objeto em relação de contradição, não havendo a predominância de um em relação ao outro. É na relação dialética, entre essas duas partes, que reside a possibilidade de construção mútua.

Apresentada como uma Geografia diferente das outras duas, a Humanista tomou corpo, por volta da década de 1970. A principal diferença em relação às outras abordagens mencionadas consistiu em ter trazido à tona o homem, sua singularidade, sua subjetividade, suas representações, suas práticas culturais como produtores de espaço.

Assim como há diferenças nas concepções de diferentes humanistas, também existem variadas nuances entre os geógrafos, filiados ao aporte teórico-metodológico humanista fenomenológico-hermenêutico. Inseridas, no que foi mencionado por Sposito (2004, p. 38-39) como método fenomenológico-hermenêutico, na Geografia, habitam diferentes correntes filosóficas dos significados, a saber: Fenomenologia, Existencialismo, Idealismo e Hermenêutica. Ainda há outras menos usadas, mas recentemente mais exploradas, como a combinação entre humanismo e marxismo. Segundo Mello (1990), a origem da abordagem humanista em Geografia, para alguns estudiosos, remonta-se a Vidal de La Blache, Sauer, Dardel ou Lowenthal, nos séculos XIX e XX. No entanto, há um maior consenso sobre a consolidação do Humanismo, em estudos geográficos, a partir dos anos de 1970, com os teóricos Yi-fu Tuan, Anne Buttimer, Relph, Entrikin, Guelke, Pocock, David Ley e M. Samuels. Essa abordagem geográfica é conhecida por Humanística ou Humanista.

O quadro, que segue abaixo, relaciona aspectos que diferenciam as três abordagens geográficas, umas das outras - a Quantitativa, a Marxista e a Humanista, respectivamente – no que se refere aos pressupostos para a pesquisa, que deverão estar no horizonte do pesquisador, seja qual for a opção teórico-metodológica escolhida. (QUADRO 3).

QUADRO 3 – PRESSUPOSTOS DAS PESQUISAS EM GEOGRAFIA

PESQUISAS ANALÍTICAS	PESQUISAS CRÍTICO-DIALÉTICAS	PESQUISAS FENOMENOLÓGICAS-HERMENÊUTICAS
Aspectos Epistemológicos	Aspectos Epistemológicos	Aspectos Epistemológicos
Objetividade – processo cognitivo centralizado no objeto (dedução)	Concreticidade – processo cognitivo centrado na relação dinâmica sujeito-objeto (dialética)	Racionalidade – processo cognitivo centrado na racionalidade do sujeito (dialética ou indução)
Existência de dado imediato despido de conotações subjetivas, analisado segundo as leis	Construção da síntese sujeito-objeto que acontece no ato de conhecer. Concreto como ponto de	Construção da idéia na síntese sujeito-objeto que acontece no ato de reflexão. Racional como

do raciocínio lógico dedutivo.	chegada, de um processo que tem origem empírico-objetiva, passa pelo abstrato, de características subjetivas e forma de síntese.	ponto de partida e de chegada, de um processo que tem como origem lógico-subjetiva de singularizadora.
A história como categoria – preocupação sincrônica	A história como categoria – preocupação diacrônica	Historicidade ausente – preocupação exacrônica
Aspectos Ontológicos	Aspectos Ontológicos	Aspectos Ontológicos
Concepção de realidade, de homem, sujeito, objeto, ciência, construção lógica - visão fixista, funcional e pré-definida da realidade (recurso ou <i>input</i> e produto ou <i>output</i>)	Concepção de realidade, de homem, sujeito, objeto, ciência, construção lógica – visão dinâmica e conflitiva da realidade (categorias materialistas de conflito e de movimento; ser social	Concepção de realidade, de homem, sujeito, objeto, ciência, construção lógica – visão dinâmica, racional e de interação de todos os elementos da realidade (categorias racionais de conflito e complementaridade); idealismo, existencialismo, fenomenologia, hermenêutica; ser cultural
A natureza como algo separado do homem e com estatuto próprio; o homem como entidade autônoma.	A natureza e a sociedade como partes de um mesmo movimento; o homem compreendido como sociedade.	A natureza como concepção e idéia, apreendida no processo de conhecer, o homem como natureza pensante.

FONTE: adaptado de SPOSITO, op.cit., p. 54-55.

As bases filosóficas aqui apresentadas, de forma muito sintética, criaram o ambiente para as discussões que envolvem os conceitos de Modernidade e Pós-Modernidade no mundo contemporâneo, relacionando-os com os impactos nos diferentes campos do conhecimento - notadamente, no da Geografia - e no mundo banal ou consensual, aqueles que interessam, diretamente, à presente pesquisa. A perspectiva adotada para a compreensão do objeto já mencionado na Introdução deste trabalho, é a da Geografia Cultural, em que aspectos empíricos e de racionalidade concorrerão para o entendimento das práticas sociais e culturais aqui envolvidas. Para tanto, torna-se necessária uma contextualização histórico-filosófico-paradigmática, a partir da qual, determinadas relações dialéticas entre as singularidades e as representações sociais dos sujeitos da pesquisa e sua contra-parte, as representações que circulam no universo técnico-científico, sejam mais bem compreendidas.

A VISIBILIDADE DO PENSAMENTO: O MUNDO TEM UM NOVO PARADIGMA?

O fim das utopias, da História, da Arte, da Modernidade, dos territórios, do Estado-nação, do encantamento, das esperanças, da civilização, do mundo. Penetra-se ou vive-se em diferentes tempos, em diferentes espaços? O que é invisível no real, que não se dá a conhecer? Caso seja correto pensar que se vive, hoje, em uma encruzilhada, diante de uma ruptura, o que seria isto e com o que houve o rompimento?

Quando alguma coisa vai mal, geralmente, se recorre aos especialistas, de forma que as dúvidas sejam dirimidas. Esse tem sido um expediente, cada vez mais utilizado pelos meios de comunicação, no intuito de informar o cidadão – será que realmente pode-se chamá-lo assim? – ou desinformá-lo, propositadamente, acerca desse ou daquele ponto crítico que estiver em pauta, dos acontecimentos da atualidade. Em vários desses meios, podem ser ouvidas de especialistas, ou lidas, palavras como globalização, fluxos de capitais financeiros, latinização do primeiro mundo, choque de civilizações, processos de desterritorialização, compressão do espaço e do tempo, aquecimento global, pandemia de gripe aviária, pauperização do terceiro mundo (mais?), nanotecnologia, produtos *wireless*, era da informação, guerra cirúrgica, crise de identidades, moderno, modernismo, modernidade, pós-modernismo, pós-moderno, pós-modernidade.

O conhecimento, que antes das novas tecnologias de comunicação, se buscava por meio da sala de aula, de conferências, ou das bibliotecas, quase que exclusivamente, hoje pode ser alcançado por diferentes mídias, como Internet, televisão, vídeo, cinema e publicidade. Esta é uma época mediada por imagens, segundo o que prega o dogma pós-moderno (HEARTNEY, 2002, p. 7). Diversos campos científicos são distinguidos por seus intelectuais, que são impelidos a esclarecerem sobre a lógica que se esconde por trás dessas expressões. Essa não é uma tarefa fácil, porque são diversas as matrizes de pensamento que se entrecrocaram, na tentativa de desmistificar as representações sociais que se fazem delas. Esses termos, de alguma forma, estão entrelaçados? O que significam, o que os articula, ou os separa?

A difícil constatação de que a busca pela verdade absoluta fracassou, assim que se pensou ter chegado perto dela, fez com que as ciências, donas de explicações totalizantes para o mundo, arrefecessem sua energia de origem. As metanarrativas estão silenciando, disse Lyotard (1998). Como metanarrativas, podem ser entendidos os

sistemas teóricos, que visam dar uma explicação sobre outras narrativas da realidade social. Essas explicações, então, são narrativas de narrativas. A ciência, mesmo a mais positivista, então, não passaria de uma das inúmeras possibilidades de interpretação do real. Obviamente, não se pode entender a afirmação de Lyotard, literalmente, qual seja, a de que se tenha chegado ao fim da filosofia e da ciência na contemporaneidade. A sua intuição o advertia, no entanto, que a ciência, sendo constituída por vários discursos, entre tantos outros existentes, não poderia requerer para si o *status* de dona da verdade.

O filósofo Jean-François Lyotard, nascido em 1924 e morto em 1998, foi o primeiro a adotar em uma obra filosófica, *A Condição pós-moderna*, publicada originalmente em 1979, o conceito de pós-modernidade. Esse termo, Lyotard emprestou de Ihab Hassan, um crítico egípcio, colaborador da publicação *Boundary 2*, que foi criada por Charles Olson nos EUA, em plena Guerra do Vietnã.

Hassan, antes de ser convidado a escrever para esse periódico, havia lançado um ensaio sobre pós-modernismo em 1971. Segundo Perry Anderson (1999, p. 25), “Hassan estava ligado a um grupo oriundo da escola de arte *Black Mountain College* - John Cage, Robert Rauschenberg e Buckminster Fuller” – e a Marshall McLuhan, famoso pela expressão que cunhou, “aldeia global”, por seus estudos das novas mídias e pela investigação acerca do impacto das tecnologias no homem. Os três primeiros mencionados se configuraram como importantes nomes da arte contemporânea, termo utilizado por alguns autores para designar a arte que veio depois do modernismo e após a Segunda Guerra Mundial. Naquele momento, Hassan conseguiu sintetizar alguns aspectos do pós-modernismo.

Quando Hassan concluiu sua investigação dos variados indícios do pós-modernismo – desde a espaçonave Terra à aldeia global, da facção dos *happening*, da redução aleatória à paródia extravagante, da inconstância à intermediação – e procurou sintetizá-los como tantas “anarquias do espírito”, jocosamente subvertendo as altivas verdades do modernismo, o compositor (John Cage) era um dos pouquíssimos artistas que se podiam relacionar de modo razoável à maior parte da lista. (ANDERSON, op. cit., loc.cit.)

De fato, o termo pós-modernismo surgiu na década de 1930, no mundo hispânico, com o crítico literário Federico de Onís. No mundo anglo-saxão, com o historiador Arnold Toynbee, em uma publicação intitulada *Study of History* (Estudo de História) que começou em 1939 e que em 1954, alcançou o seu oitavo volume. Essa obra não foi concluída até hoje, e foi no último volume publicado que o autor usou o

termo “idade pós-moderna”, se referindo à época que se iniciava com a guerra franco-prussiana. (ANDERSON, op. cit. p. 10-11).

Como pós-modernismo, pode-se entender uma miríade de posturas e ações poéticas dentro dos campos das artes plásticas, da arquitetura, da literatura, da música, entre outros. Essa tendência se contrapõe e, ao mesmo tempo, dá continuidade a certos aspectos do modernismo. Para alguns autores, o pós-modernismo se alinha com outros aspectos da condição pós-moderna e é a sua face cultural. Segundo Heartney (op. cit. p. 12), algumas de suas estratégias englobam atitudes como a “revolução contra a fé modernista na universalidade, contra o progresso artístico e contra o significado compartilhado”. Junto a essas características, podem ser somados o nihilismo, o cinismo, o humor, a subversão de sentido, a destituição da função original dos objetos, a apropriação, a citação de elementos do passado, o pastiche.

O pós-modernismo surgiu do modernismo na segunda metade do século XX, dando continuidade a algumas de suas tendências, como o experimentalismo estilístico, e desprezando outras, como a preocupação com a pureza da forma. [...] Nas artes, o pós-modernismo (cuja abreviatura é “pomo”), distingue-se pelo ecletismo e pelo anacronismo, nos quais as obras podem expressar e comentar uma ampla série de expressões estilísticas e perspectivas histórico-culturais. (ROHMANN, op. cit. p. 317).

Se o termo pós-modernismo for entendido, fundamentalmente, como uma oposição ao modernismo, então se faz necessário defini-lo, minimamente, ainda que seja arriscado fazê-lo.

Em geral, identifica-se o modernismo como tendência artística que teve início por volta do século XIX e dominou a expressão cultural até a Segunda Guerra Mundial ou depois dela (as estimativas da duração da sua influência variam muito). [...] O modernismo nas artes surgiu em reação ao Romantismo e ao Realismo do século XIX, rejeitando o teor da narrativa convencional e os modos tradicionais de expressão para retratar um mundo visto como novo e em fluxo constante. (Na famosa frase do crítico de arte Harold Rosenberg, o modernismo criou “a tradição do novo”.) (ROHMANN, op. cit., p. 278).

A teorização do pós-modernismo, proposta por Hassan, foi sucedida pelo manifesto arquitetônico de Robert Venturi, entre outros autores, em 1972. *Learning from Las Vegas* (Aprendendo com Las Vegas), importante obra desse arquiteto americano, ao revelar os valores pós-modernos na arquitetura, colocou em questão a finalidade desse campo profissional, sua relação com o mercado, e também apresentou o

termo para designar as novas formas do espaço construído. Segundo Venturi, o arquiteto não deveria ter pretensões utópicas de tentar alcançar transformações sociais e, sim, deveria se adequar ao que já existe e tentar fazer o melhor que puder. Ele foi um importante crítico da arquitetura modernista.

O crítico americano Frederic Jameson (1997), apesar de não gostar do termo “pós-modernidade” para explicar as mudanças em curso no mundo, acabou por utilizá-lo, por pensar que, ainda que seja polêmico dizer que a modernidade tenha chegado ao fim, após a Segunda Guerra Mundial houve, de fato, uma mudança qualitativa em todos os aspectos das relações políticas, sociais, culturais e econômicas. Em uma de suas obras mais importantes, *Pós-modernismo: a lógica cultural do Capitalismo tardio*, Jameson (1997), baseado na obra de Ernest Mandel, tentou demonstrar que o capitalismo, em seu terceiro e atual estágio, apropria-se da cultura, reificando-a e a utilizando como a sua verdadeira face. Justificou isso, valendo-se do jargão marxista: “base e superestrutura se fundiram, gerando uma nova condição para a existência da sociedade”. Apesar de ter reivindicado uma análise totalizante da condição pós-moderna, uma vez que é marxista, ele concordou que existem, nesse período, características tais como o caráter fragmentário das coisas e das relações, o descentramento do sujeito, novas percepções do tempo e do espaço e o jogo aleatório dos significantes.

Nesse sentido, tentou demonstrar que as artes visuais desse período, diferentemente de pretenderem “representar”, ou estarem no lugar de alguma coisa, de fato “presentificam”, ou seja, substituem a representação artística das coisas, pela presença delas mesmas. Nelas, haveria uma justaposição de significantes, que estariam juntos pelo critério da aleatoriedade ou, pelo menos, por uma não declarada intenção, e não pretenderiam “narrar” nada. Os conteúdos dessas imagens somente remeteriam a outras imagens. Seria o presente espacializado, destituído de passado e de futuro. Segundo ele, a videoarte e a arquitetura seriam expressões máximas de linguagens artísticas pós-modernistas, num período em que a arte e o mercado estabeleceram uma grande relação de reciprocidade e simbiose.

O que ocorreu é que a produção estética hoje está integrada à produção das mercadorias em geral: a urgência desvairada da economia em produzir novas séries de produtos que cada vez mais pareçam novidades (de roupas a aviões), com um ritmo de *turn over* cada vez maior, atribui uma posição e uma função estrutural cada vez mais essenciais à inovação estética e ao experimentalismo. Tais necessidades econômicas são identificadas pelos

vários tipos de apoio institucional disponíveis para a arte mais nova, de fundações e bolsas até museus e outras formas de patrocínio. De todas as artes, a arquitetura é a que está constitutivamente mais próxima do econômico, com que tem, na forma de encomendas e no valor de terrenos, uma relação virtualmente imediata. Não é de surpreender, então, que tenha havido um extraordinário florescimento da nova arquitetura pós-moderna apoiado no patrocínio de empresas multinacionais, cuja expansão e desenvolvimento são estritamente contemporâneos aos da arquitetura. (JAMESON, op. cit., p. 30-31).

Para Jameson, o pós-modernismo como estratégia cultural, expressa e revela, na verdade, a condição de pós-modernidade em que o capitalismo reina sozinho. Para ele, um termo é quase sinônimo do outro. Nessa obra polêmica e intrigante, ele, ao discutir os elementos e características dessa época, ao mesmo tempo, fez uma crítica visceral à apatia que dominava o cenário intelectual e político internacional, que segundo ele, dominava o mundo no momento da publicação de seu livro.

A concepção de pós-modernismo aqui esboçada é uma concepção histórica e não meramente estilística. É preciso insistir na diferença radical entre uma visão do pós-modernismo como um estilo (opcional) entre muitos outros disponíveis e uma visão que procura apreendê-lo como a dominante cultural da lógica do capitalismo tardio. Essas duas abordagens, na verdade, acabam gerando duas maneiras muito diferentes de conceituar o fenômeno como um todo: por um lado, julgamento moral (não importa se positivo ou negativo) e, por outro, tentativa genuinamente dialética de se pensar nosso tempo presente na história. Da avaliação moral positiva do pós-modernismo pouco precisa ser dito: a celebração complacente (ainda que delirante) dos seguidores do *camp* desse novo mundo estético (incluindo suas dimensões econômicas e sociais, saudadas com igual entusiasmo sob o *slogan* da “sociedade pós-industrial”) é, certamente, inaceitável, ainda que possa ser menos óbvio que as fantasias correntes a respeito da natureza salvacionista da alta tecnologia, dos *chips* aos robôs – fantasias compartilhadas não só por governos de direita e de esquerda como também por muitos intelectuais -, são essencialmente iguais às apologias vulgares do pós-modernismo. Mas, nesse caso, segue-se que devemos rejeitar também as condenações moralistas do pós-modernismo e de sua trivialidade essencial por justaposição à “seriedade” utópica dos altos modernismos: são julgamentos que vêm tanto da direita radical como da esquerda. E não restam dúvidas de que a lógica do simulacro, com sua transformação de novas realidades em imagens de televisão, faz muito mais do que meramente replicar a lógica do capitalismo tardio: ela a reforça e a intensifica. Ao mesmo tempo, para os grupos políticos que procuram intervir ativamente na história e modificar seu *momentum* passivo (com vistas a canalizá-lo no sentido de uma transformação socialista da sociedade ou a desviá-lo para o restabelecimento regressivo de uma fantasia de um passado mais simples), só pode haver muita coisa deplorável e repreensível em uma forma cultural de vício de imagem que, ao transformar o passado em uma miragem visual, em estereótipos, ou textos, abole, efetivamente, qualquer sentido prático do futuro e de um projeto coletivo, e abandona a tarefa de pensar o futuro às fantasias de pura catástrofe e cataclismos inexplicáveis, que vão de visões de “terrorismo” no nível social a visões de câncer no nível pessoal. Entretanto, se o pós-modernismo é um fenômeno histórico, então a tentativa de

conceituá-lo em termos de moral, ou de julgamentos moralizantes, tem que ser identificada como um erro categorial. Isso torna-se mais óbvio ao questionarmos a posição do crítico cultural moralista; este, como todos nós, está tão profundamente imerso no espaço pós-moderno, tão profundamente tingido e contaminado por suas novas categorias críticas que o luxo da crítica ideológica mais antiga, a indignada denúncia moral do outro, torna-se inviável.” (JAMESON, op.cit., p. 72-73).

Outro crítico americano, chamado de conservador por alguns críticos e artistas, James Gardner (1996), estabeleceu uma análise da produção contemporânea de arte, tentando demonstrar que, muitos dos exemplos de produção artística desse período, não deveriam constar como pertencentes à esfera da Estética. Esses exemplos deveriam, sim, ser analisados por meio de abordagens psicanalíticas, psiquiátricas, de marketing, ou por outro campo qualquer do conhecimento, porque ele não os considerou como trabalhos de arte. Pode-se imaginar a quantidade de vozes que se levantaram contra essa visão da arte contemporânea ou, pós-moderna.

Em seu livro *Cultura ou Lixo* - um título bastante sugestivo sobre o que o leitor lerá, caso resolva abri-lo – Gardner resolveu investigar o que os artistas contemporâneos da década de 1980 e 1990 vinham fazendo, dentro do fenômeno chamado de pós-modernismo. De fato, o seu interesse recaiu sobre o tipo de produção de arte contemporânea a que ele chamou de “ambiciosa e sem importância”, não querendo dizer com isso, que todo tipo de arte contemporânea é sem importância. Segundo ele, a ambição daquela produção, era mais de natureza política, psicológica, pornográfica, do que artística.

O paradoxo do Pós-Modernismo é que ele permanece muito mais ligado ao Modernismo do que os modernistas jamais estiveram. A maioria dos modernistas nunca quis ser modernista: queria, isso sim, fazer a arte ao seu jeito, até que alguém os informou que faziam arte moderna. Com os pós-modernistas acontece o contrário: para quase todos é importante ser pós-moderno e assegurar que podem se definir assim em relação ao Modernismo. O Pós-modernismo, para usar um termo técnico, é pura “negatividade”. Com poucas exceções, a premissa e o conteúdo do trabalho de muitos pós-modernos são a sua rejeição ao Modernismo. Cada um deles parece querer anunciar que é precisamente esse o seu objetivo. (GARDNER, op.cit., p. 92).

No Brasil, o crítico Affonso Romano de Sant’Anna, leitor de Gardner, se tornou o inimigo público número um de muitos artistas e críticos contemporâneos brasileiros. Essa situação se deve à sua argumentação e aos qualificativos que usou para denominar grande parte da produção de arte contemporânea. À semelhança de outros iconoclastas,

ele usou a figura do artista Marcel Duchamp, como emblema do embuste que é, de forma geral, a arte pós-moderna. Ele começou a sua corrosiva crítica já no título de seu livro, *Desconstruir Duchamp* (2003), que se constituiu por ser uma coletânea de artigos publicados, primeiramente, no jornal O Globo, de dezembro de 2001 a janeiro de 2003. Durante esse período, ele atacou, recorrentemente, não só a Duchamp, mas a outros artistas reconhecidos.

Para a arte contemporânea, Marcel Duchamp, nascido no século XIX e morto em 1968, é uma referência inegável. Inaugurador de operações como os *ready-made* - objetos prontos, retirados do cotidiano e descaracterizados de suas funções pelo artista, para ganharem um novo *status*, de arte -, ele foi um artista *sui generis*, porque pode ser aproximado de diferentes movimentos de sua época, como por exemplo, o Dadaísmo e o Surrealismo, sem que se possa rotulá-lo de uma coisa ou de outra. Graças ao expediente de atacar, recorrentemente, o sistema de arte vigente e de aproximar a arte da vida comum, ele tornou-se referência de artistas conceituais, de *body* artistas, entre outros que passaram a figurar no panorama artístico, após a Segunda Guerra Mundial.

A palavra pós-modernidade, em termos gerais, se refere ao conjunto de mudanças da condição humana, após a Segunda Guerra Mundial. Dessa forma, abrange outras instâncias da sociedade e não somente o campo artístico.

O pós-modernismo veio diminuir a linha que separa a arte erudita da cultura de massa. A pós-modernidade, por sua vez, para mostrar que a crença moderna no progresso da humanidade e nos projetos utópicos, concebidos pelo racionalismo dominante, não têm mais lugar: foram atropelados pelos desígnios do mercado. Segundo Lyotard, o capitalismo, sistema econômico que venceu outras formas de produção e trocas sociais, como o socialismo, não passa de uma representação. Esse sistema “tira a sua força da idéia de infinitude. Pode aparecer na experiência humana como o desejo por dinheiro, o desejo por poder ou pela novidade. [...] esses desejos são a tradução antropológica de algo que ontologicamente é a ‘instanciação’ da infinitude na vontade”. (ANDERSON, op. cit., p. 40). Desse modo, Lyotard, aproximando-se da psicanálise, entendia que categorias analíticas como classes sociais, não poderiam dar conta de explicar diferenças ou semelhanças de atitudes, comportamentos e posicionamentos que se dão de forma transversal na sociedade.

Lyotard disse que a pós-modernidade se alinhava com uma sociedade pós-industrial. Nessa perspectiva, o filósofo Jean Baudrillard, nascido em 1929, também argumentou que a estruturação da análise sobre as bases dessa sociedade, não poderia

mais levar em consideração categorias como classe social. Seu interesse se voltou para a indústria cultural e o consumo de massa.

A criação do que Baudrillard chamou de ‘hiper-realidade’, em que os *mass media* estabeleceram uma realidade virtual que superou e substituiu o real, fez com que as classes sociais perdessem identificação e os indivíduos fossem cooptados pela ‘sociedade do espetáculo’, lembrando-se, aqui, de Guy Debord. As “guerras cirúrgicas” do Oriente Médio, perpetradas pelos EUA, que puderam ser assistidas em tempo real, diariamente, como se assiste a um videogame ou a uma telenovela, foram exemplos de eventos espetaculares editados de acordo com um posicionamento ideológico particular. Em exemplos como esses, o aspecto que mais caracteriza a modernidade, qual seja, a razão instrumental, foi motivo de assombro para muitos e, até, de admiração para outros. De fato, Baudrillard não gosta que lhe chamem de “pós-moderno”, porque não pensa que o termo seja digno de ser um conceito teórico. Falando sobre arte, ele teceu o raciocínio de que ela se banalizou e não pode mais transformar a realidade. (GIRON, 2007).

Outro importante crítico da modernidade, Jacques Derrida, nascido em 1930 e morto em 2004, também atacou o principal conceito da modernidade: a razão. Para ele, os princípios de dualidade e centralidade, presentes no pensamento ocidental, levaram às construções culturais dominantes. A linguagem é a base da cultura e, portanto, esse filósofo tratou de estabelecer um método que desse conta de desconstruir as estruturas lingüísticas que levantaram o edifício do pensamento ocidental. Dessa forma, tudo poderia ser lido como um texto e caberia ao pesquisador, o uso do método desconstrutivo, para desvelar a lógica interna e os sentidos ocultos contidos nas coisas. (ROHMANN, op. cit., p. 101-102).

Considerado como a última voz em defesa da modernidade e da racionalidade, pela conseqüente defesa da razão, o filósofo Jurgen Habermas, pertencente à Escola de Frankfurt¹, nascido em 1929, advertiu quanto aos perigos de se fazer uma crítica ferrenha à modernidade, porque isso poderia levar ao irracionalismo. Mesmo que tenha tomado a defesa da modernidade como uma condição necessária à civilização, reconheceu que alguns de seus aspectos foram maléficos para a sociedade. A principal

¹ Escola associada à Teoria Crítica, fundada por pensadores alemães, em 1920. Os nomes de seus integrantes mais conhecidos são Walter Benjamin, Herbert Marcuse, Erich Fromm, Theodor Adorno, Max Horkheimer e Jugen Habermas. Apesar das diferenças de pensamento entre eles, desenvolveram crítica sobre economia, psicologia, história e antropologia. Seus principais aportes teóricos vieram do marxismo e de Freud.

proposição formulada por Habermas (1983), para a superação dos erros que a razão havia acarretado, estava no estabelecimento do que chamou de ‘ação comunicativa’. Por meio desse expediente, os indivíduos estabeleceriam um diálogo que os levasse à verdade intersubjetiva e à justiça, livres das coerções e arbitrariedades do mundo normativo técnico-científico, que havia colonizado o mundo da vida em que há a reprodução simbólica. Dessa forma, o racionalismo sedimentado pelo Iluminismo seria sobrepujado, o que levaria a humanidade a um novo patamar de racionalidade, cumprindo-se, assim, o projeto iniciado na modernidade. Os conceitos de verdade e razão seriam construídos de forma consensual. Portanto, ele estabeleceu uma crítica à filosofia pós-moderna, defendida por Lyotard, Derrida e Baudrillard, que não previa um lugar para a razão emancipadora da humanidade, visto que isso era considerado uma falácia, de seus pontos de vista.

Apesar da profusão de posicionamentos de diferentes autores sobre o que os termos pós-modernidade, pós-modernismo, modernidade e modernismo podem implicar, o que se pode perceber hoje, é que há a difusão de sentimentos de não-pertencimento, de incertezas, de angústia, de permanências precárias ou transitórias, de alteração das percepções de espaço e de tempo do fim das relações estabelecidas em bases conflitantes com a condição de “ser-no-mundo” e “ser-com-outros”, de outros tempos. E de outros espaços.

Neste ponto, faz-se necessária uma digressão e um retorno aos principais conceitos sobre o que seja a modernidade, de importantes autores, de diferentes matrizes epistemológico-filosóficas. A exemplo do que tem sido feito até aqui para os termos pós-modernismo, modernismo e pós-modernidade, essa é uma tentativa de se compreender as principais questões envolvidas no debate sobre a modernidade, uma vez que ela é a base da condição pós-moderna. Não será necessário fazer uma volta aos primórdios da humanidade, para se tentar entender a presente época. Parece ser importante, no entanto, a retomada de alguns aspectos do que se convencionou chamar de “modernidade”, entendida como um processo ou mentalidade, inaugurada pela “Idade Moderna”. Se a modernidade existe, ou existiu e já acabou, é importante tentar circunscrevê-la. As confusões, sobre esse assunto, são muitas e, por isso, é bom que se ressalve, não há consenso entre diferentes autores sobre o que ela significa e sobre quando começou exatamente, conforme explica Angela Ales Bello (2004, p. 17).

A Idade que começa a partir dos séculos 15 e 16 é chamada Moderna, pois os homens da época consideraram a si mesmos como “os modernos”. Com efeito, a palavra latina “modos” significa hora, agora. Os “modernos” afirmavam a si mesmos como os detentores de uma cultura nova que retomava a cultura grega. Quando se conclui a Idade Moderna? Esse é um problema historiográfico muito importante. Nós dizemos que o fim deste período é dado por uma convenção, como sendo na metade do século 19. Todavia, há uma grande discussão historiográfica acerca desta data. A época sucessiva foi definida pelos historiadores com o termo “contemporâneo”. Os termos “contemporâneos” e “moderno” parecem significar a mesma coisa, sendo que, na verdade, o uso destes dois termos com uma significação diferente respondeu à tentativa de dividir a época moderna em duas partes: a moderna e a contemporânea. De modo que, por exemplo, nos currículos universitários do curso de Filosofia, existem quatro disciplinas dedicadas à História da Filosofia: Antiga, Medieval, Moderna e Contemporânea.²

De fato, a falta de consenso sobre o início da modernidade evidencia o não reconhecimento, por parte de alguns autores, do pensamento e da fundamentação para essa nova cosmovisão, que foi legada por filósofos como Descartes, por exemplo. Esses autores entendem o início de um projeto propriamente moderno situado no século XVIII, ou melhor, a partir das proposições Iluministas e não a partir do Renascimento. Os iluministas foram aqueles que pensaram e agiram sob o primado da razão, acreditando que, graças a ela, a humanidade chegaria a uma ordem social mais harmoniosa e libertadora. A Idade Moderna trouxe o rompimento com formas de pensar medievais e apresentou uma ruptura conhecida como Humanismo. Segundo Paulo César da Costa Gomes (2000, p. 307-309), do Humanismo derivaram dois tipos de atitudes, que tiveram diferentes caminhos e repercussões importantes, para a filosofia e para a ciência.

A primeira é representada por Descartes, que utiliza a prova da existência das coisas através de um método lógico, o que, para estes autores (Ley e Samuels), exprime uma perspectiva “niilista” e mesmo “desumana”. A partir daí, a ciência perde cada vez mais seu caráter humanista, eliminando todos os elementos humanos com exceção da racionalidade. A preocupação racionalista coloca o homem no centro de seus interesses, mas o faz através da naturalização dos valores humanos e utilizando um método que impõe a racionalidade como único valor do ser humano. Esta concepção, largamente difundida pelo positivismo, chega a afirmar que uma ciência verdadeiramente objetiva deve eliminar todos os elementos antropomórficos. [...]

Uma segunda atitude nascida do fim da Idade Média recolocou o homem no centro de suas preocupações. Um homem considerado em toda a sua

² Para se criar um pouco mais de dissenso, poderia se acrescentar que o que se entende por “moderno” e “contemporâneo”, no campo da Arte, é uma coisa bem diferente do que está sendo explicado pela filósofa citada, para a periodização da História da Filosofia. Em Arte, chama-se de “moderno”, ou melhor, “modernismo”, o período que vai do meio do século XIX, até a Segunda Grande Guerra. O que vier após isto, é “contemporâneo”. Obviamente, que, com respeito a essa periodização, também há controvérsia entre vários autores.

complexidade cultural e antropológica, o que faz aparecer novos pontos de vista para compreender o sentido da arte, da literatura, da ciência, da teologia e de todo o conjunto que expressa o campo da atividade humana. O essencial desta nova abordagem é buscar um sentido interior na cultura humana, estando consciente de que, em sendo homem, seu ponto de vista é parcial e antropomórfico.

Assim, explicou Gomes, aconteceu a cisão entre o dito conhecimento científico e as chamadas humanidades. Poderia ser dito também, que foi a partir dessa origem, que houve a separação entre as ciências modernas e a filosofia. Uma das grandes contribuições do Humanismo, mais propriamente afeito à segunda atitude descrita acima, diz respeito ao valor atribuído à alteridade e ao entendimento que o homem é um produtor de cultura, o que possibilitou uma maior coesão do corpo social, desde as sociedades pré-modernas.

Mas a outra atitude, derivada do Humanismo, gerou a noção de que aquele que observa o mundo tem um *status* superior ao do que é observado, ou seja, o que Descartes inaugurou com o seu *Cogito* foi a afirmação de que o homem é o centro do universo e é graças à consciência da existência desse “eu” uno, íntegro e individual, que é possível conhecer o mundo e tudo o que há nele, por meio de um método lógico. Provavelmente, foi em parte por conta desse fundamento, que as Ciências européias, de modo geral, se fixaram em um ponto de vista etnocêntrico, a partir do Renascimento. Mas nem Descartes havia abandonado a Deus, quando o homem passou a ser o centro das atenções. Vale a pena ler a longa passagem que o sociólogo Norbert Elias (1994 (a), p. 82-84) fez, e que foi aqui reduzida, para explicar o raciocínio de Descartes, sobre o *Cogito ergo sum* – penso, logo existo – e suas implicações para o futuro.

Para compreender essa concepção fundamental, devemos ao menos recordar em linhas gerais o processo de pensamento, o período de dúvida e incerteza pelo que ele (Descartes) passou antes de encontrar terra firme sob seus pés, na nova certeza de que o fato indubitável da reflexão do sujeito também colocava fora de dúvida a existência de seu eu. Descartes indagou-se, primeiramente, se havia alguma coisa de que se tivesse certeza absoluta, alguma coisa de que não fosse possível duvidar em nenhuma circunstância. Na vida social, reconheceu, era preciso aceitar muitas idéias como se constituíssem um Evangelho, embora delas não se pudesse ter tanta certeza. Assim, ele resolveu partir em busca daquilo que fosse absolutamente seguro e descartar todas as concepções sobre as quais pudesse haver a mais ínfima dúvida. “Tudo o que aprendi”, disse a si mesmo, “tudo aquilo que sei, aprendi-o através ou a partir das percepções sensoriais. Mas será realmente possível confiar nos próprios sentidos? Posso ter certeza de estar sentado aqui, junto a minha estufa aquecida, usando meu robe e segurando este pedaço de papel em minha mão? Posso ter plena certeza de que estas são minhas mãos e meu corpo? Claro, estou vendo minhas mãos; sinto meu corpo. “Mas”, disse a voz dissidente da dúvida, “acaso não existem pessoas

que acreditam ser reis, quando, na realidade, são indigentes? [...] E, ao se sentir assim compelido a rejeitar, uma a uma, todas as idéias de si mesmo e do mundo, tachadas de duvidosas e indignas de confiança, ele finalmente sucumbiu, como outras pessoas sob a incessante pressão da dúvida, ao mais tenebroso desespero. [...] Por mais que a dúvida pudesse havê-lo corroído e ameaçado destruir todas as certezas, havia, segundo descobriu, um fato de que era impossível duvidar: “Poderia eu”, perguntou-se, “acabar me convencendo de que eu mesmo não existo? Não, eu existo. Pois posso convencer-me de que sou capaz de pensar em alguma coisa e duvidar dela.” Aí chegamos ao cerne dessa forma peculiar de autoconsciência: as percepções sensoriais, e, portanto, o conhecimento dos objetos físicos, inclusive o próprio corpo, tudo era duvidoso e ilusório. Mas não se podia duvidar, concluiu Descartes, de que se duvidava. “Não me é possível pensar que não penso. E o pensar só é possível se eu existir.” A concepção do eu humano com que aí deparamos e as questões que ela implica são muito mais do que os jogos mentais de determinado filósofo. São altamente características da passagem de uma concepção dos seres humanos e do mundo, solidamente alicerçada na religião para concepções secularizadas, passagem essa que se fazia sentir na época de Descartes. Essa secularização do pensamento e da ação humanos certamente não foi obra de um ou vários indivíduos. Ligou-se a mudanças específicas que afetaram todas as relações da vida e do poder nas sociedades ocidentais.

No mesmo período histórico em que esse posicionamento filosófico se estabeleceu - acarretando profundas mudanças na mentalidade dos séculos vindouros, desembocando na apologia da razão instrumental e na clássica oposição sujeito x objeto presente nas ciências positivistas - importantes formas de relações sociais, econômicas e culturais se espalharam pelo mundo, rompendo com as formas presentes nas chamadas sociedades pré-modernas. Tentar compreendê-las, torna-se de fundamental relevância para o estabelecimento das diferenças ou continuidades, entre a modernidade e a pós-modernidade, se é que essa última existe.

Um das principais rupturas que a modernidade causou no Ocidente, com o fim da Idade Média, diz respeito ao entendimento de que não era mais imperativo que o homem buscasse a explicação do que lhe acontecia em sua existência cotidiana, em uma dimensão “extrafísica”. O seu destino, paulatinamente, deixou de depender de Deus. A faculdade da razão poderia suprir tal instância. O aprofundamento dessa crença, alguém poderia dizer, simplesmente fez com que uma *doxa* fosse trocada por outra, chegando ao seu ápice no século XIX, com as ciências de abordagens positivistas. E aí que reside uma das principais críticas dos pensadores filiados à pós-modernidade, que se dirige aos filiados simpáticos à modernidade: a de que a razão, eleita pela modernidade, seja a única maneira de expressar o que caracteriza o “ser humano”, e que por meio dela, poder-se-ia chegar à verdade universal. “A ordem, o equilíbrio, a civilização, o

progresso são noções saídas diretamente deste sistema moderno que se proclama como a única via de acesso a um mundo verdadeiramente humano” (GOMES, op.cit., p. 25).

Mas nem só de razão viveu a modernidade. Segundo Gomes, deve-se entender a modernidade pela dualidade entre o primado da razão e as características acima mencionadas por um lado e, por outro, composta por diversas forças antagônicas que não aceitavam os métodos racionalizantes da ciência. Se esta dualidade é constituinte da modernidade, a pós-modernidade já se encontraria inserida nela e, portanto, não se justificaria a concepção de que a pós-modernidade fosse uma ruptura. Ao contrário, ela se caracterizaria como um desdobramento da modernidade ou como uma exacerbação de algumas de suas características ou possibilidades. À primeira parte dessa dualidade, corresponde a busca por explicações racionais, por meio de um método lógico, rigoroso, científico e incontestável, que leve à verdade dos fenômenos observados. À segunda, uma valorização do particular e da compreensão do sentido do mundo, levando em conta as subjetividades e as interpretações.

Associadas à modernidade, levadas ao máximo pelos Iluministas, estão as seguintes noções: mobilidade; crença na igualdade dos homens; atribuição de um caráter positivo às ciências, como forma de melhorar a vida das pessoas; confiança no conhecimento e no saber; realização da integração do homem à natureza por meio da razão. Por outro lado, também podem ser somadas a essas, as noções de pertencimento do homem à natureza, pela via do sentimento, da identidade, da empatia, da expressão, e do individualismo. Essa segunda forma de entendimento da modernidade se alinha com o Romantismo, movimento estético iniciado no final do século XVIII e que durou até o século XIX, em que se estabeleceu uma oposição ao racionalismo e uma adesão ao lirismo, à subjetividade, ao “eu”, à emoção, ao espírito romântico. Tomado em uma perspectiva mais ampla do que a artística, o Romantismo pode ser entendido como uma postura filosófica idealista que abrangeu diferentes áreas da produção intelectual.

Pensar a realidade social, a partir do ponto de vista pós-moderno, pode remeter a imagens de descontinuidades, fragmentação, heterogeneidade e complexidades que não existiam no período precedente. No entanto, a imagem do período moderno como um momento histórico, em que prevaleceu uma forma homogênea de desenvolvimento, pode estar equivocada. Anthony Giddens (1991, p. 15) alertou sobre este ponto e, ao mesmo tempo, mostrou para qual dos lados, no debate sobre modernidade e pós-modernidade, tendeu o seu pensamento.

Deslocar a narrativa evolucionária, ou desconstruir seu enredo, não apenas ajuda a elucidar a tarefa de analisar a modernidade, como também muda o foco de parte do debate sobre o assim chamado pós-moderno. [...]

Desconstruir o evolucionismo social significa aceitar que a história não pode ser vista como uma unidade, ou como refletindo certos princípios unificadores de organização e transformação. Mas isto não implica que tudo é caos ou que um número infinito de “histórias” puramente idiossincráticas pode ser escrito. Há episódios precisos de transição histórica, por exemplo, cujo caráter pode ser identificado e sobre os quais podem ser feitas generalizações.

Mesmo que a modernidade tenha rompido com “todos os tipos tradicionais de ordem social de uma maneira que não tem precedentes” (GIDDENS, op. cit., p. 14), existiram algumas continuidades remanescentes da era pré-moderna - ainda que devam ser vistas, em condições de modernidade, como elementos pontuais e subordinadas a uma lógica completamente diferente da ordem pré-existente - como, por exemplo, as cidades. De forma geral, as instituições que se firmaram sob a nova condição, se diferenciaram completamente das que existiam na ordem anterior. O Estado-nação, a transformação do trabalho, as formas de exploração do meio ambiente – progressiva e abrangente – o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes à produção e aos deslocamentos de pessoas e produtos, as formas de controle das relações sociais, o interesse e a preocupação com o conhecimento científico – obtido, agora, a partir de instituições seculares – foram exemplos de como as sociedades ocidentais mudaram a face do mundo. Esses elementos, oriundos da modernidade, permearam as relações sociais, trazendo aspectos positivos e negativos, ao mesmo tempo. É fato que muitas das novidades que se estabeleceram com essa nova ordem, trouxeram alívio e esperança de uma vida melhor para muitas pessoas. No entanto, por outro lado, promoveram formas de violência à vida e ao planeta, como nunca havia sido possível às sociedades pré-modernas.

A crença nos aspectos benéficos da modernidade impregnou a análise dos fundadores da sociologia. Os sociólogos Marx, Durkheim e Weber - de forma geral e cada um enfatizando determinados aspectos – acreditaram nesse período, como necessário a um devir redentor da humanidade. Max Weber, entre os três, foi o mais céptico e pessimista, por ter acreditado que a burocracia, derivada da expansão das relações sociais, sufocaria o homem. Nenhum deles previu, no entanto, o que Giddens chamou de “industrialização da guerra”.

Em sua análise, no livro *As conseqüências da Modernidade*, esse autor colocou o poder militar como uma das quatro dimensões institucionais da modernidade, ao lado

do capitalismo, do industrialismo e da vigilância. Lembrou que o século XX foi o “século da guerra”, e fez a estimativa de 100 milhões de mortos em conflitos militares, ao redor do mundo (GIDDENS, op. cit., p. 19) . De fato, esse terrível flagelo já estava presente no século XVI, quando europeus chegaram no continente americano, para trucidar por volta de 150 milhões de nativos, no decorrer de apenas um século. E no corpo-a-corpo, com a tecnologia de facas, machados, lanças e, talvez, algumas pistolas ou garruchas arcaicas. Sobre este aspecto, há uma interessante passagem no filme *As invasões bárbaras*³. De qualquer forma, no século XVI ou no XX, a violenta expansão dos Estados-Nação foi uma das conseqüências da modernidade.

A diferença entre essas duas formas de fazer guerras, separadas pelos avanços tecnológicos e pelos séculos, resulta de uma das principais características da modernidade, mencionada na análise de Giddens: o distanciamento tempo/espaço, causado pelo dinamismo da modernidade. O conceito de “desencaixe” dos sistemas sociais, gerado a partir de fatores da separação do tempo e do espaço e do deslocamento das relações sociais de contextos locais de interação, é um dos pilares da Teoria da Estruturação, proposta por ele. Ao construir este conceito, ele se convenceu de que as teorias sociológicas que prezam termos como “diferenciação” ou “especialização funcional”, para explicar a transição do mundo tradicional para o mundo moderno e o fenômeno da vinculação do tempo e do espaço pelos sistemas sociais, não são producentes. Ele sugere que “a imagem evocada pelo desencaixe é mais apta a capturar os alinhamentos em mudança de tempo e espaço que são de importância fundamental para a mudança social em geral e para a natureza da modernidade, em particular” (GIDDENS, op. cit., p. 30).

O conceito de desencaixe é constituído por dois mecanismos. As fichas simbólicas e os sistemas peritos.

O primeiro desses mecanismos, as fichas simbólicas, dizem respeito às formas simbólicas de circulação, firmadas e revalidadas por sistemas sociais, indivíduos ou

³LES INVASIONS BARBARES. Direção: Denys Arcand. Produção: Daniel Louis e Denise Robert. Intérpretes: Rémy Girard, Stéphane Rousseau, Dorothée Berryman, Louise Portal, Dominique Michel, Yves Jacques, Pierre Curzi, Marie-Josée Croze, Marina Hands, Toni Cecchinato, Mitsou Gélina, Johanne-Marie Tremblay, Denis Bouchard, Micheline Lanctôt, Markita Boies, Isabelle Blais, Denys Arcand. Edição: Isabelle Dedieu. Direção de Fotografia: Guy Dufaux. Roteiro: Denys Arcand. Música: Pierre Aviat. Canadá: Astral Films / Centre National de la Cinématographie / Cinémaginaire Inc. / Le Studio Canal+ / Harold Greenbury Fund / Productions Barbares Inc. / Pyramid Productions / Société Radio-Canada / Téléfilm Canada/ Société de Développement des Entreprises Culturelles, 2003. 1 DVD (99 min.), cor, drama.

grupos. Um dos exemplos de fichas simbólicas, segundo o autor, é o dinheiro. O dinheiro tem um valor nominal e serve para estar no lugar de coisas ou de mercadorias, ou de outros valores. Para que tenha validade, deve ser aceito na base da confiança no sistema financeiro, pelas sociedades por onde circula. Quando exemplificou o que seriam as fichas simbólicas, Giddens retomou a discussão estabelecida por sociólogos como Marx, Georg Simmel, Talcott Parsons e Niklas Luhmann, e economistas como Keynes, que apesar de seus diferentes enfoques, entenderam o importante caráter social do dinheiro. Alguns deles comentaram as implicações entre dinheiro e tempo, enquanto outros, como Simmel, o relacionaram com o espaço. Giddens argumentou que o dinheiro é - diferente de ser entendido como um fluxo, derivado da relação tempo/espaço – “um meio de vincular tempo-espaço associando instantaneidade e adiamento, presença e ausência” (GIDDENS, op. cit., p. 33). O que ele quis enfatizar foi a capacidade de desençaixe que o dinheiro tem, - assim como a de outras fichas simbólicas - porque desloca no tempo e no espaço as relações sociais.

Os sistemas peritos são o universo onde circulam os conhecimentos técnicos, os saberes científicos, as profissões autônomas. Procura-se por eles, quando se precisa da ajuda de advogados, engenheiros, arquitetos, médicos, encanadores, mecânicos, ou quando se transita por lugares, nos quais deve haver uma ordenação espacial, como as ruas e as avenidas para os carros, por exemplo. As sociedades estão imersas em sistemas peritos. Talvez, seja por isso que elas, em geral, são tão rigorosas no julgamento que fazem dos erros – e, diga-se de passagem, muitas vezes má fé – de técnicos, profissionais e instituições, cometidos no bojo destes sistemas. A queda de prédios ou aviões, as imprudências médicas, as improbidades administrativas, as falhas de projetos, as incorreções de orientações profissionais são exemplos de eventos gerados pelos sistemas peritos. A palavra-chave, tanto para as fichas simbólicas, quanto para os sistemas peritos, como mecanismos de desençaixe, é “confiança”. Deposita-se neles, muitas vezes, uma cega confiança. A confiança em tais sistemas, na ocorrência destas situações de conseqüências desastrosas, é abalada.

Neste ponto, é interessante notar a correlação que existe entre a Teoria das Representações Sociais, de Serge Moscovici, e os mecanismos de desençaixe de Giddens. Essa relação ficará explicitada no próximo capítulo, mas para indicar a discussão basta mencionar, no momento, que a Teoria das Representações Sociais entende dois tipos de conhecimento sobre o mundo: o do senso comum - propriamente o das representações sociais - e o do universo reificado, no qual se encontram as ciências,

o saber técnico e as instituições. Ao sistema perito de Giddens, pode-se fazer uma analogia com o “universo reificado” na Teoria das Representações Sociais de Moscovici.

Alguns filósofos e pensadores - partidários da concepção de que o mundo vive em condição de modernidade na contemporaneidade, e que isto deveria ser encarado de uma maneira realista, para não dizer pessimista – desconfiam das supostas benesses que as tecnologias derivadas da modernidade, podem oferecer à humanidade. De outra maneira, pensam que, com o advento dessas novas tecnologias, há uma compressão crescente do tempo e do espaço (HARVEY, 1996), ou, ainda, que a velocidade dos deslocamentos de coisas e pessoas tem acelerado o tempo, encurtando o espaço (VIRILIO, 1996).

David Harvey (1996), adepto de um arcabouço teórico que leva em consideração a continuidade da modernidade na presente época, argumenta que não se pode estabelecer uma análise que dê supremacia a uma abordagem cultural do real, em detrimento de fatores sócio-econômicos. O capitalismo, entendido como um processo e não como uma coisa, se expande em progressão geométrica pelo mundo, fazendo com que a vida cultural fique, cada vez mais, sujeita às suas coerções e à lógica da reprodução da vida social, por meio da produção de mercadorias. (HARVEY, op. cit., p. 308). Ele entendeu que aquilo a que se chama de pós-modernismo flexível, na verdade, é só um desdobramento da lógica capitalista em um outro estágio. Consciente das ressalvas que podem ser feitas às simplificações, mesmo assim, ele elaborou uma tabela explicativa, bastante conhecida, sobre a polarização entre a modernidade fordista e a pós-modernidade flexível. (TABELA 1).

TABELA 1- MODERNIDADE FORDISTA X PÓS-MODERNIDADE FLEXÍVEL

MODERNIDADE FORDISTA	PÓS-MODERNIDADE FLEXÍVEL
Economias de escala/código mestre/hierarquia homogeneidade/ divisão detalhada do trabalho.	Economias de escopo/idioteia/anarquia diversidade/divisão social do trabalho
Paranóia/alienação/sintoma pública/ capital monopolista	Esquizofrenia/descentração/desejo desabrigados/empreendedorismo
Propósito/projeto/domínio/determinação capital produtivo/universalismo	Jogo/acaso/exaustão/indeterminação capital fictício/localismo
Poder dos Estado/sindicatos	Poder financeiro/individualismo
Estado do bem-estar social/metrópole	Neoconservadorismo/contra-urbanização

Ética/mercadoria-dinheiro Deus pai/materialidade	Estética/dinheiro contábil O Espírito Santo/imaterialidade
Produção/originalidade/autoridade Operário/vanguardismo Política de grupo de interesse/semântica	Reprodução/pastiche/ecletismo Administrador/comercialismo Política carismática/retórica
Centralização/totalização Síntese/negociação coletiva	Descentralização/desconstrução antítese/contratos locais
Administração operacional/código mestre fálico/tarefa única/origem	Administração estratégica/idioteo andrógino/tarefas múltiplas/vestigio
Metateoria/narrativa/profundeza produção em massa/política de classe racionalidade técnico-científica	Jogos de linguagem/imagem/superfície produção em pequenos lotes/social movimento/alteridade pluralista
Utopia/arte redentora/concentração trabalho especializado/consumo coletivo	Heterotopias/espetáculo/dispersão trabalhador flexível/capital simbólico
Função/representação/significado indústria/ética protestante do trabalho reprodução mecânica	Ficção/auto-referência/significante serviços/contrato temporário reprodução eletrônica
Vir-a-ser/epistemologia/regulação renovação urbana/espaco relativo	Ser/ontologia/desregulação Revitalização urbana/lugar
Intervencionismo estatal/industrialização internacionalismo/permanência/tempo	Laissez-faire/desindustrialização geopolítica/efemeridade/espaco

FONTE: HARVEY, 1996, p. 304.

Essas categorias foram entendidas por Harvey como tendências opostas, no cerne da sociedade capitalista. Os termos e expressões que constam nessa tabela pertencem a diferentes universos, político, econômico, científico, filosófico, social e cultural. De acordo com o seu entendimento, foram reunidos para mostrar que há a contaminação de todos esses universos, uns nos outros, no entanto, sob a prevalência dos aspectos econômicos. Cada uma das expressões requereria um resgate de sua origem epistemológica-filosófica, acarretando, para essa tarefa, a consequente discussão das obras de diferentes autores e filósofos que estão ali implicados, o que não será possível ser feito aqui.

De qualquer modo, segundo o autor, não se deve entender essas categorizações como instâncias reificadas. Há um contínuo fluxo de dinâmicas que se mesclam entre uma categoria e outra, fazendo com que os pólos centralização x descentralização, autoridade x desconstrução, hierarquia x anarquia, permanência x flexibilidade, divisão detalhada do trabalho x divisão social do trabalho, devam ser vistos como um jogo de relações dentro do capitalismo como um todo. (HARVEY, op. cit., p. 305).

Já Virilio, explorou a análise sobre o desenvolvimento das tecnologias, especialmente as destinadas à indústria bélica. Esse desenvolvimento histórico

acarretaria o que ele chamou de “crescente miniaturização da ação”, em todas as esferas do humano, por conta da grande velocidade de operação que as máquinas são capazes de apresentar, diferentemente da velocidade de reação humana frente ao inesperado, ao imprevisível, ao imediato. O fator velocidade, sobrepondo-se em escala geométrica, acarretaria o fim dos territórios e a irrelevância dos espaços.

O estreitamento das distâncias transformou-se numa realidade estratégica com conseqüências econômicas e políticas incalculáveis, pois equivale à negação do espaço. A manobra que consistia ontem *em ceder terreno para ganhar Tempo* perde qualquer sentido; atualmente, o ganho de Tempo é questão exclusivamente de vetores e o território perdeu seu significado ante o projétil. *De fato, o valor estratégico do não-lugar da velocidade suplantou definitivamente o do lugar*, e a questão da posse do Tempo renovou o da posse territorial. Nesse estreitamento geográfico que se assemelha ao movimento telúrico descrito por Alfred Wegener, o binômio “fogo-movimento” ganha um novo significado: a distinção entre *poder de destruição* do fogo e *poder de penetração* do movimento, do veículo, tende a perder sua “validade”. Com o vetor supersônico (avião, foguete, massa de ondas), a penetração e a destruição se confundem, a instantaneidade da ação à distância corresponde à derrota do adversário surpreendido mas também, e sobretudo, à derrota do mundo como campo, como distância, como matéria. A penetração imediata, ou prestes a acontecer, identifica-se com a destruição instantânea das condições do meio, uma vez que, após a *distância/espaço*, é a *distância/tempo* que acaba desaparecendo na aceleração crescente das performances veiculares (precisão, alcance, velocidade).” (VIRILIO, op. cit., p. 123-124)

Essas duas formas de entendimento, a de Harvey e a de Virilio, acarretam a visão da supremacia da dimensão tempo, sobre a dimensão espacial. Para eles, de resto como para a maioria dos marxistas ortodoxos, há uma reverência à historicidade dos fenômenos sociais, perceptível por meio das formas de produção material - notadamente os avanços tecnológicos - em detrimento da geografia como matriz e receptáculo das relações sociais e culturais. Nessa perspectiva, a História é entendida, fundamentalmente, como movimento, e a Geografia, como fixidez. Aliás, a divisão clássica do campo da História, que geralmente se estuda na escola, apresenta, linearmente, etapas sucessivas de avanços tecnológicos. Sendo assim, tem-se a Pré-história, a História Antiga, a História Medieval, a História Moderna e a História contemporânea ou Hodierna, como preferem alguns. Divididas dessa forma, levam à sensação de que há uma teleologia redentora ou, para os mais pessimistas, destruidora da humanidade.

De uma forma um pouco diferenciada, mas em consonância com alguns aspectos do pensamento dos dois autores, anteriormente citados, Zygmunt Bauman (2001), em seu livro *Modernidade Líquida*, teceu uma intrigante argumentação sobre o poder que exercem os que têm o domínio do espaço e do tempo sobre os que estão “fixados” no espaço.

A expressão “modernidade líquida”, apresentada por Bauman, indica, claramente, uma divisão de águas na contemporaneidade. Ainda que continue usando tal expressão como “modernidade”, a sua explanação das modificações alcançadas pela humanidade, nesse momento histórico, se aproxima dos autores que defendem o termo “pós-modernidade”, utilizado na tentativa de explicar essa ruptura do modo de ser e de se estar no mundo.

Segundo Bauman (op. cit., p. 132-137), o tempo se transformou em dinheiro, depois que foi posto a serviço do domínio do espaço. As máquinas inventadas pelo homem para serem seus extensores - cada vez mais eficazes, fortes e velozes – foram chamadas por Bauman de *hardwares*, correspondentes à “modernidade pesada”. Essas máquinas permitiram que os territórios fossem reivindicados, dominados e controlados, e isto foi tornando o tempo maleável na conquista do espaço. Na “modernidade leve”, com o advento dos *softwares*, o tempo é orientado ao ponto zero, em que a distância entre o começo e o fim é cada vez menor. Sendo assim, o espaço é devorado e perde valor.

Em um mundo em que as distâncias são diminuídas, por tempos cada vez menores, as melhores oportunidades se apresentarão àqueles que conseguirem dominar as duas dimensões. Assim, as posses físicas e os laços tradicionais entre as pessoas apresentam-se como um estorvo à mobilidade requerida pela modernidade líquida. Isto separa os que estão “fixados” no espaço, por patrimônio ou compromissos sociais, dos que vagam ao redor do mundo, apoiados por tecnologias articuladas no ciberespaço, e para quem o território físico-político não tem mais relevância. “Na modernidade líquida, mandam os mais escapadiços, os que são livres para se mover de modo imperceptível”. (BAUMAN, op. cit., p. 140).

A abordagem de conceitos como desterritorialização, globalização e mundialização da cultura é a seara da investigação de sociólogos como Renato Ortiz e Otávio Ianni.

Renato Ortiz (2000), ao tentar compreender o embate entre modernidade e pós-modernidade, tomou a globalização e a mundialização da cultura, como categorias

analíticas. De acordo com ele, não é apropriado se pensar em um “rompimento” com a modernidade, porque, apesar de novas formas de relação social, política, econômica e cultural terem acontecido, existem “tradições” que permanecem. De outro modo, não é analiticamente produtivo se pensar a presente época pelos conceitos de “nação, imperialismo cultural, aculturação, identidade nacional”. (ORTIZ, op. cit., p. 12). Entre os temas abordados por ele, surgem o espaço, a identidade e os meios de comunicação. Os conceitos de globalização e mundialização da cultura, ainda que relacionados como processos inerentes à contemporaneidade, devem ser distinguidos.

A globalização, segundo esse autor, deve ser pensada levando-se em consideração as relações que foram estabelecidas, no século XX, entre diferentes instâncias: grupos, classes sociais, nações e indivíduos. Como processo, a globalização não pode ser destituída de sua dimensão histórica. Por esse motivo, não são aceitáveis a idéia de ruptura e a existência de uma “pós-modernidade”, ou de uma sociedade “pós-industrial”, uma vez que as raízes da globalização estão no início do capitalismo, nos séculos XV a XVIII, e na modernidade, que para esse autor, começou no século XIX. A globalização e a mundialização da cultura são, para Ortiz, categorias analíticas transversais. Dessa forma, categorias como classe social, não seriam apropriadas para entender processos semelhantes, que perpassam a sociedade.

Quando falamos de “sociedade global”, nos referimos a uma totalidade que penetra, atravessa, as diversas formações sociais existentes no planeta. Afirma-se assim a especificidade de uma “mega-sociedade”, isto é, um conjunto articulado de relações sociais planetárias. Uma sociedade global, em termos durkheimianos, é *sui generis* possui uma lógica própria. Sua inteligibilidade não decorre da interação entre as partes que a constituem. Pelo contrário, devemos agora inverter nossa perspectiva e perguntar: como essa totalidade envolvente reordena os seus elementos? Nesse caso, as relações sociais deixam de ser vistas como “inter” (nacionais, civilizatórias ou culturais), para se constituírem como “intra”, isto é, estruturais ao movimento de globalização. Os limites “dentro/fora”, “centro/periferia” tornam-se assim insuficientes para a compreensão dessa nova configuração social. Há uma certa diluição de fronteiras, fazendo com que as especificidades nacionais e culturais sejam, de maneira diferenciada, é claro, atravessadas pela modernidade-mundo. Nesse sentido, todos fazemos parte desse processo, que é a base material e espiritual de nosso cotidiano. (ORTIZ, op. cit., p. 19).

Ao definir o que é a mundialização da cultura, enfatizou que “o esforço analítico deve se voltar para a compreensão de objetos que conotem essa realidade mundializada.”. Nessa perspectiva, entende que a materialidade espacializada no mundo

é uma excelente fonte para se entender os processos e as relações sociais envolvidas na globalização.

Guerra do Golfo, FMI, publicidade global, carro mundial, McDonald's, televisores Mitsubishi são expressões heurísticas de seu movimento. O mesmo podemos dizer dos aeroportos, supermercados e *shopping centers*. Trata-se de lugares, de sítios que desvendam a desterritorialização do espaço, condição necessária para a constituição de um mundo-mundo. Não faz sentido pensá-los como fruto de relações internacionais, pois já não se vinculam a esse ou aquele país, ao Primeiro ou ao Terceiro Mundo. Eles denotam a ordem interna da própria sociedade global, expondo a sua face mundializada. [...] A mundialização da cultura não é uma falsa consciência, uma ideologia imposta de forma exógena. Ela corresponde a um processo real, transformador do sentido das sociedades contemporâneas. Os objetos que nos circundam – utensílios, máquinas, arquitetura – são manifestações desta mundialidade. Eles encerram a sua “verdade”, exprimindo-a na sua cotidianeidade, na sua rotina. (ORTIZ, op. cit., loc. cit)

Em diferentes campos do conhecimento, existem diferentes visões das conseqüências da globalização.

A primeira diz respeito à globalização, como fator homogeneizador da sociedade. Dentro dessa visão, abrem-se dois juízos de valor: um que encara a homogeneização da cultura como um dado positivo, porque, ao nivelar todos os indivíduos, consumidores das mesmas coisas em escala planetária, acarretaria, como conseqüência, a possibilidade de viverem fraternalmente; outro que vê na homogeneização da cultura, o risco de apagamento das diferenças culturais. O mundo seria preto e branco, sem o colorido das diferenças locais.

A segunda conseqüência se relaciona com o multiculturalismo e os fundamentalismos, que não admitiriam a vigência de um princípio totalizador que equalizasse as diferenças. As tentativas de se impor tal princípio levariam, no limite, aos conflitos étnicos e culturais. Essa visão da globalização se coadunaria com as filosofias pós-modernas.

De acordo com Ortiz, é importante que se supere essa dicotomia. A diversidade e a semelhança seriam partes de um todo, que revelariam a matriz modernidade-mundo: uma tendendo para a totalidade; a outra, para o particular. (ORTIZ, op. cit., p. 23).

Sintetizando o seu pensamento, o uso do conceito de globalização é aplicável quando se trata da análise da economia e da tecnologia. O conceito de mundialização se refere à cultura, às concepções de mundo e aos universos simbólicos. A mundialização é a expressão do processo de globalização nas sociedades em um nível virtual e, ao

mesmo tempo, também é a materialização dos processos globalizantes. No entanto, essas instâncias não ocorrem de forma regular por todo o globo.

Uma cultura mundializada configura, portanto, um “padrão” civilizatório. Como mundialidade, ela engloba os lugares e as sociedades que compõem o planeta Terra. Porém, como sua materialização pressupõe a presença de um tipo específico de organização social, sua manifestação é desigual. Uma cultura mundializada atravessa as realidades dos diversos países de maneira diferenciada. Existe, portanto, um diferencial de modernidade que irá conferir maior ou menor peso à sua concretude. (ORTIZ, op. cit., p. 24).

Para alguns segmentos da sociedade, existe uma representação de que o capitalismo, ou o mercado - instâncias desumanizadas, porque parece não haver nenhum homem por trás delas - é hábil em se apoderar do que lhe é hostil, daquilo que lhe estabelece uma crítica ou resistência ao seu domínio, para, em seguida, digeri-lo e devolvê-lo à sociedade como mais um produto de consumo.

Isto teria acontecido, por exemplo, com o grupo cultural identificado como *grunge*, iniciado nos anos de 1980, no noroeste dos EUA. O *grunge* - entendido como um estilo de vida, e associado a um gênero musical – foi composto por indivíduos que se contrapuseram ao *main stream* das gravadoras de discos e se notabilizaram por atitudes anti-sistema. Quando se estabeleceu no panorama cultural americano, logo se tornou referência para milhares de pessoas ao redor do mundo, que passaram a integrar a “tribo” *grunge*. Para se entender melhor o termo “tribo” mencionado, sugere-se a leitura de Michel Maffesoli (2000), *O tempo das tribos*. A partir daí, aquilo que em sua origem era contra-cultura, logo alcançou as passarelas de moda de alta-costura, se transformou em imagens de publicidade, em matérias de jornalismo, apareceu no cinema, na *Music Television* – MTV-, entre outras tantas formas de disseminação cultural ao redor do mundo.

Torna-se, aqui, irresistível se fazer menção a uma campanha publicitária da corporação Coca-cola que está sendo veiculada, por esses dias, em vários veículos de comunicação, notadamente, nos canais de televisão MTV e Globo. (vista na MTV, canal 15 UHF, 24/01/07, às 10h55 – Rede Globo-RPC, canal 12, 28/01/07, às 11h04, Curitiba, PR).

Uma das peças que integram essa campanha mostra um rapaz passeando por uma cidade e, em cada encontro que ele estabelece com pessoas identificadas por um determinado estilo musical diferente dos outros, compartilha com elas um pouco de seus refrigerantes. Ao entrar em contato com os refrigerantes e com as pessoas, o rapaz vai

ganhando características diferentes, que modificam diferentes partes do seu corpo, levando-o, no final, a se transformar em uma figura antropomórfica bizarra. Como epílogo dessa situação, a sua “sedutora” figura encanta uma criatura feminina, igualmente bizarra. O *slogan* que ancora o filme é: “Viva as diferenças. Viva o lado Coca-cola da música”. De fato, essa é uma das peças publicitárias, que fazem parte de uma campanha maior, cujo slogan é um pouco diferente: “Viva o lado Coca-cola da vida”.

Esses dois exemplos, acima mencionados, os *grunges* e a publicidade da Coca-cola, podem ser tomados, emblematicamente, para se mostrar como a cultura dos grandes grupos corporativos é hábil em transformar as dificuldades em vantagem.

No caso que envolveu o movimento *grunge*, houve a incorporação e a subsequente transformação do posicionamento ativista em produto da cultura de massa.

No caso da Coca-cola, para um produto que deve ser consumido em escala planetária, as diferenças culturais poderiam ser um obstáculo. Então, a melhor estratégia a ser implementada é a de se exaltar as diferenças, buscando-se a conformação dos grupos ao comportamento de homogeneização de consumo. “Sejam todos diferentes, contanto que todos bebam coca-cola”, poderia ser a síntese e a tradução do raciocínio oculto na campanha.

Após esse breve parêntese e retomando-se Ortiz, a análise do espaço torna-se de capital importância, porque é nessa dimensão que está a possibilidade de se compreender os processos culturais, políticos, econômicos e sociais, em um mundo globalizado. Abordando o espaço pela ótica da desterritorialização, ele argumenta que em um mundo em que os indivíduos, ainda que estejam em lugares diferentes do globo, são cercados pelos mesmos objetos, instituições e símbolos - e não estão mais submetidos, de uma forma crescente, às frágeis imposições e coerções dos Estados nacionais, no que se refere aos elementos de uma identidade nacional - esses indivíduos vivem em uma espécie de *continuum* espacial, ou seja, é como se não tivessem saído do lugar, ou como se não fizesse diferença estarem nesse ou naquele lugar do *Mapa mundi*. No entanto, ele adverte:

A desterritorialização não significa porém o "fim das fronteiras" ou o "esvaziamento do espaço". Seria mais correto dizer: ela propicia a diluição das fronteiras conhecidas através da criação de novos contornos. A mundialização da cultura traz em seu bojo uma territorialidade que já não mais se vincula ao entorno físico. (ORTIZ, 2006, s/p.)

Em outras palavras, há um constante movimento de desterritorialização e de reterritorialização nesse jogo. A aproximação com alguns dos termos da análise de Ortiz sobre globalização e cultura, e a discordância com outros, podem ser encontrados em um texto de James Lull (1998, p. 85). Nele, esse autor lembrou que o “termo globalização foi criado para se referir à extensão dos desenvolvimentos na comunicação e na cultura”. Assim como Ortiz, ele não concordou que esse processo tenha se estendido ao mundo de uma maneira equânime. Há indícios de descontinuidades da modernidade em várias partes do globo. Segundo ele, não é possível se falar em “uma cultura global” que sobrepuja a todos, uma vez que, de fato, existem inúmeras culturas, que estão em permanente processo dialético, entre a modernização e a tradição. Por esse motivo, ele não acredita que se possa defender a idéia de que se vive em uma “condição de pós-modernidade”. De uma forma ácida, e concordando com Anthony Giddens, disse que a teoria pós-moderna é segregadora e explica porque:

Em primeiro lugar, a teoria pós-moderna é elitista. A maior parte do mundo ainda não é moderna, muito menos pós-moderna. Discussões pós-modernistas normalmente giram em torno das condições sociais, de grupos sociais dentro da sociedade que podem se dar ao luxo de refletir problemas pós-modernos. É lógico que a modernidade no mundo mais desenvolvido atinge pessoas em todos os cantos, pelo menos indiretamente. Mas para que se possa entender como as pessoas vivem fora de lugares como a Europa, os Estados Unidos e o Japão as teorias pós-modernistas são desapropriadas e inadequadas. Em segundo lugar, ao enfatizarem a desconexão dos símbolos de sua referência e por tentarem descrever a desorganização das formações culturais contemporâneas, as teorias pós-modernistas tornam as fontes, os estilos e as conseqüências do poder social menos claros e muitas vezes ignoram tudo isto. O fetichismo cultural e a falta de credibilidade política caracterizam desta maneira muita teorização pós-modernista. Devido a problemas como estes, a discussão pós-modernista contribui pouco à teoria social. (LULL, op. cit., p. 84-85).

Os indivíduos não são seres ingênuos e passivos, que se conformam e recebem sem questionamentos o que os *mass media* disponibilizam por meio da televisão, Internet, revistas, cinema, discos e rádios.

Entrando em consonância com o pensamento de Michel de Certeau (1994), *A Invenção do cotidiano: artes de fazer*, sobre o fato dos indivíduos desenvolverem estratégias de resistência às forças da modernidade, Lull esclareceu que as influências advindas da globalização, diferentemente de suprimirem as diferenças culturais locais, as reorganizam de modo a enfatizá-las. Citando Nestor García Canclini, ele desenvolveu

o raciocínio de que a mediação simbólica exercida pelos vários agentes culturais - como jornalistas, artistas, designers, professores, entre outros - “cria uma relação entre diferentes grupos culturais e contradizem o movimento do mercado em direção à concentração monopolizadora”. (GARCÍA CANCLINI, 1989, p. 344, apud LULL, op.cit., p. 88)⁴

Os conceitos de desterritorialização e reterritorialização, segundo Lull, são importantes instrumentos analíticos que podem indicar os processos de acomodações culturais dos indivíduos e dos grupos, frente às imposições da modernidade. A desterritorialização é “a desintegração parcial dos padrões de constelação humanos e simbólicos. É a separação das estruturas, relações, distribuições e representações culturais”. (LULL, op. cit., loc. cit). Os indivíduos necessitam de uma organização cultural para fortalecerem suas identidades e satisfazerem o sentimento de pertença. Dessa forma, após terem sido envolvidos em processos de desterritorialização, eles lançam mão de estratégias que misturam os dados culturais novos com os antigos, passando, assim, por um processo de reterritorialização.

Reterritorialização é um conceito vasto que abraça dois fenômenos que atuam simultaneamente. Em primeiro lugar, quer dizer que os fundamentos do território cultural – estilos de vida, artefatos, símbolos e contextos – estão todos abertos a novas interpretações e entendimentos. Em segundo lugar, a reterritorialização implica o fato da cultura ser constantemente reconstituída através das interações sociais, às vezes por usos criativos de tecnologia de comunicação pessoal e pela mídia de massa. A reterritorialização cultural, assim, não é algo feito para pessoas sobre as quais não se tem controle. Pessoas em todos os lugares continuam a inventar maneiras significativas de viver tomando a cultura familiar como base, isto é, a língua, a religião, os estilos de interação social, a comida, e assim por diante. Estes elementos culturais não estão mais situados apenas nos territórios tradicionais de tempo e espaço. Já que a cultura é construída e móvel, é também sintética e múltipla. Grupos de imigrantes em todo o mundo criam versões locais das culturas distantes. Mas não devemos pensar em reterritorialização cultural simplesmente como uma consequência do deslocamento populacional. A reterritorialização cultural faz parte da vida das pessoas que nunca saem de suas casas também. Alguns dos territórios mais significativos e vastos são terras mediadas e simbólicas. (LULL, op. cit., p. 92-93).

A cibercultura - por excelência, o lugar das diversas culturas em um mundo globalizado - de acordo com Pierre Lévy (2005), poderá promover uma forma de relação produtiva entre os indivíduos, que serão levados ao que ele denominou de

⁴ GARCIA CANCLINI, Nestor. **Culturas híbridas: estratégias para entrar y salir de la modernidad**. México: Grijalbo, 1989.

“espaço do saber”. Se for consolidado, esse espaço fará com que a humanidade alcance um novo patamar de existência.

Segundo Lévy (2003, p. 115-123), existem quatro espaços antropológicos que, progressivamente, orientarão a humanidade para uma certa desterritorialização. O primeiro, a Terra, é o espaço do mito, da fusão tempo/espaço ancestral, que acompanha o homem desde a sua existência. Ela, a Terra nômade, é o substrato do segundo espaço, o Território. O segundo espaço, o Território, existiu a partir do momento em que o homem se tornou sedentário, que criou a agricultura e as cidades. O Território estabelece com a Terra uma relação de dominação. Mas a Terra não se deixa dominar facilmente. O terceiro espaço é o das mercadorias. Neste espaço, as relações de troca só podem existir porque se assentam nos dois primeiros espaços. O expoente máximo desse terceiro espaço é o capitalismo, desterritorializante por natureza. Entre os três espaços há uma relação de hierarquia que subordina os primeiros ao último. Ele os reordena e domina, segundo os ventos da procura e da oferta de mercadorias e serviços.

Todos estes espaços convivem e nunca deixarão de existir. O que Lévy tem esperança que aconteça é a consolidação do quarto espaço, o espaço do saber, das inteligências coletivas.

Esse quarto espaço antropológico, caso venha a se desenvolver, acolherá formas de auto-organização e de sociabilidades voltadas para a produção de subjetividades. Intelectuais coletivos caminharão nômades em busca de qualidades, modalidades de ser inéditas. Não será exatamente o paraíso na Terra, uma vez que os outros espaços, com suas coerções, continuarão a existir. O programa dos intelectuais coletivos com certeza não é destruir a Terra, nem o Território, nem a economia de mercado. Pelo contrário, a vida em longo prazo dos três primeiros espaços – além de uma sobrevivência bárbara e precária – é sem dúvida, condicionada pelo aparecimento de um novo plano de existência para a humanidade. (LEVY, op. cit., p. 123).

O que possibilitará a emergência deste quarto espaço são as tecnologias articuladas no ciberespaço. Ainda que este filósofo seja bastante otimista com relação a esta nova encruzilhada histórica, reconhece que muitos problemas se apresentarão, antes que se possa chegar a este espaço idílico contemporâneo.

Um dos problemas, quando da consolidação desse quarto espaço, diz respeito à identidade dos indivíduos. O tipo de identidade requerido para se viver nesse espaço é o quântico. “O intelectual coletivo constrói e reconstrói sua identidade por intermédio do mundo virtual que o exprime. [...] o ser humano torna-se nômade, pluraliza sua identidade, explora mundos heterogêneos, é ele próprio heterogêneo e múltiplo, em

devir, pensante”. (LEVY, op. cit., p. 134-135). Este tipo de identidade, ao se manifestar, faria com que a noção de autoria se tornasse evanescente. Nesse caso, os indivíduos não teriam uma essência. Abririam mão dela em prol da fusão dos cérebros para a construção da inteligência coletiva, pulsante no ciberespaço. O saber de todos, mesmo dos que estão fora do campo técnico-científico, estaria conectado a serviço da construção do laço social. A metáfora de labirintos se multiplicando em espiral, rumo ao infinito, no que diz respeito às novas formas de relação neste espaço, parece ser apropriada.

Seria o caso de se pensar na ciência se fundindo com a arte e com as religiões? “Amai-vos uns aos outros, como eu vos amei?” “Só é seu aquilo que você dá?” O não-ser e o não-estar do nirvana seriam, finalmente, alcançados?

A credulidade de Levy nos aspectos positivos dessa utopia técnico-científica, beira a ingenuidade. Ele parece ter desconsiderado o fato de que esse cardápio tecnológico, por inúmeras razões, não será servido a todos do planeta. Dessa forma, se colocado a serviço de alguns, em detrimento de outros grupos, só servirá como instrumento de dominação e poder, alargando o fosso das injustiças e desigualdades sociais e culturais. De outro ponto de vista, subtraindo-se os seus aspectos positivos – por exemplo, as possibilidades de trocas e proposições culturais entre diferentes grupos e indivíduos - a cibercultura poderá aprofundar o individualismo e os “desencaixes” dos indivíduos, pela desvinculação radical do tempo e do espaço. Será requerido à humanidade, um salto evolutivo em sua genética, para que seja capaz de acompanhar a vertiginosa velocidade de ação, proposta pelas novas tecnologias aos corpos humanos?

No campo da Geografia, há um certo desconforto com a idéia de que se esteja perdendo o lastro físico do território, o que, supostamente, significaria o seu fim. No entanto, há que se lembrar que os territórios não são constituídos somente por suas porções físicas e fixas, mas pelos fluxos, por suas porções móveis, pelas relações de territorialidade, ou ainda, por suas virtualidades. Desta forma, é possível se pensar em “territórios” e “territorialidades” no espaço adensado pela cibercultura. Mas onde estariam, exatamente, os territórios? Nos lugares onde estão os usuários da Internet? Na rede virtual de computadores ligados ao redor do mundo? Nos escritórios das empresas/servidores? Será que o real chegará perto da desmaterialização, ao se adentrar, cada vez mais, no ciberespaço?

O espaço, quer seja entendido como um território, lugar, região ou paisagem, é objeto de interesse da Geografia. Ainda que alguns teóricos de diferentes campos do

conhecimento, aqui apresentados, não tenham explicitado a importância dele em suas análises, para se compreender o mundo de hoje, é extremamente necessário colocá-lo em relevo. Ele é, ao mesmo tempo, produtor e produto das culturas.

Nesse sentido, destaca-se a importante contribuição do trabalho de Edward Soja (1993), *Geografias Pós-Modernas*, que inspirado no marxismo heterodoxo de Henri Lefébvre, entre outras referências, propôs o uso de um método materialista histórico e geográfico, em nome da realização de uma geografia humana crítica.

Ao lado do reconhecimento do espaço como a dimensão reveladora das relações socioambientais, igualmente importante, é a compreensão da necessidade de uma abordagem epistemológica que tente superar a dicotomia “relações de macro x relações de micro”, no estudo do real. Não se deve deter a análise somente em aspectos singularizadores da cultura de grupos humanos ou indivíduos e a relação destes com o seu entorno, sem que se tenha o cuidado de se perceber a dialética existente entre as várias culturas e a sociedade, vista em uma dimensão mais ampla. Da mesma forma, não trazem nenhum benefício ao desenvolvimento científico, metateorias que excluam de seu escopo o homem, que por meio de suas práticas culturais, inventividade, estratégias de resistência e representações, constrói continuamente o mundo. Versando sobre essa divisão, o sociólogo Otávio Ianni (1999), em seu livro *A sociedade global*, apontou as tendências epistemológico-filosóficas de entendimento do real, no debate contemporâneo.

As controvérsias epistemológicas e ontológicas demoram-se principalmente no contraponto de indivíduo e sociedade, de sincrônico e diacrônico, de estrutura e história, de explicação e compreensão, de holismo ou de macro e micro. Primeiro, há os que propõem o abandono das teorias abrangentes, históricas ou macro. Preconiza a adoção do indivíduo, ator social, existência, vivência, situação, identidade, descontinuidade, *homo sociologicus, economicus, politicus, simbolicus* ou outro, como o verdadeiro e único objeto e compromisso das ciências sociais. Segundo, há dos que reafirmam a prioridade dos enfoques abrangentes, históricos, macro. Alegam que a sociedade modificou-se, mas continua a ser a totalidade que confere consistência empírica e lógica à interpretação. Terceiro, há também os que defendem a possibilidade de superar todo e qualquer reducionismo. Sugerem a conveniência de combinar e enriquecer as perspectivas simultaneamente de micro e de macro. Essas são tendências dominantes nas controvérsias e produções científicas; mas não são as únicas”. (IANNI, op. cit., p.172)

Agora, caberia se recolocar a pergunta: o mundo, então, tem um novo paradigma? Alguns dirão que na suposição de que tenha havido uma ruptura com a modernidade, uma tal condição de pós-modernidade acarretaria, exatamente, a ausência

de paradigmas. Nesse caso seria melhor se admitir a coexistência de muitas posições filosóficas, epistemológicas e metodológicas, não hierarquizadas, cada qual, por seu turno, trazendo contribuições ao debate sobre a modernidade e a pós-modernidade. Algumas dessas posições seriam radicais em sua “pureza” interna, excludentes; outras admitiriam a hibridização de epistemologias, até recentemente, consideradas irreconciliáveis.

A partir do exposto, identifica-se o presente trabalho de dissertação com a terceira tendência, acima apresentada por Ianni, qual seja, uma abordagem epistemológica que possibilite o entendimento da dialética entre indivíduos e sociedade, com o adendo disso ser feito por meio do filtro da cultura. Há, também, a compreensão de que, apesar das continuidades evidentes da modernidade, houve, especialmente após a década de 1960, mudanças qualitativas em todos os campos do conhecimento e nas relações sociais, que parecem autorizar o uso da expressão “condição de pós-modernidade”. Somente por meio dela se poderia entender o “espírito da época” presente.

Alain Touraine (2006) convidou à reflexão sobre as mudanças em curso no mundo. Ainda que tenha se detido na permanência de algumas continuidades da modernidade, em seu livro *Um novo paradigma: para compreender o mundo de hoje*, ele defendeu a tese de que as mudanças são tão profundas, que se pode admitir um novo paradigma. Esse paradigma substituirá, progressivamente, o paradigma social. Este último, por sua vez, substituiu o paradigma político do século XVIII. De acordo com esse autor, é possível se constatar o “fim do social” em razão da perda da centralidade das categorias sociais - como classe social, movimentos sociais e instituições sociais como a família e a escola - em prol de categorias culturais.

Hoje, dois séculos após o triunfo da economia sobre a política, estas categorias “sociais” tornaram-se confusas e deixam na sombra uma grande parte de nossa experiência vivida. Precisamos, portanto, de um *novo paradigma*, pois não podemos voltar ao paradigma político, sobretudo porque os problemas *culturais* adquiriram tal importância que o pensamento social deve organizar-se ao redor deles. (TOURAINÉ, op. cit., p. 9).

Apesar do aparente caos, da fragmentação, do relativismo e das incertezas, tem-se a esperança de que essa época, constituída por um turbilhão de elementos que

assombram alguns e maravilham a outros, será positiva e permitirá a emergência de uma nova ordem.

Em resposta à pergunta do título deste capítulo, poderia se dizer: “sim, os espaços habitam em nós e nós nos inserimos nos espaços”. Cabe à pesquisa, o esforço de tentar compreender as relações entre os aspectos visíveis e invisíveis que habitam em todos os espaços.

3 A CULTURA E AS REPRESENTAÇÕES, COMO VIAS DE INTERPRETAÇÃO PARA A GEOGRAFIA.

A possibilidade de compreender os vários sentidos que uma palavra encerra, pode começar com uma investigação sobre a sua origem etimológica.

Do ponto de vista etimológico, a palavra cultura vem do latim *colere*, em inglês vem de *cult*, que podem exprimir diferentes ações: desde cultivar a habitar, até adorar a proteger. (EAGLETON, 2005, p. 10). Daí, os desdobramentos de suas raízes em palavras como, por exemplo, colher, culto e cultivo. É curiosa a idéia de que, etimologicamente, a palavra cultura esteja relacionada à natureza, uma vez que um dos sentidos que se atribui à cultura é que seja alguma coisa oposta à natureza.

O antropólogo Lévi-Strauss, em seu livro, primeiramente publicado em 1949, *As formas elementares do parentesco*, defendeu a tese de que “tudo o que é universal é da esfera da natureza e tudo o que é particular, ou uma norma, pertence à esfera da cultura”. No entanto, fez uma ressalva a esta regra: a proibição do incesto é a única coisa que pertence às duas esferas. A interdição do incesto, então, instauraria a cultura. A definição desse conceito requer do pesquisador, o entendimento das relações de parentesco que diferenciam um grupo social de outro.

Incontestavelmente, cultura é uma palavra, em torno da qual giram inúmeros sentidos e usos. Ela pode ser proferida no singular, como uma abstração, como categoria analítica ou, ainda, como uma totalidade que abrange a tudo e a todos. De outra forma, pode ser utilizada no plural, para exprimir a idéia de que existem muitas e diferentes culturas, em diferentes escalas, concorrendo no meio social. Pode ser associada a expressões tais como: “cultura de soja”, “fulano tem muita cultura”, “o culto dos protestantes”, ou, ainda, “o culto a Marilyn Monroe”. No sentido de estabelecer uma definição para essa palavra, o crítico Terry Eagleton propôs o seguinte:

A idéia de cultura, então, significa uma dupla recusa: do determinismo orgânico, por um lado, e da autonomia do espírito, por outro. É uma rejeição tanto do naturalismo como do idealismo, insistindo, contra o primeiro, que existe algo na natureza que a excede e a anula, e, contra o idealismo, que mesmo o mais nobre agir humano tem suas raízes humildes em nossa biologia e no ambiente natural. O fato de que a cultura (que, nesse aspecto, é como a natureza) possa ser um termo ao mesmo tempo descritivo e avaliativo, designando o que realmente evoluiu bem como aquilo que deveria evoluir, é relevante para essa recusa tanto do naturalismo como do idealismo. Se o conceito se opõe tenazmente ao determinismo, é igualmente cauteloso com relação ao voluntarismo. Os seres humanos não são meros produtos de seus ambientes, mas tampouco são esses ambientes pura argila

para a automoldagem arbitrária daqueles. Se a cultura transfigura a natureza, esse é um projeto para o qual a natureza coloca limites rigorosos. A própria palavra “cultura” compreende uma tensão entre fazer e ser feito, racionalidade e espontaneidade, que censura o intelecto desencarnado do iluminismo tanto quanto desafia o reducionismo cultural de grande parte do pensamento contemporâneo. (EAGLETON, op. cit., p. 14).

No universo dos *comics*, ou das histórias em quadrinhos, a polarização entre natureza e cultura foi explorada, por exemplo, na história do personagem *O Incrível Hulk*, criada por Jack Kirby e Stan Lee, em 1962. O personagem é constituído por duas partes antagônicas, que lutam entre si pelo domínio do “eu”, causando uma bizarra transformação física e psíquica no Dr. Bruce Banner, à semelhança do que acontece na história *Dr. Jekyll and Mr. Hyde* (O médico e o monstro), criação de Robert Louis Stevenson, de 1886. Estabelecendo-se, aqui, uma conjectura, o nome *Hyde* pode ter sido escolhido pelo autor, para manter uma correlação com o verbo *hide* – em inglês, esconder, ocultar – e com o adjetivo *hideous* – hediondo, repulsivo, horroroso. Ou seja, aquela parte obscura do “eu”, instintiva, que se quer esconder ou dominar por meio da racionalidade, das convenções sociais, mas que resiste com uma força avassaladora.

Tanto em uma história como na outra, a natureza está associada a aspectos malignos, que devem ser enfrentados e dominados pela cultura. No entanto, há um contraponto interessante a essa postura, nas duas histórias: foi a cultura, por meio de invenções técnico-científicas (as substâncias químicas desenvolvidas pelos dois cientistas, que acarretaram suas metamorfoses), a responsável pela liberação das forças naturais e malévolas. Um aspecto biográfico de Robert Louis Stevenson é, particularmente, curioso, ao se pensar nos temas de suas criações literárias. Stevenson era filho de um engenheiro e de uma pastora puritana. O ambiente familiar era conduzido pelos dois com severas coerções. A vida de Stevenson, posterior à casa dos pais, foi pautada por eventos e escolhas que o desviaram dos padrões de conduta aceitáveis pelos pais e pela sociedade puritana anglo-saxã do século XIX.

A partir das diferentes formas de entender a cultura e da relação com as identidades nacionais, que tiveram os alemães, em oposição ao entendimento dos franceses e ingleses, o sociólogo Norbert Elias (1994 (b)), em *O processo Civilizador*, observou que os termos civilização e cultura podem ser distinguidos.

O conceito de civilização, de modo geral, refere-se a aspectos materiais, comportamentos, idéias, instituições, costumes. Segundo Elias (op. cit., p. 23), não

existiria nada que se pudesse ser colocado fora em relação a esse conceito, quer pela positividade, ou por oposição a ele. Alguém, ou um modo de se fazer as coisas, pode ser “civilizado”, ou “incivilizado. Colocando-se a questão dessa forma, parece que nada das esferas cultural ou social, escapa a essas categorizações. De acordo com Elias, a gênese das representações sobre a superioridade e centralidade das culturas européias reside, justamente, no conceito de civilização que elas e o resto do mundo têm sobre esse tema.

Mas se examinamos o que realmente constitui a função geral do conceito de civilização, e que qualidade comum leva todas essas várias atitudes e atividades humanas a serem descritas como civilizadas, partimos de uma descoberta muito simples: este conceito expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo. Poderíamos até dizer: a consciência nacional. Ele resume tudo em que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior a sociedades mais antigas ou a sociedades contemporâneas “mais primitivas”. Com essa palavra, a sociedade ocidental procura descrever o que lhe constitui o caráter especial e aquilo de que se orgulha: o nível de *sua* tecnologia, a natureza de *suas* maneiras, o desenvolvimento de *sua* cultura científica ou visão do mundo, e muito mais. (ELIAS, op. cit., loc. cit.).

Iniciando a análise, ele toma a palavra “civilização” para verificar que ela significa coisas diferentes, para diferentes grupos europeus.

Para estabelecer a distinção entre as cosmovisões de ingleses, franceses e alemães, Elias se valeu da palavra “civilização” que, aparentemente, nessas sociedades parece significar a mesma coisa, mas em sua “sociogênese” se desdobra em sentidos completamente diferentes.

Para ingleses e franceses, antes do século XIX, essa palavra estaria associada à idéia de progresso promovida por eles, na parte ocidental do mundo. Ela, ainda, caracterizaria um processo, estaria atrelada a desenvolvimento. Também se referiria a aspectos políticos, sociais, religiosos, econômicos. “Civilização”, poderia se referir a comportamentos ou a realizações. Esse conceito “abre” as possibilidades para essas sociedades, as expande. Segundo Elias (op. cit., p. 25), o conceito de civilização, visto dessa maneira, “minimiza as diferenças nacionais entre os povos: enfatiza o que é comum a todos os seres humanos”.

Para os alemães, a palavra *Zivilisation*, significaria o que é da esfera da aparência, a superfície das pessoas, o que seria acessório e não essencial, por exemplo, o que se referiria à classe social. Para eles, seria um conceito útil, mas de segunda linha. O conceito de *Kultur*, por sua vez, seria muito mais importante para a identidade. Esse

último conceito estaria ligado a aspectos intelectuais, artísticos e religiosos, que fazem fronteira com as esferas econômicas, políticas e sociais. Ele remeteria ao valor que uma pessoa adquiriu por suas realizações, por seus produtos intelectuais, por suas virtudes e não somente pelo fato de existir, ou por seu *status*. Dessa forma, o conceito de *Kultur* “fecha”, delimita. “O conceito de Kultur dá ênfase especial a diferenças nacionais e à identidade particular dos grupos”. (ELIAS, op. cit., p. 24-25).

Assim, pode-se associar o conceito de *kultur* alemão, ao desenvolvimento da história cultural de historiadores ingleses e alemães, posterior ao século XVIII. Daí, os seus desdobramentos e importância, também, no campo da antropologia e da etnografia. Os historiadores culturais franceses, resistentes a esse conceito, até recentemente, preferiam o conceito de *civilisation*, história das mentalidades ou imaginário social. (BURKE, 2005, p. 11).

As repercussões desses dois tipos de entendimento sobre cultura e civilização tiveram desdobramentos, obviamente, nas escolas alemã, inglesa, francesa e americana de vários campos do conhecimento, notadamente, na Geografia Cultural e na História Cultural. Nos dois campos, a influência de imigrantes alemães que foram para os Estados Unidos, nos séculos XIX e XX, foi fundamental para os avanços dos estudos culturais.

A cultura ganhou especial relevo para investigações no campo da Geografia, desde o século XIX, quando Friedrich Ratzel cunhou a expressão *Antropogeografia*. Esse geógrafo alemão foi um dos principais responsáveis pela compreensão da Geografia Humana, entendida como um novo campo do conhecimento e como uma disciplina acadêmica. A interação entre o meio e o homem, o conceito de “espaço vital”, a discussão de aspectos políticos e econômicos, em correlação com os lugares onde se vive, tiveram um importante desdobramento científico, inclusive, influenciando a escola francesa de Geografia, representada por Vidal de La Blache.

Ratzel realizou estudos de história natural na Alemanha, encontrando na zoologia e na obra de Darwin (1859), *A Origem das espécies*, uma fonte de grande interesse. Após ter tomado contato com os estudos de ecologia de Haeckel, a partir da década de 1870, ele se interessou pela geografia. Em 1880, após voltar dos Estados Unidos, Ratzel terminou a obra *A geografia cultural dos Estados Unidos da América do Norte com a ênfase especialmente voltada para as suas condições econômicas*. Foi nessa obra que surgiu o termo geografia cultural.

Quando escreveu a obra *Antropogeografia*, entre 1882 e 1891, estabeleceu três princípios norteadores para o estudo da geografia: 1. a antropogeografia descreve as áreas onde vivem os homens e as mapeia; 2. procura estabelecer as causas geográficas da repartição dos homens na superfície da Terra; 3. propõe-se a definir a influência da natureza sobre os corpos e os espíritos dos homens. (CLAVAL, 2001, p. 21).

A relação do homem com seu ambiente, suas técnicas para dominar o espaço sempre foram uma preocupação de Ratzel. Logo de início, ele separou o estudo dos grupos sociais chamados por ele de primitivos (*Naturvölker*) dos civilizados (*Kulturvölker*). Para os primeiros, por não terem muitas técnicas desenvolvidas para dominar o ambiente, a natureza era uma instância a que estavam vulneráveis. Os civilizados, por terem alcançado um estágio técnico superior, usavam o Estado como instância mediadora entre eles e o ambiente. Dessa forma, segundo Ratzel, estudar a geografia política se tornou imperativo, no caso de povos civilizados. A cultura foi avaliada por ele por seus fatores materiais e a mobilidade se apresentou como um importante vetor de desenvolvimento desses grupos sociais.

O geógrafo alemão Otto Schlüter foi uma influência para a Geografia Cultural. No final do século XIX, o seu principal interesse eram os dados materiais das culturas, especialmente, os estabelecimentos humanos. Elementos como a casa, os campos cultivados, os cercados e a paisagem modificada pelo homem, foram objetos de seus estudos. No entanto, ele entendeu que a paisagem não era só produzida pela cultura, mas também pela natureza. Dessa forma, utilizou o termo *landschaftskunde*, que pode ser traduzido como “ciência da paisagem”, para fazer geografia. Ele se dedicou ao estudo da “paisagem cultural”, ou a modificação causada na natureza pelos homens ao se estabelecerem. (CLAVAL, op. cit., p. 24).

Outro importante geógrafo alemão da mesma época, Eduard Hahn, também interessado em estudos de zoologia e ciências naturais, desenvolveu suas pesquisas em geografia, se detendo na origem da agricultura e na história da domesticação dos animais. A diferença dele para os outros é que não se interessou só pelos dados materiais da cultura relativos aos seus temas de interesse, mas também pelos fatores religiosos que interferiam na economia agro-pastoril.

No início do século XX, houve outro estudioso da paisagem cultural, que alcançou prestígio entre os seus conterrâneos e também fora da Alemanha: Siegfried Passarge. Ele estabeleceu um método de análise comparada de paisagens, condicionadas aos fatos materiais da cultura. (CLAVAL, op. cit., p. 29).

Na França do início do século XX, Vidal de La Blache e seus discípulos, dando continuidade a alguns dos interesses que Ratzel já havia apresentado, fez da noção de “gênero de vida” um dos seus legados ao campo da Geografia. Assim como Ratzel, La Blache entendia a grande importância que se deveria dar à interação entre os homens e seu meio, mas, ainda assim, ao pensar na Geografia como um novo campo de conhecimento a ser sistematizado, dizia que se tratava de uma “ciência dos lugares, não dos homens”. (CLAVAL, op. cit).

Desta forma, privilegiou, em sua análise, aspectos materiais das culturas e as atividades que permitiam aos homens ganharem seu sustento, analisando como os grupos se adequavam e reproduziam suas técnicas e conhecimentos, de maneira que conseguissem viver. Sua análise também lançou um olhar para o entendimento de como esses grupos, quando pressionados pelas condições do meio, tratavam de modificá-lo ou de se adequarem a ele. A noção de gênero de vida, segundo La Blache, apresentou elementos para que se observasse como os grupos diferem, culturalmente, entre si (SORRÉ, 2002, p. 25). A cultura, então, era o principal fator de mediação entre os homens e o meio, para La Blache. Houve um deslocamento da tônica naturalista inicial de seus trabalhos para a dimensão cultural.

Uma dimensão desprezada do pensamento vidalino feita por pesquisadores, no entanto, foi apontada por Yves Lacoste (1989). A procura pelo que é ou não é geográfico, sempre foi a preocupação dos geógrafos. Para balizar essa procura, faz-se necessário estabelecer os critérios do que seja a *geograficidade*. Lacoste propôs, assim, um critério paralelo ao de historicidade, que no campo da História veio alargando o espectro de temas e conteúdos abordados por historiadores. Dessa forma, Lacoste entendeu que a *geograficidade*, antes de tudo, tem a ver com aspectos políticos e que a dimensão política já estava presente em obras clássicas de geógrafos como Humboldt e La Blache, por exemplo. A obra de La Blache, *A França de Leste*, publicada em 1916, resgatada e analisada por Lacoste, redimensiona o trabalho de Vidal de La Blache, apontando seu interesse pela geopolítica. (LACOSTE, op. cit., p. 114-115).

La Blache formou seguidores. Entre eles, Jean Brunhes, se diferenciou de outros alunos franceses do mestre. Ele pôs a ênfase de sua pesquisa no estudo da paisagem, portanto, estava mais próximo do entendimento dos alemães do que dos franceses. Interessou-se pelos elementos funcionais, mais também pelos valores simbólicos dados à paisagem. Teve influência das pesquisas geográficas alemãs e de etnografia. Para ele, a “geografia humana tem por missão analisar os fatos da ocupação do solo, seja ela

produtiva ou destrutiva”. Somente a partir de 1920, com as publicações *Geografia Humana da França* e *Geografia da História* é que deu um peso maior aos aspectos culturais, relacionando a diversidade étnica e sua crítica. (CLAVAL, op. cit., p. 37).

Amigo e colaborador de Jean Brunhes, Pierre Deffontaines, reafirmou a noção de gênero de vida em suas publicações. Em *Geografia Humana da França*, trabalhou, a convite de Brunhes, fazendo um mapa dos telhados da França, o que mostrou sua proximidade com os folcloristas e etnógrafos. A convite de Gallimard, em 1932, Deffontaines, elaborou uma coleção de geografia humana. Nela, selecionou textos de vários pesquisadores, abordando temas variados que só tinham sido apontados por alemães ou americanos. Os temas se referiam ao meio, plantas, animais ou produtos de determinados gêneros de vida. Publicou, no mesmo ano, sua tese de doutorado intitulada *Os homens e seus trabalhos nas regiões do Médio Garonne*, indicando, assim, uma preocupação com aspectos culturais. (CLAVAL, op. cit., p. 38).

Um dos principais geógrafos culturais do período clássico, associado ao uso da cultura como a chave para a compreensão do espaço geográfico, foi Carl Ortwin Sauer. Ele ganhou notoriedade do outro lado do Atlântico fundando a Escola de Berkeley, nos Estados Unidos, na década de 1920. Por ter tido a oportunidade de se envolver com pesquisadores oriundos, especialmente, da Antropologia e com outros ligados a estudos de biogeografia, e ainda por ter um *background* europeu, desenvolveu seu trabalho, interessado no fato da cultura ser importante vetor de modificação da paisagem.

Em 1925, publicou o marco conceitual dessa Escola, intitulado *A morfologia da paisagem*. Essa obra apresentou uma clara influência de Passarge. No entanto, segundo seus críticos, caiu em uma armadilha, pois segundo Corrêa (2001, p. 27) “ao abandonar o determinismo ambiental, Sauer e seus discípulos acabaram engajados no determinismo cultural, outra versão do darwinismo social contra o qual Sauer tanto lutara”.

Isso quer dizer que a ênfase estava nos aspectos materiais da cultura e não nos aspectos sociais e psicológicos, ou representações. Segundo Claval (op. cit, p. 31), Sauer via a cultura da seguinte maneira:

Como seus contemporâneos, Sauer vê a cultura, primeiramente, como o conjunto de instrumentos e de artefatos que permite ao homem agir sobre o mundo exterior, mas vai mais longe que eles: a cultura é também composta de associações de plantas e de animais que as sociedades aprenderam a utilizar para modificar o ambiente natural e torná-lo mais produtivo. Estas transformações não são inocentes. Desde que conduzidas sem prudência,

ameaçam o equilíbrio profundo da natureza e conduzem a catástrofes ecológicas. A aptidão para gerenciar com sabedoria o ambiente é, para Sauer, um dos traços maiores segundo os quais as culturas devem ser julgadas. Se não gosta da sociedade americana de seu tempo, é por causa de sua brutalidade com relação à natureza e dos desperdícios que tolera – e favorece.

Percebe-se, dessa forma, a importância sobre a preservação do meio ambiente, precocemente levantada por Sauer nos anos de 1930, que aflige tanto a humanidade no século XXI. O tipo de geografia que ele praticava, mais próxima dos etnólogos, faz mais sentido se aplicada a sociedades tradicionais e não às modernas, tão diversas e complexas em sua constituição. No entanto, a sua importância para os geógrafos humanistas que apareceram mais tarde, é evidente.

A ênfase no materialismo cultural, para o entendimento da realidade histórico-geográfica, foi definindo e levou os novos geógrafos culturais, a partir da década de 1960, a procurarem novas articulações teórico-metodológicas. Pode-se dizer que, os trabalhos de geografia cultural, até este limite temporal, pautaram-se pela preocupação com os artefatos, as construções, as técnicas de plantio, a fabricação de instrumentos, e com o gênero de vida de grupos tradicionais, segundo o que disse Denis Cosgrove (2000, p. 17)

A paisagem permanece um terreno fértil para os geógrafos culturais, mas Carl Sauer e seus seguidores da Escola de Berkeley não são mais seus únicos interlocutores. Sauer e seus discípulos, investigando o mundo rural e arcaico, concentravam-se em artefatos físicos específicos (as cabanas de madeira, as cercas dividindo território). Apesar de raramente o explicitarem, seus trabalhos baseavam-se no seguinte pressuposto etnológico: áreas geográficas distintas (paisagens) podem ser identificadas e descritas através do mapeamento dos elementos visíveis da cultura material produzida pelos grupos culturais unitários. Inevitavelmente, as paisagens eram identificadas como produtos de sociedades estáveis, pré-modernas e predominantemente agrícolas, ameaçadas pelos processos de modernização.

Contraopondo-se a este tipo de abordagem cultural, os novos geógrafos filiados à Geografia Humanista voltaram-se para os problemas relativos às formas de interação entre os indivíduos, grupos ou sociedades, e a dialética entre cultura e espaço. Entre as suas questões, figuravam os problemas relativos à comunicação, aos mapas mentais e a modelização do espaço. Desta forma, abordagens fenomenológicas e interpretativas ganharam terreno. Elementos como os comportamentos, as percepções, o mundo vivido, os lugares e as representações sociais, renovaram o interesse pela Geografia Cultural.

A Geografia Humanista surgiu nos Estados Unidos, no final da Segunda Guerra Mundial. Com ela, veio uma nova possibilidade epistemológica para o campo, que na década de 1960 era dominado pelo debate entre a geografia clássica e a geografia analítica, esta última, de base positivista.

Esse surgimento aconteceu em um contexto historicamente conturbado, mas extremamente profícuo, quanto às profundas alterações sociais que provocou. Os hippies, os defensores dos direitos civis e dos negros, as reivindicações feministas, os protestos contra a Guerra do Vietnã, a crise universitária de 1968, o aumento da consciência ecológica, a guerra fria e a conseqüente divisão do mundo entre dois blocos hegemônicos mundiais – capitalistas e socialistas –, a corrida pela conquista do espaço sideral, a defesa de cientistas e filósofos sobre o surgimento de um novo paradigma, o fim dos movimentos utópicos na arte, a compreensão que os discursos são polissêmicos e atravessados por muitas vozes, fazendo com que a linguagem seja atualizada pelo dialogismo. Esses foram alguns elementos que, nessa época, criaram novas visões para o mundo.

Nesse contexto, podem ser tomados como os precursores do novo fôlego da Geografia Cultural, entendido como Geografia Humanista, John K. Wright, David Lowenthal, Eric Dardel e, de maneira mais difusa, Sauer.

John K. Wright ficou conhecido pela publicação *Terrae Incognitae: o lugar da imaginação na Geografia*, de 1947. Esse autor tinha uma preocupação com a história da geografia e com a geosofia, ou o estudo do conhecimento geográfico. De fato, ele procurou distinguir entre a geografia histórica e a história da geografia. A primeira, segundo ele, dizia respeito às realidades geográficas do passado. A segunda tratava do conhecimento dos geógrafos, em uma perspectiva histórico-epistemológica, ou seja, como havia se dado o desenvolvimento desse campo desde o passado.

Em *Terrae Incognitae*, ele postulava que todos são, de certa forma, geógrafos e que existem terras pessoais desconhecidas, física e simbolicamente. Então, era necessário transformar as terras desconhecidas em conhecidas, dentro do campo científico, e por meio da educação, transformar as terras desconhecidas pessoais, em conhecidas. O ponto-chave desse conhecimento seria a imaginação, as imagens mentais. Portanto, pode-se ver em Wright a precoce investigação, no campo da Geografia, sobre o importante papel das representações. “Diversamente das imagens mentais que podemos meramente invocar pela memória – como a recordação de paisagens vistas

uma vez -, uma concepção imaginativa é essencialmente uma nova visão, uma nova criação...” (WRIGHT, 1947, apud HOLZER, 1992, p. 53)⁵.

Ele deu relevo aos fatores subjetivos do conhecimento. De acordo com a sua epistemologia, não só os geógrafos deveriam prestar atenção à sua imaginação, mas também deveriam dar importância às imaginações geográficas das pessoas comuns. Sobre Wright, Werther Holzer apontou que:

Wright foi um precursor e um visionário. Destacou o valor da subjetividade e o do senso geográfico do homem comum, aprofundou-se no domínio dos mapas mentais, preconizou o alargamento das relações entre a geografia e as humanidades – a criação de uma geografia humanista. Pode-se dizer que também foi antecessor da geografia comportamental ao distinguir a geosofia (estudo do conhecimento geográfico) da sofogeografia (geografia do conhecimento). Mas sua obra teve que esperar um refluxo da corrente analítica para que, na década de 1960, fosse recuperada e tivesse continuidade. (HOLZER, op. cit., p. 58).

A recuperação de Wright foi feita por um importante defensor do humanismo em geografia, David Lowenthal, na década de 1960. Ele desenvolveu a noção de que as imagens internas e sua relação com o mundo exterior caracterizam a *Terrae incognitae*. Em seu artigo de 1961, *Geografia, experiência e imaginação: introdução a uma epistemologia geográfica*, ele demarcou a diferença entre o tipo de conhecimento em geografia que pretendia realizar e o tipo que era dominante naquela década, racionalista e quantitativa. Com esse trabalho, mostrou a sua adesão ao pensamento de Wright.

...este não é um estudo do significado ou dos métodos da geografia, mas sim um ensaio sobre a teoria do conhecimento geográfico. Os tratados metodológicos de Hartshorne analisam e desenvolvem princípios lógicos de procedimentos para a geografia como ciência profissional,...Minha pesquisa epistemológica, por outro lado, se preocupa com todo o pensamento geográfico, científico e outros: como ele é adquirido, transmitido, alterado e integrado em sistemas conceituais; e como o horizonte da geografia varia entre indivíduos e grupos. Especificamente, é um estudo naquilo que Wright chama de geosofia...(LOWENTHAL, 1961, apud HOLZER, op. cit., p. 61).⁶

Assim como Wright, Lowenthal, aluno e orientando de Sauer, desenvolveu a sua teoria afirmando que o conhecimento subjetivo dos indivíduos não é o mesmo da ciência geográfica. Portanto, valeria a pena investigar o meio ambiente pessoal,

⁵ WRIGHT, John K. *Terrae incognitae: The place of the imagination in geography*. *Annals of the Association of American Geographers*, EUA, 37, 1, p. 1-15, 1947.

⁶ LOWENTHAL, David. *Geography, experience and imagination: towards a geographical epistemology*. *Annals of the Association of American Geographers*, EUA, 51, 3, p. 241-260, 1961.

pesquisar como cada um seleciona os elementos significativos do seu entorno, como recebe e reage a estímulos, como aspectos afetivos interferem na compreensão do mundo. Apesar de reconhecer a existência dos universos idiossincráticos dos indivíduos, próprio das vivências pessoais, admitiu que há elementos das representações que são comuns, o que permitiria o entrelaçamento social. Um perfeito registro entre o mundo individual, suas representações e o real, no entanto, não existiria. Lowenthal reconheceu, também, a importância da dimensão temporal na apropriação espacial, contida no conhecimento geográfico dos indivíduos.

Dessa maneira, parece ficar clara a importância de Lowenthal para uma aproximação da geografia humanista com a fenomenologia. Nesse momento, a bifurcação da geografia humanista em duas vertentes principais, ainda não estava consolidada: uma, de base mais positivista, chamada de comportamental; outra, de base fenomenológica-existencialista. Isso só viria a acontecer na década de 1970.

Outro grande geógrafo desse momento histórico inicial, esquecido, praticamente, até a década de 1980, foi Eric Dardel. Ele foi resgatado por André-Louis Saguin, que o equiparou à grande contribuição de Wright à geografia humanista.

Dardel tinha grande interesse por filosofia, o que ficou claro em sua obra *O homem e a Terra. Natureza da realidade geográfica*, de 1952. Entre os filósofos de sua preferência, encontravam-se Kierkegaard, Jaspers e Heidegger, filósofos inspiradores para a postura existencialista na Geografia. Para ele, a definição de espaço geográfico, diferentemente de espaço geométrico, passava pelo reconhecimento das duas vertentes presentes no humanismo, surgidas na Renascença, que também acarretaram dois modos diferentes de encaminhamento para a geografia.

O primeiro deles, a geografia moderna, resultou da tentativa racionalista de dominar o espaço, por meio de análises objetivas, quantificações, mensurações, que tem pretensões de um entendimento universal.

O segundo veio a partir da exploração da Terra pelo homem, suas vivências, suas experiências pessoais, pela seqüência da relação espaço-tempo vivida. Esse espaço geográfico é único, é individual.

Ele deu destaque a esse último modo de conhecimento geográfico, dedicando-lhe um conceito que o especificava com carga existencialista: a geograficidade.

A geograficidade é esta cumplicidade constante entre a Terra e o homem que se realiza na existência humana. Ela se desenrola, portanto, em um espaço material, uma matéria da qual não podemos, em hipótese alguma, descartar, que está sempre ligada a nós, que nos acolhe ou nos ameaça. Esta experiência é antropocêntrica, pois a matéria tem valor de utensílio, relacionando-se com um ponto de vista que torna um lugar habitável, cultivável ou navegável. Se por um lado esta espacialização da matéria exige um comportamento ativo, por outro, o homem também é feito pelo ambiente geográfico. (HOLZER, op. cit., p. 85).

A geograficidade abrange duas importantes qualidades estruturais, que a compõe: a distância e a direção. A materialidade do corpo e os locais em que ele se insere são as referências para o exercício desse conceito.

Outros dois importantes conceitos para Dardel, o lugar e a paisagem, ocuparam as suas preocupações sobre o conhecimento geográfico. Ele distinguiu um do outro, dizendo que a paisagem é um espaço mais amplo e mais complexo do que o lugar, porque ela é a base do ser social. O lugar, portanto, seria mais da esfera individual. O privilégio que deu à dimensão tempo em sua epistemologia, e ao entendimento de que diferentes grupos sociais estabeleceram diferentes formas de apropriação do espaço geográfico, acarretou na distinção de cinco tipos de geografias.

1. a geografia mítica das sociedades primitivas, antigas e medievais, nas quais a ligação do homem com a Terra se dá no nível do mítico-mágico: a interpretação profética, onde a Terra é vista como uma criação divina e a realidade como temporária; 2. a geografia heróica na qual a Terra é considerada um espaço a descobrir, e o mito se transforma em cosmogonia ou teogonia; 3. a geografia do “pleint vent”, que se opõe a 4. “geografia do gabinete”, ao abordar a poética da descoberta geográfica, e que abarca a totalidade do mundo; 5. a geografia científica que seria a racionalização do movimento das descobertas. (HOLZER, op. cit., p. 93).

Dardel deve ser entendido como um dos principais formuladores de uma epistemologia de base humanista, pela ênfase que deu à relação entre o homem e a Terra, ao conhecimento geográfico não-científico, à importância do corpo e aos conceitos de lugar e paisagem.

Notadamente, a partir da década de 1970, houve um reforço nos aspectos subjetivos da cultura e na questão da alteridade. Yu-Fu Tuan, pertencente à Escola de Berkeley, foi um dos principais articuladores da geografia humanista dessa década, mas, desde os anos de 1960, vinha escrevendo sobre a importância dos fatores subjetivos na

apropriação que o homem faz do espaço, constituindo-se, então, como um dos fundadores dessa nova epistemologia para a geografia.

Seus pressupostos partiram da epistemologia de Gaston Bachelard. A partir dele, Tuan desenvolveu o conceito de topofilia aplicado à geografia. Topofilia se refere ao sentimento de pertencimento, de aconchego, do conforto que se sente, ao se internalizar qualidades afetivas positivas relacionadas a uma determinada localização espacial. O contrário disto seria um sentimento topofóbico, ou de recusa, de medo, de vivências desagradáveis, o que poderia resultar na necessidade de afastamento de um determinado sítio. Tuan pontuou que os homens são produto de suas culturas, sendo o fator memória um importante mediador entre a materialidade do mundo e o universo interior, das subjetividades. Por ter se aproximado da psicologia cognitiva de Piaget e de suas investigações acerca das percepções ambientais, existem reservas a Tuan, por conta de sua análise do mundo vivido dos indivíduos, em uma base biologizante.

A partir desses geógrafos citados, que advogavam uma nova epistemologia para a geografia, a geografia humanista se dividiu em duas vertentes principais, na década de 1970: a geografia comportamental que de certa maneira se aproximava do positivismo, e a propriamente chamada de humanista, baseada em princípios filosóficos fenomenológico-hermenêuticos. Isso causa, até hoje, uma certa confusão, porque pode parecer que se trata da mesma coisa, pois alguns as têm como sinônimas. A confusão, provavelmente, tem a ver com o fato de uma e outra geografia, terem se voltado para a interdisciplinaridade da geografia com a psicologia, à filosofia e às ciências sociais.

A geografia comportamental foi postulada por geógrafos que queriam entender o comportamento humano, frente aos desafios e estímulos do ambiente. Dessa forma, estabeleceram métodos quantitativos e qualitativos de análise para, por exemplo, mapear movimentos migratórios, realizados na base de uma relação econômica do comportamento, do estímulo-resposta e da percepção ambiental. Dessa forma, esse tipo de geografia foi absorvido por planejadores urbanos que queriam antecipar e condicionar o comportamento humano às intervenções técnico-científicas. Essa afiliação colocou os geógrafos partidários desse tipo de geografia, como relacionados à chamada geografia do comportamento e da percepção, que mantinham uma relação com a geografia analítica. As correntes da psicologia comportamentalista, por exemplo, o Behaviorismo, e da psicologia da cognição de Piaget, foram aportes importantes para essa geografia.

A geografia humanista se distanciou, cada vez mais, a partir da década de 1960 dos comportamentalistas, porque, além das questões envolvidas com as percepções ambientais, queriam compreender as representações que os indivíduos tinham acerca de tudo. Eles valorizaram os universos particulares, especialmente, o que dizia respeito ao conhecimento geográfico que os indivíduos comuns possuíam, aquilo que os tornavam produtores de espaço e, ao mesmo tempo, em sua relação com o meio, transformadores de suas próprias posturas.

Segundo Johnston (1986), as semelhanças entre os dois tipos de geografia que nasceram a partir da década de 1960, podem ser assim resumidas:

1. Contrapõem-se à Geografia Quantitativa e ao positivismo. No caso da geografia humanista, isso é mais verdadeiro. No caso da comportamental, houve uma aproximação de geógrafos de base culturalista com os geógrafos analíticos, o que orientou suas pesquisas para a percepção ambiental e para o comportamento de indivíduos.
2. As duas abordagens têm seu início, a partir do estudo da percepção ambiental.
3. Buscam relações com outras áreas do conhecimento
4. Aproximaram-se da Psicologia, especialmente, a do desenvolvimento cognitivo de Piaget e das correntes comportamentalistas, como o Behaviorismo.
5. Ambas investiram no mesmo objeto de estudo: a relação do homem com o ambiente.

Mas, as diferenças entre elas também são consideráveis, como se poderá observar na síntese contida no quadro a seguir. (QUADRO 4).

QUADRO 4 - DIFERENÇAS ENTRE A GEOGRAFIA COMPORTAMENTAL E A HUMANISTA

COMPORTAMENTAL	HUMANISTA
geógrafos analíticos	geógrafos culturais e históricos
Influências: psicologia objetiva, Kirk, White	influências: geografia comportamental, La Blache, Wright, Lowenthal, Dardel, Sauer
aporte filosófico: Neopositivismo	aportes filosóficos: Fenomenologia, Existencialismo, Hermenêutica, Pragmatismo, Idealismo
abordagem indutiva, comportamentalista, para generalizações de observações de processos em andamento	abordagem idiográfica, contextualizando as coisas, a partir da análise dos valores individuais

visão behaviorista	visão organísmica
análise e mensuração do comportamento, determinado por estímulos externos ao indivíduo e por processos cognitivos – descrição/explicação	Interpretação do significado de valores e da subjetividade do indivíduo – intuição/sentido
separação sujeito/objeto	valorização da intencionalidade
conceitos: imagem ambiental – mapas mentais	conceitos: paisagem, lugar, mundo vivido
exame de comportamentos, tipo: consumo, recreação, migração, localização industrial, orientação espacial na cidade, ajustamento ao stress, etc	compreensão e interpretação da percepção, atitudes com o ambiente, visão de mundo, valores, representações, “topofilia”, “topofobia”
ênfase em métodos e técnicas, voltados à aplicação prática - planejamento	ênfase em aspectos epistemológicos
autores mais significativos: Lynch, Gold, Goodey	autores mais significativos: Wright, Lowenthal, Tuan, Buttimer, Glaken, Samuels, Relph

FONTE: Baseado em HOLZER, 1992, p. 158-186.

A geografia humanista, próxima das ciências sociais de aportes filosóficos fenomenológicos, se evidenciou e se distinguiu da geografia comportamental, principalmente, pelos textos de Anne Buttimer, Yu-Fu Tuan, Lowenthal, James Parsons, Leonard Guelke, Edward Relph, destacados entre os mais significativos.

Edward Relph publicou um importante artigo, em 1970, em que explicou a importância da Fenomenologia para uma nova epistemologia da geografia, além de tê-la considerado um excelente método de pesquisa, para a compreensão do universo particular dos indivíduos. A Fenomenologia, para ele, tinha a ver com o significado e com a experiência. Nesse pequeno artigo, *Uma investigação sobre as relações entre fenomenologia e geografia*, ele trouxe luz aos geógrafos que queriam se distinguir dos comportamentalistas.

Para tanto, retomou as considerações que Eric Dardel fez sobre o mundo vivido (*life-word*) e considerou sua contribuição como a mais completa descrição das bases fenomenológicas da Geografia. Segundo Relph, “Dardel combinou a fenomenologia de Heidegger, Minkonski e Bachelard, com a geografia implicada em obras literárias e nas de geógrafos, como Shelley, Rilke, La Blache e Martonne”. (RELPH, 1979, p. 2).

O conceito de geograficidade de Relph, baseado em princípios fenomenológicos, ganhou um colorido especial.

Em particular, faço uso explícito de idéias fenomenológicas do mundo-vivido (“*life-world*”) e dos métodos fenomenológicos; também argumento

que as experiências variadas e mesmo contraditórias que nós temos de espaços, paisagens e lugares combinam as qualidades e aparências destes com os nossos modos e atitudes, e que essas experiências são fundidas em “geograficidade”, a base preconsciente e preconceitual da *Geografia*. (RELPH, op. cit., loc. cit).

Com o interesse voltado para essa nova epistemologia, Relph retomou os postulados de Husserl, considerado o pai da Fenomenologia. Esse filósofo nasceu na cidade de Prossnitz, Moravia, em 1859 e morreu em 1938. Oriundo de um *background* judaico converteu-se ao protestantismo, quando esteve na Alemanha, por volta dos trinta anos de idade. Tinha formação em matemática e recebeu influência de várias fontes: da filosofia de Platão e Aristóteles; dos empiristas do século XVIII, especialmente, Locke e Hume; da ruptura filosófica de Kant, em relação ao cartesianismo; do interesse em psicologia e filosofia cristã de seu professor Franz Brentano, que também foi professor de Sigmund Freud. Entre os alunos de Husserl, podem ser citados Heidegger e Alfred Schutz.

Relph encontrou em Husserl a distinção entre dois universos do mundo vivido, que na prática não devem ser entendidos separadamente, mas, para efeito analítico, assim o foram por Husserl.

Primeiro há um mundo pré-determinado ou natural de coisas, formas e de outras pessoas, as quais possuem modos variantes de aparência, no tempo e no espaço; este é o mundo que vemos e sentimos, mas no qual estamos apenas implicados, porque se constitui numa situação necessária que nos é dada. [...] Em contraste com esse mundo natural pré-determinado há o mundo-vivido social ou cultural, o qual compreende “os seres humanos com toda ação e interesse humanos, trabalhos e sofrimentos” (Husserl, 1970: 146). O mundo-vivido social é o da intersubjetividade, linguagem comum, contato com outras pessoas, instrumentos, edifícios e obras de arte, tudo o que não é meramente determinado mas usado, transformado e manipulado. Virtualmente, todos os estudos fenomenológicos do mundo-vivido social têm sido relatos sobre os modos de existência nele, e relacionados a problemas sociológicos e psicológicos, tais como o da intersubjetividade, mas não se preocupam em descrevê-los em si mesmos. (Gurvitch, 1970:37; Schutz, 1962). Há poucos relatos sobre as coisas do mundo-vivido cultural – os espaços, ruas, edifícios e paisagens – nas quais passamos a maior parte da nossa vida diária e que estão cheias de significados para nós, pois estamos estreitamente envolvidos com elas. (RELPH, op. cit., p. 5-6).

Tomando a definição de mundo-vivido de Dardel, ele explicou que esse mundo vivido é constituído por espaços, paisagens e lugares, que têm grande importância na

vida diária dos indivíduos. Esse mundo vivido tem sido explorado em vários campos, como na religião, na filosofia e nas teorias científicas. Também tem motivado a intervenção de arquitetos, engenheiros e construtores e outros profissionais do universo reificado, ou técnico-científico. (RELPH, op. cit., p. 7).

Dessa forma, o espaço geográfico permite uma abordagem fenomenológica, porque se trata de falar, por exemplo, de *uma* determinada rua, de *uma* determinada cidade, ou de *uma* determinada paisagem. Todo espaço geográfico é idiossincrático para os indivíduos que o vivem. Assim, para Relph, pode-se reconhecer a importância da base fenomenológica da realidade geográfica, a partir de três tipos de categorias espaciais: espaço, paisagem e lugar. A relação entre os três conceitos, bem como as experiências vividas neles, constroem a *geograficidade*.

Anne Buttimer fez uma fusão das lições da Fenomenologia com uma postura existencialista, mais aproximada de Heidegger e de Merleau-Ponty. Para ela, a Fenomenologia poderia levar a atenção dos geógrafos dos sistemas conceituais para a questão da subjetividade e da presença de intencionalidade nas representações e comportamentos dos indivíduos. Pode-se apontar o seu texto *Valores em Geografia*, de 1974, juntamente com o texto de Tuan, *Espaço e lugar: perspectiva humanista*, como os que iniciaram a discussão sobre a geografia humanista, como um novo subcampo da Geografia Cultural.

Para os fenomenologistas existenciais os valores emergem de um diálogo criativo entre o homem e seu ambiente. O processo crítico desse diálogo é o encontro intersubjetivo entre as pessoas e o meio. A autora (Buttimer) ressalta que este sistema filosófico não postula que os valores ou significados específicos são melhores que outros. A intersubjetividade, diz ela, é uma ponte entre a experiência individual e a experiência social, e deve ser explorada a partir das relações interpessoais. (HOLZER, op. cit., p. 193).

Como síntese do que significou a virada epistemológica humanista no campo da Geografia, Holzer (op. cit., p. 235), apontou o que segue.

Assim como a geografia radical foi uma síntese de idéias anarquistas, estruturalistas e marxistas, a geografia humanista foi uma síntese da fenomenologia e existencialismo com pinceladas do idealismo, do pragmatismo ou interacionismo e do estruturalismo. Destas, o idealismo e o pragmatismo serviram muito pouco para a criação ou desenvolvimento dos conceitos que seriam utilizados pelo campo. Esta base filosófica foi sintetizada e reelaborada pelos geógrafos, ou seja, dos postulados filosóficos originais, os geógrafos extraíram aqueles que lhes interessavam mais diretamente. Para os humanistas a questão básica se referia ao caráter variado das relações do homem para com o ambiente. Para atender a essa

questão foram apropriados alguns pontos básicos de sua base filosófica, como: a valorização do mundo vivido (*lebenswelt*), da experiência, da intencionalidade humana, do auto-conhecimento, das humanidades, da interdisciplinaridade e do antropocentrismo. A categoria espacial escolhida como mais adequada, para permitir uma análise a partir do repertório acima, foi a de “lugar”. Os conceitos que auxiliaram essa análise foram percepção, as atitudes para com o ambiente, a visão de mundo ou valores humanos, e a “topofilia”.

Essa nova postura filosófica e epistemológica não surgiu sem resistências e severas críticas, de fora e de dentro do próprio campo. Entrikin, por exemplo, duvidou que a apropriação de bases fenomenológico-existencialistas pudesse servir à geografia como uma nova epistemologia. Para isso, retomou os principais conceitos de Hursel e mostrou que a fenomenologia, em bases existencialistas, se opõe à fundamentada por Hursel, aproximando-se, assim, do estruturalismo. Sendo assim, toda a tentativa de validar a fenomenologia e a própria discussão do humanismo, como aportes epistemológicos-filosóficos-metodológicos, cairia por terra.

Relph, por sua vez, atacou Tuan e Buttimer, na década de 1980, por entender que a palavra “humanista”, não poderia ser usada a partir da forma como suas bases filosóficas foram colocadas no campo. Para ele, a geografia humanista se colocava contra a geografia científica, somente de forma superficial.

Não há escolha senão a de rejeitar o humanismo. Eu o rejeito em geral porque ele não trata, ou talvez não possa tratar, das circunstâncias filosóficas, políticas e sociais do final do século XX. Eu o rejeito, além disso, porque à guisa de propiciar benefício material ele tem ajudado a solapar a ética e a validade das experiências subjetivas, e tem contribuído para uma redução da liberdade dos indivíduos de fazerem suas próprias vidas e lugares, ao arregar tal responsabilidade a especialistas tecnicamente treinados. E eu rejeito o humanismo especificamente como uma perspectiva filosófica apropriada para a geografia, porque ele é ingenuamente antropocêntrico e pode dar pouca contribuição para o entendimento da natureza não-humana, exceto como algo a ser dominado e controlado para fins humanos. (RELPH, 1981, p. 157, apud HOLZER, op. cit., p. 352).⁷

Com essa virulenta crítica, Relph se distanciou da chamada geografia humanista. A partir desse tipo de posicionamento e da recusa em continuarem em um campo considerado confuso, do ponto de vista filosófico e epistemológico, houve a preocupação de vários geógrafos de se buscar novas formas de abordagens para a geografia cultural, mais sistematicamente, a partir da década de 1980.

⁷ RELPH, Edward. **Rational Landscapes and Humanistic Geography**. London: Croom Helm, 1981.

Diante disso, alguns geógrafos tentaram aproximar o marxismo do humanismo. Entre os que foram reunidos sob a denominação de *New Cultural Geography* anglo-saxônica, pode-se citar Denis Cosgrove, um dos principais nomes dessa nova forma de epistemologia para a geografia, mas também Duncan, Ley e Gregory.

Cosgrove a chamou de “geografia cultural radical”, porque levou em consideração o impacto da reprodução material da sociedade nas culturas e se aproximou da antropologia, para conseguir uma interpretação simbólica da paisagem cultural. “Para isso, ele preconizava a utilização do materialismo histórico, que reconhecesse os vínculos tanto das formações econômicas quanto das formações sociais, à produção e à reprodução dos espaços específicos (ou paisagens)...” (HOLZER, op. cit., p. 391).

Assim, Cosgrove propôs uma leitura do simbolismo nas paisagens que deveria ser realizada, levando-se em consideração as escalas de macro e micro análise e reconhecendo-se que há um movimento dialético entre a cultura e a sociedade.

Uma geografia humanista toma a cultura como o centro de seus objetivos: compreender o mundo vivido dos grupos humanos. Uma geografia marxista precisa reconhecer que o mundo vivido, ainda que simbolicamente constituído, é material, e não deve negar sua objetividade. O mundo vivido não é um mero produto de uma consciência humana libertada, mas é precisamente o encontro coletivo do sujeito com o objeto, da consciência com o mundo material.[...] Argumenta-se aqui que a geografia cultural tem tradicionalmente reconhecido a dialética, mas que em sua prática tem falhado em sustentá-la. Uma tradição humanista, no interior do materialismo histórico, oferece a estrutura dentro da qual pode-se manter e esclarecer os interesses tradicionais da geografia cultural e proporciona um contraponto à tendência, interna à geografia radical, de reduzir a sua problemática a variedades de determinismo econômico. (COSGROVE, 1983, p. 1 apud HOLZER, op. cit., p. 389-390).⁸

Para muitos marxistas mais ortodoxos, essa fusão ou mistura entre a teoria marxista e o que eles chamaram de “geografia burguesa”, se referindo à cultural, era impossível.

Também houve a articulação de geógrafos interessados na fusão da geografia social com a humanista. Eles viam com bons olhos a aproximação dessa geografia com aportes das ciências sociais, como, por exemplo, a Teoria da Estruturação de Anthony

⁸ COSGROVE, Denis. Towards a critical cultural geography: problems of theory. *Antipode*, 15, 1, p.11-13, 1983.

Giddens. Sendo assim, a história e as relações sociais não poderiam faltar em uma abordagem cultural geográfica.

Outros, ainda, como Suzan Smith, em seu artigo *Praticando a geografia humanista*, de 1984, apontava a etnografia como um bom método para o exercício da geografia cultural.

O desenvolvimento da geografia cultural conheceu mais possibilidades epistemológicas: os conceitos de *espace vécu*, “espaço vivido” da Escola francesa, e das representações. Essa escola já existia antes da década de 1970, só tendo um contato mais próximo com a geografia humanista anglo-saxônica, no início dos anos de 1980. De fato, essa Escola nunca abandonou o estudo da paisagem e da cultura material, utilizando-se, muito, dos métodos etnológicos. Entre os nomes mais importantes dessa Escola, podem ser citados Frémont, Gallais, Chevalier, Bertrand, Metton, Bailly, Sanguin. O geógrafo Metton teria sido o primeiro geógrafo da Escola francesa a usar o termo “espaço vivido”, na década de 1960.

Note-se que, até a década de 1980, Dardel e o seu conceito de mundo vivido, não figuravam como referências para os geógrafos franceses, até que Sanguin o resgatou. Nas palavras de Frémont, pode-se entender o que significou o conceito espaço vivido para essa Escola.

O espaço vivido nos reteve. Sob a cobertura dessa expressão, a geografia muda suas perspectivas. Ela não considera mais um espaço ‘objetivo’, uma combinação sabidamente agenciada pela observação do próprio geógrafo, uma região apresentada como uma série de análises e onde os homens, habitantes ou produtores, fazem sempre um pouco a figura de peões sobre o tabuleiro de xadrez. O ‘espaço vivido’ é aquele dos homens, freqüentado, visto e experimentado por eles em toda a sua densidade de homens. (FRÉMONT, 1977, p. 139-140, apud HOLZER, op. cit., p. 437).⁹

A categoria de representação espacial, no campo da geografia, começou a ser discutida, na França, especialmente por Bailly, um dos mais destacados e profícuos geógrafos do mundo francófono da década de 1980. Nessa época, ele criou, juntamente com Raffestin e Reymond, uma proposta epistemológica que se deteve no conceito de paisagem. Para tanto, aventaram dois caminhos possíveis para a sua análise: um de caráter fenomenológico e outro positivista. Os processos cognitivos, envolvidos na apreensão da paisagem, seriam integrados pelas três esferas do “eu” – a pessoal, a

⁹ FRÉMONT, Armand. Autour du Bény-Bocage. *Hérodote*. 8, p. 137-159, 1977.

psicológica e a social – que articuladas, gerariam uma imagem final da paisagem. (HOLZER, op. cit., p. 471).

A proposição de uma “geografia das representações” viria substituir a idéia de geografia da percepção, cujo marco inaugural foi o encontro sobre percepção ambiental promovido pela Associação Americana de Geógrafos, em 1965. Essa nova proposição para a geografia teve o objetivo de estudar as representações espaciais de distância e superfície, onde sujeito e objeto se fundem. Ela criou uma relação com o comportamentalismo e o humanismo.

Sua preocupação era a de mostrar o espaço como uma ressonância individual e social que se refere aos sentidos, ao aprendizado, às estruturas organizacionais, nos sistemas percebidos e no imaginário, abrindo a geografia para o estudo do imaginário individual e social e para as práticas territoriais. (HOLZER, op. cit., p. 474).

A geografia das representações foi tomada por muitos pesquisadores, não só como uma contribuição para a pesquisa científica, da análise regional, mas, em grande parte, para o campo educacional. A questão das subjetividades e territorialidades dos grupos sociais, a partir de suas representações espaciais, ficou, assim, em evidência.

Uma das vertentes epistemológicas sobre o papel das representações é a que opõe o conhecimento oriundo do universo científico e das instituições, ao que é próprio da esfera do senso comum. Nessa perspectiva, encontra-se a Teoria das Representações Sociais de Serge Moscovici.

Um dos primeiros geógrafos a aplicá-la no campo educacional foi Audigier, em 1986. A defesa desse aporte teórico-metodológico veio para questionar a prevalência do conhecimento gerado pela ciência, em detrimento do conhecimento gerado pelo senso comum. Esse conhecimento do senso comum, de forma geral, sempre foi encarado como desprovido de utilidade, pelos cientistas analíticos e pelos marxistas ortodoxos. No sentido de melhor visualizar as diferenças entre esses dois tipos de conhecimento, apresenta-se o quadro abaixo. (QUADRO 5).

QUADRO 5 – CONHECIMENTO CIENTÍFICO X CONHECIMENTO DO SENSO COMUM

REPRESENTAÇÕES	CIÊNCIA
Apresenta o real por ele mesmo	Enuncia-se através de uma construção
Evidência geral	Precisão no campo de validade
Não necessita de exemplos para comprovação	Apresenta exemplos que confirmam a teoria
Integra a parte ao todo	Classifica e distingue
Modo de pensar binário, onde a analogia representa um importante papel	Constrói-se sobre o complexo e sobre o sistema rigoroso de provas

FONTE: KOZEL, 2004, p. 218.

As representações são vias de mão dupla: expressões do mundo e um processo de apropriação e internalização do mundo. Essas expressões e apropriações são dimensões simbólicas. O estudo das representações dos indivíduos e grupos pode levar à compreensão de como esses grupos se relacionam com o meio e entre si, em uma perspectiva sociocultural. Segundo Gil Filho (2005, p. 57), o processo inerente às representações pode ser visto, por meio de quatro instâncias analíticas.

1. A primeira instância de análise se refere à espacialidade fenomênica, que é apreendida através de nossos instrumentos perceptivos imediatos. Refere-se à morfologia dos objetos espaciais e sua concretude, a exemplo das estruturas construídas pelo homem e das superfícies modeladas pela dinâmica natural.
2. A segunda é a apreensão conceitual, pela qual concebemos as formas espaciais por seus predicados e reconhecemos sua modelização simbólica. Ou seja, entendemos os processos como parte de um sistema simbólico permeado de matizes culturais. Trata-se de uma apreensão do limiar das representações.
3. A terceira admite as representações sociais enquanto fenômenos espaciais *per se*. Neste sentido, as representações sociais são expressão da espacialidade social pelas quais reconhecemos o mundo e suas relações.
4. A quarta instância é o tratamento das representações sociais como base conceitual e analítica de uma Geografia do Conhecimento engendrada pela dialética entre universo consensual e universo reificado. É a Geografia da plenitude do processo de modelização simbólica do mundo. Essa dimensão de análise transcende a limitação imposta pela individuação excessiva da cognição, própria da Geografia Comportamental. Transfere a análise para a espacialidade de identidades sociais marcadas pelo processo de modelização simbólica, em formas institucionalizadas e objetivadas enquanto representações. Demonstra como os atores sociais individuais e coletivos marcam a existência de determinada realidade espacial.

Segundo Salette Kozel (op. cit., p. 222), as representações estão relacionadas tanto aos processos cognitivos, quanto à dimensão operatória, ou seja, os modos de se agir no mundo. As representações podem ser divididas em três grupos, do ponto de vista filosófico: a concepção realista (ou materialista), a concepção idealista e a sociocultural.

A concepção realista refere-se ao fato do objeto existir, independentemente, da consciência. O real existe sem a necessidade da subjetividade. Uma análise das representações que leve em conta esse pressuposto filosófico, entende que entre as representações e o objeto, existem discrepâncias que devem ser corrigidas, para que o conhecimento tenha alguma validade.

No caso da concepção idealista, há o entendimento de que as representações são construídas a partir da razão e não propriamente por determinações do objeto. Nessa perspectiva, as subjetividades se sobrepõem ao objeto. A principal referência para esse entendimento é a filosofia de Kant. “As coisas não podem ser conhecidas por si mesmas, mas pelas representações que fazemos delas; as leis são produtos do entendimento (das construções mentais) e não dos ensinamentos provenientes da natureza”. (KOZEL, op. cit., p. 226).

Neutralizando-se as prevalências contidas em uma e na outra, das duas concepções anteriores, pode-se chegar a uma concepção filosófica em que se pressupõe uma dialética entre o sujeito e o objeto, por meio da qual o conhecimento se dá pela relação entre ambos. Nesse caso, tem-se a concepção sociocultural das representações e que parece ser a opção mais acertada para o conhecimento geográfico.

Utilizando-se do conceito de dialogismo bakhtiniano, Kozel (op. cit., p. 229) traçou uma definição de representação.

A representação é um tipo de linguagem, portanto, uma construção sócio-cultural, um produto social oriundo da comunicação. A inter-relação entre os indivíduos é permeada pelos valores, cujos significados são construídos pelos discursos ou “dialogismos” que, ao serem incorporados, se constituem em signos que se transformam em enunciados ou representações.

No campo da Geografia, o estudo sobre as representações se configurou como uma epistemologia e também como um aporte metodológico. Por meio de suas manifestações, pode-se ter a compreensão sobre o mundo vivido dos indivíduos.

Segundo Holzer (op. cit., p. 487), o conceito de espaço vivido na Escola francesa foi sendo substituído pela denominação “geografia das representações”, entre outras

epistemologias, combinando-se, então, os conceitos das geografias comportamental e humanista, com esse novo aporte. Simultaneamente, as preocupações com a dialética indivíduo/sociedade foram aprofundadas, dando-se maior relevo para a noção de territorialidade e de paisagem, como catalisadores da problemática relação homem/meio.

Recentemente, tomou-se conhecimento do conceito de “culturas transversais”, utilizado por Angelo Serpa (2006), como uma proposta epistemológica para a Geografia Cultural. Esse conceito se traduz como um instigante instrumento para a compreensão do campo desta dissertação.

Serpa, baseando-se em Don Mitchel, propõe que uma abordagem cultural para a Geografia não pode menosprezar as relações sociais de produção e reprodução em sociedades capitalistas. A postulação de que não há uma dimensão cultural única e onipresente, indica que não pode haver *uma* Geografia Cultural, mas várias “geografias da cultura”. Dessa forma, entende que os objetos socioculturais podem ser apropriados de duas maneiras: por segmentação ou por transversalidade. Essas duas formas de apropriação agrupam socialmente os indivíduos de maneiras distintas.

Em alguns momentos da vida social, parecem prevalecer os fatores que associam as pessoas à classe social a que pertencem. Em outros momentos, o uso dessa categoria “classe social”, pelo determinismo econômico que encerra, não dá conta de explicar determinados fenômenos socioculturais.

Se os campos da cultura de massa forem entendidos como campos transversais - instâncias nas quais a lógica que permite manter agrupados indivíduos portadores de diferentes status sócio-econômico-políticos não se encaixa na distinção de classe social - a dialética entre os universos reificados e consensuais poderá ser mais bem compreendida em um mundo pós-moderno.

Os campos transversais da cultura podem ser entendidos como aqueles onde a sociabilidade, as identidades, o sentimento de pertença, se alteram ou se fragmentam, fazendo com que indivíduos ou grupos estejam sob a égide de determinadas representações e práticas sociais, por limites espaciais e temporais variáveis. Esses campos transversais produzem e deslocam as identidades.

Esse aporte teórico-metodológico pode ser muito útil, ao se pensar nas relações socioculturais no âmbito da cidade contemporânea e das disputas territoriais dos vários grupos culturais que a habitam.

A concepção de cultura se modificou com as viradas teóricas, dos anos de 1960 ao século XXI. Deste modo, segundo Paul Claval (op. cit., p. 12-15), pode-se chegar a uma síntese sobre o que é a cultura, compreendida em suas diferentes facetas.

1. A cultura é mediação entre os homens e a natureza; 2. A cultura é herança e resulta do jogo da comunicação; 3. A cultura é construção e permite aos indivíduos e aos grupos se projetarem no futuro e nos aléns variados; 4. A cultura é em grande medida feita de palavras, articula-se no discurso e realiza-se na representação; 5. A cultura é um fator essencial de diferenciação social; 6. A paisagem carrega a marca da cultura e serve-lhe de matriz.

Um dos fatores mais relevantes para uma abordagem cultural é a observação dos processos técnico-comunicacionais. Os processos de troca e transmissão da informação ganharam tal magnitude na contemporaneidade que se fala em uma nova revolução, ou em encruzilhada paradigmática para a humanidade. A dimensão cultural não é estática, ao contrário, comporta inventividade, criatividade e interatividade que produz, constantemente, o novo. Por outro lado, atualiza, reedita, resgata e inventa tradições.

O estudo dos processos por meio dos quais a cultura é transmitida implica que nos interessemos, antes de tudo, pelas relações individuais. Ele se volta para a maneira como cada um recebe informações, vê crenças e normas a serem apresentadas e pode atingir vários tipos de conhecimento. Segundo o caso, o indivíduo recusa, aceita sem reserva ou procura relacionar os elementos novos com aqueles de que dispõe até o momento. O estudo dos processos culturais, evidentemente, tem uma dimensão coletiva, pois as concepções do mundo, da natureza ou da sociedade – que nos abrem a todas as influências, ou nos isolam do resto do mundo – exprimem as atitudes e preferências de um grupo que tais concepções definem. A Geografia Cultural contribui para explicar por que as células sociais se opõem, ou por que se integram em construções mais amplas. (CLAVAL, 2002, p. 145).

No campo da História, houve uma retomada da abordagem cultural, a partir da década de 1970, segundo Peter Burke (op. cit. p. 7). Nesse campo, a chamada “virada cultural” teve um paralelo com a “virada lingüística”, que, grosso modo, começou na década de 1960. Nas duas situações, assim como em outros campos do conhecimento, houve uma ênfase nos aspectos de micro da realidade social e o entendimento de que partes menores e subestimadas da sociedade têm o poder de influenciar e ajudar na transformação de aspectos sociais.

No caso do campo da História, houve um resgate de aspectos epistemológicos presentes, já no século XIX, pertencentes, principalmente, às proposições de historiadores alemães do final do século XVIII.

A parceria entre a Geografia, as Ciências Sociais e a etnologia continuaram, desde os trabalhos de Carl Sauer, a dar frutos para as pesquisas da Nova Geografia Cultural. O estudo da cultura, aliás, não é prerrogativa da Geografia, mas, de vários campos do conhecimento. Entre esses vários campos, podem ser citados a História, a Psicologia Social, a Sociologia e a Etnometodologia, que interessam, diretamente, a essa pesquisa. A vantagem histórica da Geografia é que tem sabido se associar com poderosos aliados, que apresentam interessantes arcabouços teóricos na tentativa de explicação de parcelas da realidade.

O antropólogo Clifford Geertz, comumente, é colocado ao lado dos historiadores culturais e de pensadores pós-modernos, por conta do entendimento que tem de cultura e do método que sistematizou para analisá-la. Assim como ele, os chamados “micro-historiadores” se interessam e tentam compreender as dinâmicas internas de pequenos grupos culturais.

A ressalva que fazem os críticos desse tipo de abordagem, diz respeito à perda da visão das relações de macro na sociedade, que envolvem a política ou a economia e que, certamente, exercem influência sobre esses grupos culturais. O próprio Geertz alertou para esse perigo, dizendo que era necessário superar essa fronteira que fragmenta o real. A definição de cultura de Geertz é extremamente sedutora e oferece uma orientação para aqueles que buscam a interpretação e a compreensão das culturas e dos símbolos.

O conceito de cultura que eu defendo[...] é semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado. É justamente uma explicação que eu procuro, ao construir expressões sociais enigmáticas na sua superfície. (GEERTZ, 1989, p. 15).

Para Geertz, a possibilidade de compreensão do que acontece em uma cultura, passa pelo método da “descrição densa”, originariamente, proposto por Gilbert Ryle. Esse método, diz ele, consiste em fazer algo que todo o etnógrafo deveria fazer para

poder “interpretar” ou “ler” o que vê em uma determinada cultura, analogamente ao que se faz ao se ler um texto.

A etnografia, em si, é uma descrição densa. Portanto, é um método. O trabalho do antropólogo interpretativo, segundo ele, deve ser o de apreender e detalhar uma análise ou interpretação, que confira e desvele a realidade de “estruturas conceituais complexas, estranhas, irregulares e não explícitas”, que se encontram em meio ao grupo que está sendo pesquisado.

E isso é verdade em todos os níveis de atividade do seu trabalho de campo, mesmo o mais rotineiro: entrevistar informantes, observar rituais, deduzir os termos de parentesco, traçar as linhas de propriedade, fazer o censo doméstico...escrever seu diário. Fazer etnografia é como tentar ler (no sentido de “construir uma leitura de”) um manuscrito estranho, desbotado, cheio de elipses, incoerências, emendas suspeitas e comentários tendenciosos, escrito não com os sinais convencionais do som, mas com exemplos transitórios de comportamento modelado. (GEERTZ, op. cit., p. 20).

Geertz advertiu que os textos de um antropólogo são interpretações de interpretações ou, se poderia dizer, representações de representações. Dessa forma, eles estarão sempre abertos a novas representações e interpretações. De acordo com Geertz, aquele que faz a interpretação de primeira mão é o indivíduo pertencente à cultura que se está investigando, o “nativo” ou o autóctone, se o uso desses termos for preferível. Ele chegou mesmo a usar a palavra “ficções”, ao se referir às interpretações que um pesquisador interpretativo faz sobre os grupos culturais que estuda. O termo “ficção”, nesse contexto, não significa algo falso, senão que se trata de uma modelagem conceitual. (GEERTZ, op. cit., p. 26). Esse raciocínio pode ser extensível a outras áreas que envolvem estudos ou abordagens culturais.

Além dessa ressalva, Geertz preconizou que um aporte teórico-metodológico que objetivasse a leitura microscópica da cultura, não deveria levar o pesquisador a pensar que as ações sociais, observadas por ele, se circunscrevessem a si mesmas, mas poderiam, sim, levar a grandes temas. De outro modo, deveria se ter cuidado com as generalizações, oriundas de circunstâncias particulares. Advertindo que não pode existir tal coisa como uma “Teoria Geral de Interpretação Cultural”, estipulou duas condições para se construir uma teoria cultural.

A primeira fala da impossibilidade da teoria ser dona de si mesma, pois “qualquer generalidade que consegue alcançar surge da delicadeza de suas distinções, não da amplitude das suas abstrações”. (GEERTZ, op. cit., p. 35).

A segunda remete à inadequação de se pretender que a teoria cultural seja “profética”. Ela não deve ser tomada, demasiadamente, como um “diagnóstico” da realidade. Isto envolveria a presunção de fatores deterministas das ações sociais.

O paradoxo do que ele define como uma abordagem cultural está no fato de que, quanto mais complexa e profunda for a análise cultural, menos completa e mais suspeita ela será. (GEERTZ, op. cit., p. 39).

A partir dos vários pontos de vista mencionados até aqui, pretende-se, nessa pesquisa, a reafirmação da cultura, das representações sociais, da fenomenologia e da etnometodologia, como chaves explicativas sobre a prática de indivíduos que foram agrupados analiticamente. Esses indivíduos estão associados, menos por relações de interação face-a-face - ainda que essas interações não estejam totalmente ausentes em alguns casos - e mais por práticas culturais e representações sociais que possibilitam identificá-los como um grupo.

Neste trabalho, apresenta-se um grupo, constituído por trinta motoristas de carro de passeio de Curitiba, cuja combinação de letras e números das placas de seus carros foi escolhida intencionalmente por eles, de modo a acarretarem uma semântica própria.

Como objetivo inicial dessa pesquisa, o interesse em compreender as motivações por trás das escolhas das placas dos carros. Como constatação posterior ao campo, a compreensão de que os carros, para esses indivíduos, se constituem como “lugares”, repletos de significados, envolvendo aspectos afetivos e diferentes territorialidades nos asfaltos da cidade. Obviamente, o estudo dessas práticas culturais não pode desconsiderar a relação do grupo com o entorno ambiental e o universo reificado, isto é, técnico-científico, das instituições.

Após extensa e instrutiva leitura de diferentes autores arrisca-se, não sem receio, uma definição de cultura, no bojo do presente trabalho dissertativo.

As culturas podem ser definidas por seus aspectos físicos e virtuais, relacionados dialeticamente. Note-se que há a presunção de que não existe “uma” cultura que cobre a tudo e a todos no meio social, mas que há várias culturas em interação, constituídas em diferentes esferas: de um indivíduo, de grupos, de corporações, etc. Essa interação, ora dará relevo a aspectos políticos, ora a aspectos econômicos; ora a aspectos estéticos, ora a aspectos éticos; ora a aspectos psicológicos, ora a aspectos sociais; ora exporá relações

internas a uma mesma cultura, ora revelará as disputas e os consensos entre diferentes grupos culturais.

Entre seus aspectos físicos, encontram-se a materialidade dos objetos culturais, produzidos pelas culturas e no seu bojo, mas também as territorialidades de seus indivíduos, que circunscrevem territórios fixos ou transitórios, enquanto participantes dessas culturas.

As representações, os símbolos, os sistemas de valores, os códigos internos, os discursos produzidos dentro e fora dela que tentam circunscrevê-la, podem ser entendidos como a sua porção virtual, produtores de espaço.

As culturas também devem ser compreendidas pelo processo dialético que realizam com outras culturas, o que acaba estabelecendo fronteiras entre elas e, pelo contraste, definindo aquilo que elas não são.

Há, ainda, outra consideração a ser feita: os mesmos indivíduos podem pertencer, em momentos diferentes, a grupos culturais diferentes. Aceitando-se isso, há a asserção de que os indivíduos têm identidades fragmentadas.

A crise das identidades, no mundo contemporâneo, pode ser compreendida a partir das concepções de Stuart Hall (2004, p. 13), que entende a realidade social imersa em condição de pós-modernidade, como um mar de culturas em interação e conflito. Esta situação repercute de forma diferente nos indivíduos, mas parece haver um traço comum: a multiplicidade de identidades em uma mesma pessoa.

O sujeito assume identidades diferentes em diferentes momentos, identidades que não são unificadas ao redor de um “eu” coerente. Dentro de nós há identidades contraditórias, empurradas em diferentes direções, de tal modo que nossas identificações estão sendo continuamente deslocadas. Se sentimos que temos uma identidade unificada desde o nascimento até a morte é apenas porque construímos uma cômoda estória sobre nós mesmos ou uma confortadora “narrativa do eu”. [...] Ao invés disso, a medida em que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam, somos confrontados por uma multiplicidade desconcertante e cambiante de identidades possíveis, com cada uma das quais poderíamos nos identificar – ao menos temporariamente.

A idéia de fragmentação ou pluralidade da identidade de um indivíduo pode ser colocada ao lado das discussões, especialmente, de algumas correntes do campo da Lingüística, a partir dos anos de 1960, sobre a realidade heteroglótica, polissêmica e dialógica que compõe o meio social.

Dentro desse campo, o meio social é entendido como repleto do que é “dito”, ou seja, é constituído por enunciados ou gestos enunciativos. Os enunciados são gerados pelos indivíduos e estão em textos, falas, representações, objetos, espaços e por várias instâncias da realidade social.

Por heteroglossia, se entende as várias línguas, os muitos discursos, as diferentes maneiras de construção, as inúmeras vozes presentes em textos e nas falas. Por polissemia, os muitos sentidos e possibilidades de interpretações envolvidos nessas mesmas instâncias. Por dialogismo, compreende-se a relação dialética que se constrói entre os falantes, ou entre os diferentes enunciados no meio social, durante o encontro travado pelas partes, quer estejam presentes ou ausentes, de forma presencial ou à distância. A lógica, a construção, a direção e o percurso que a relação dialógica tomará, dependerá dos elementos contextuais e intertextuais envolvidos no encontro das partes em situação de inter-relação.

Mas, colocando-se a constituição dos indivíduos dessa maneira, no e a partir do meio social, parece não haver espaço para a individualidade. Contrariamente, concorda-se, aqui, com a perspectiva de Carlos Alberto Faraco (1998, p. 168) sobre esse tema.

É preciso, por isso, esclarecer que a perspectiva que adotamos recusa, ao mesmo tempo, a imagem moderna (pós-medieval) da pessoa humana e os extremos deterministas de algumas teorias que participaram da desconstrução daquela imagem. Busca-se, alternativamente, formular um entendimento da pessoa humana na perspectiva de suas relações sociais e como um ente interiormente múltiplo e heterogêneo (aceitam-se, portanto, as críticas à concepção moderna da pessoa humana), mas procura-se manter um espaço teórico significativo para a individualidade (recusa-se o determinismo absoluto seja da Ideologia, seja do Inconsciente).

Se o pesquisador, ao invés de se deter demasiadamente nos aspectos sociais, admitir que está diante de fenômenos eminentemente culturais, então, concordando com Touraine (op. cit), é mais do que necessária uma abordagem cultural da realidade sócio-espacial.

4 ALGUMAS MANEIRAS DE SE REVELAR O INVISÍVEL

Retomando-se o que já foi mencionado, a presente pesquisa se caracteriza como qualitativa e se inscreve no campo da Geografia Cultural. O objetivo foi compreender as singularidades das práticas socioculturais de trinta motoristas da cidade de Curitiba, que têm placas escolhidas em seus carros. A externalização dessas manifestações no contexto da cidade tornou-se um problema digno de investigação. Então, pretendeu-se compreender as representações por trás das escolhas das letras e números, que combinados intencionalmente, apresentavam um nexos ou uma mensagem.

Na condução da investigação de campo, a partir das orientações recebidas e das leituras realizadas, tornou-se visível que, ainda que as singularidades envolvidas no âmbito desta pesquisa estivessem em foco, foi possível, sim, ser gerado um conhecimento que trouxesse a possibilidade de generalizações para o contexto social em que as práticas culturais dos entrevistados estão implicadas. Nesse sentido, houve um esforço de, a todo instante, se pensar no mundo vivido dos entrevistados, relacionando-o às condições da pós-modernidade e às instâncias de mediação entre indivíduos e sociedade, presentes de forma local e global.

No entanto, no decorrer do cumprimento das exigências do programa de pós-graduação em Geografia da UFPR, foi possível se compreender que a placa de carro, inicialmente escolhida como objeto de pesquisa, oculta as nem sempre visíveis representações acerca dos lugares e das territorialidades, a bordo de um carro.

Por conta desse objeto, inicialmente escolhido, então, buscou-se uma linha de pesquisa e uma associação metodológica que se afinassem com suas especificidades. Desta forma, se encontrou na Fenomenologia, na Teoria das Representações Sociais, na Etnometodologia e no conceito de Cultura Transversal, a combinação metodológica ideal para dar conta do campo. Essa escolha foi sendo processada, ao mesmo tempo em que os procedimentos técnicos da pesquisa estavam sendo elaborados.

A princípio, para alguns, esse ecletismo pode parecer estranho, mas é possível se averiguar que todos esses aportes se coadunam perfeitamente, para esta investigação. Isso parece acontecer em decorrência da lógica interna à combinação do aporte teórico escolhido, mas também porque essa combinação teórica se coaduna com as questões da pós-modernidade. Esta conjugação de teorias caracteriza o presente trabalho, como partidário do método fenomenológico-hermenêutico, mencionado por Sposito (2004) e citado anteriormente neste trabalho, no primeiro capítulo.

A associação de diferentes metodologias, de diferentes campos do conhecimento, não é uma coisa nova e nem condenável. Ao contrário, especialmente após as discussões filosóficas e epistemológicas da década de 1960, ela faz bastante sentido. Mesmo nas chamadas “ciências duras” - notadamente no século XX, mas com sinais claros de instabilidade na crença dogmática do positivismo, desde o final do século XIX – houve uma certa flexibilização, no sentido de se entender a ciência, como um dos possíveis caminhos para a apreensão do real, concorrendo com outras instâncias como o mito, a arte e a religião.

No âmbito da Geografia Socioambiental, Francisco Mendonça (2004, p. 140) fez a seguinte defesa:

O objeto de estudo da geografia sócio-ambiental, construto contemporâneo da interação entre a natureza e a sociedade, não pode ser concebido como derivador de uma realidade onde seus dois componentes sejam enfocados de maneira estanque e independentes, pois que é uma relação dialética entre eles que dá sustentação ao objeto. [...] Ela se configura, pela característica de multi e interdisciplinaridade e da perspectiva holística na concepção da interação estabelecida entre a sociedade e a natureza, com um campo profícuo ao exercício do ecletismo metodológico [...] Ecletismo não é, há que se assinalar, sinônimo de pot-pourri ou, numa linguagem coloquial, não significa fazer o “samba do crioulo doido”; a lógica, a seriedade e a coerência na escolha de metodologias e técnicas condizentes com o objeto de estudo são atributos necessários para a obtenção de resultados concisos em estudos de caráter socioambiental.

De sua argumentação, parece interessante considerar o fato de que a Geografia, como um campo de conhecimento que teve origem nas ciências físicas e naturais no século XIX, chegou ao século XXI comportando diferentes abordagens e associando diferentes disciplinas, para a composição de metodologias que fossem mais adequadas a determinados objetos de pesquisa. Muitas vezes, entraram em parceria campos ou métodos, aparentemente conflitantes, mas que juntos puderam contribuir, de forma significativa, para o avanço da Ciência.

De acordo com o explicitado por Alves-Mazzotti (2001), na virada do século XIX para o XX, ocorreram muitas transformações e reformulações no campo científico, especialmente, o que se refere ao método científico.

Um grande marco nessas discussões foi instaurado pelo conhecido Círculo de Viena, em 1920, constituído por cientistas de diversas áreas. Um dos nomes mais proeminentes deste círculo foi o matemático e filósofo da ciência Karl Popper, que a partir da década de 1930, propôs uma alternativa ao “beco-sem-saída” do critério da

verificabilidade e da ciência realizada em bases puramente positivistas: o critério da não-refutabilidade ou da falseabilidade. Esse expediente foi fundamental para o Neopositivismo, entendido como uma postura filosófica derivada do Positivismo. Para os adeptos dessa nova postura, o conceito de verificabilidade se tornou contra-producente, pois consistia no seguinte:

para ter sentido, a proposição, além de ser logicamente coerente, deve ser suscetível à verificação empírica – não necessariamente provada, mas, pelo menos, passível de exame. Dessa forma, todos os enunciados metafísicos, religiosos e éticos foram banidos por serem inverificáveis e, portanto, sem sentido; só era considerado significativo o que pudesse ser avaliado cientificamente. O princípio da verificabilidade foi quase imediatamente acusado de inverificável e, portanto, pela própria definição, sem sentido. (ROHMANN, op. cit., p. 315).

Na prática, Popper quis dizer que uma teoria será verdadeira, se testada pelo princípio da falseabilidade, ou seja, se puder ser refutada e continuar válida até que outra venha para refutá-la. No entanto, Popper não acreditava que alguma teoria pudesse ser testada empiricamente.

Um dos seus exemplos clássicos para argumentar a favor desse princípio é o caso dos cisnes brancos. Ele consiste no seguinte: não é porque em um determinado local foi observada a ocorrência de uma população de cisnes brancos, que só existam cisnes brancos no mundo. Por mais descrito, quantificado, medido e analisado que seja um objeto, nada garantirá que um outro exemplar desta família de objetos apareça e jogue por terra toda a teoria que o cercou, afim de compreendê-lo.

Popper também contribuiu para a Filosofia da Ciência, ao reconhecer que o cientista não está livre de sua subjetividade, de suas idiosincrasias, de ideologias, não existindo, portanto, a observação pura e objetiva do real.

Na mesma época, outro notório círculo surgiu na Europa, conhecido como Escola de Frankfurt que se contrapôs ao Positivismo das ciências sociais e já foi mencionado no primeiro capítulo. Outros pensadores importantes para a História da Filosofia da Ciência trouxeram contribuições significativas e abalaram núcleos científicos arraigados à crença no racionalismo puro, no objetivismo e na ciência como a única via possível para o conhecimento.

Após as proposições de Feyerabend (1977), – que, por sinal, foi orientando de Popper -, sobre o dogmatismo nas ciências “duras” em seu livro *Contra o Método*, e as

do americano Thomas Kuhn (2001) em *A Estrutura das Revoluções Científicas*, publicado originalmente em 1961 - para citar apenas alguns dos pensadores que vieram das ciências exatas - se instalou uma crise nos diversos campos científicos, com acaloradas defesas de diferentes matizes.

Segundo Kuhn, a prática científica, como todas as outras práticas sociais, é histórica. Portanto, não se pode desconsiderar o contexto e as mentalidades que produzem ciência, em um determinado momento histórico. Ele argumentou que a ciência avança de paradigma em paradigma, e que um determinado paradigma é fruto da produção e da retro-alimentação de determinadas comunidades científicas dominantes. Quando uma nova conjugação de forças de teorias rivais entra em cena, há um período de instabilidade e transição e aquele velho paradigma é substituído e rechaçado. Assim como Popper, ele pareceu aceitar o fato da ciência não poder ser praticada, a partir de pontos de vista neutros.

Mas a experiência dos sentidos é fixa e neutra? Serão as teorias simples interpretações humanas de determinados dados? A perspectiva epistemológica que mais freqüentemente guiou a filosofia ocidental durante três séculos impõem um “sim!” imediato e inequívoco. Na ausência de uma alternativa já desdobrada, considero impossível abandonar inteiramente essa perspectiva. Todavia ela já não funciona efetivamente e as tentativas para fazê-la funcionar por meio da introdução de uma linguagem de observação neutra parecem-me agora sem esperança. (KUHN, op. cit., p. 161)

No campo da Física, as pesquisas em física quântica, por exemplo, trouxeram vários pontos de interrogação sobre o real, a partir das investigações sobre as relações em nível microscópico contidas *nas* e *entre* matérias. Algumas dessas relações se refletem em nível macroscópico, como no caso dos supercondutores e da superfluidez de alguns gases.

Vale a pena se ressaltar que essas considerações foram feitas por integrantes de áreas do conhecimento que, historicamente, reclamaram para si a prerrogativa da verdade. Já que nem essas áreas científicas têm a posse de verdades absolutas, porque não se considerar outras formas de conhecimento do real? É exatamente este o escopo da Teoria das Representações e da Etnometodologia: compreender e interpretar como os indivíduos e os grupos sociais, interagem, compreendem, simbolizam, interpretam e criam teorias acerca do real. O que essas teorias postulam é que esses indivíduos ou grupos agem e são impactados pelos universos consensuais e reificados. Eles formulam

teorias do senso comum. Eles produzem a realidade social. Eles produzem o espaço. E eles o fazem por meio da linguagem e de suas práticas.

O mito do cientificismo, gerado pela crença na ciência como positiva, causadora da máxima “Ordem e Progresso” e do avanço tecnológico, trouxe outra questão: a quem a ciência beneficia e por que deve haver uma hierarquia, entre as várias possibilidades de conhecimento existentes? Retomando-se a discussão proposta por Anthony Giddens, mencionada no primeiro capítulo deste trabalho, o cientificismo está atrelado a quatro dimensões institucionais da modernidade: o poder militar, o capitalismo, o industrialismo e a vigilância. Estão em questão, também aqui, as relações de poder na sociedade.

As relações de poder, nas diferentes escalas e esferas da sociedade, foram profundamente exploradas por outro grande pensador, Michel Foucault (2005).

Em *Microfísica do Poder*, uma coletânea de textos produzidos a partir da década de 1970, esse autor defendeu a tese de que o poder não é uma coisa material, não se encontra em nenhum lugar específico e não é possuído por ninguém. Ele é uma relação, ele é exercido e se espalha por toda a sociedade. Em sua genealogia do poder, usada como método, Foucault alertou que, em geral, só se pensa nos aspectos negativos do poder: repressão, violência e castigo impingidos à sociedade por esferas institucionais.

No entanto, o poder apresenta aspectos positivos, pois carrega consigo a possibilidade de transformação da capacidade produtiva. O que está em jogo nas relações de poder, diz respeito mais a sua função disciplinadora, amestradora dos corpos, do que, propriamente, a sua função opressora ou torturadora.

As ciências humanas, segundo Foucault, nasceram das técnicas disciplinares da política. Dessa forma, elas concorrem para o controle disciplinar da sociedade, por meio do poder e de suas instituições. Sendo instâncias sociais, o campo científico e o educacional estão implicados nessas relações. As relações sociais - inclusive as microssociais - que visam a manutenção e a reprodução do capitalismo estão em interação com as instituições nesse processo dialético, segundo o autor. Nesse sentido, há uma consonância entre a discussão proposta por Giddens e o pensamento foucaultiano. Os saberes e a ciência, então, não escapam à lógica do poder porque se conjugam e se articulam no bojo da sociedade.

A partir do estremecimento da confiança nas bases da ciência, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, houve uma busca pela compreensão do real em outras instâncias, antes, menosprezadas.

Dessa forma, as “viradas culturais” de diversos campos, notadamente na História, na Geografia e em subcampos da Linguística, da Antropologia e da Sociologia trouxeram questionamentos acerca de aportes teóricos e metodológicos que vinham sendo praticados em suas respectivas áreas. Devido às postulações dos pós-estruturalistas e das filosofias pós-modernas, a ciência já não tem sido a mesma, vendo crescerem os debates sobre as realidades socioculturais.

Eliseu Sposito alertou para a necessidade de não se negar a importância da ciência, visto que ela é necessária para se conseguir uma melhor qualidade de vida para a humanidade. Além disso, reconheceu que o campo científico sofre com uma crise paradigmática, instalando-se, nele, uma certa negligência com a reflexão epistemológica.

As mudanças paradigmáticas que atualmente, no momento em que alguns teóricos chamam de pós-modernidade, mostram um descompasso entre tempo e espaço, entre indivíduo e coletividade, por exemplo, é uma crise filosófica na produção do conhecimento pela qual se buscam novas referências para sua própria compreensão. As idéias vão surgindo e em pouco tempo se tornam “clássicas” pela sua rápida “substituição” por outras. Com isso, queremos afirmar que a ciência, atualmente, assume um caráter prático que transcende a reflexão epistemológica do conhecimento. Essa transcendência pode emergir, por um lado, como uma cortina mistificadora, de um conhecimento que não se compreende e que não pode ser decomposto nem explicado nas escolas e nos grupos de investigação, e, por outro, como um ente superior que aponta suas “necessidades” e sujeita o ser humano a produzir, cada vez mais, o conhecimento para as finalidades externas à humanidade, ou seja, aquelas voltadas para interesses particulares. (SPOSITO, op. cit., p. 121-122).

Sua advertência procede, no que se refere aos riscos que rondam o campo científico: ele pode não produzir conhecimento válido ou pode produzi-lo, subordinando-o a interesses particulares. No entanto, em sua fala, pode-se sentir um certo desconforto e desconfiança sobre teorias e métodos que estejam coadunados com as filosofias pós-modernas, uma vez que parece defender um resgate ao racionalismo iluminista e se alinha com os que acreditam que o mundo permanece nos desdobramentos da modernidade. Por outro lado, dá margem à interpretação de que determinados procedimentos e técnicas científicas, especialmente, os de caráter positivista estão aí, para perpetuarem o “*establishment*” de grupos dominantes. Essa, aliás, pareceu ser a crítica que perpassou todo o seu livro *Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*.

O campo da Geografia Cultural está na mira de algumas desconfianças de outros segmentos da Geografia. Especialmente, por se valer de teorias, métodos e técnicas que *não* pretendem dar conta da totalidade do real, nem de estabelecer “metanarrativas”. Seu objetivo é compreender parcelas do real.

Explicando-se a questão de outro modo, ela sofre de uma certa discriminação, por seus integrantes entenderem que temas como a religiosidade, as representações e as práticas socioculturais no contexto urbano, por exemplo, se configuram como objetos dignos de pesquisa, uma vez que por meio deles, se pode chegar a compreender os mundos vividos dos indivíduos e como eles se relacionam com a sociedade. Assim, a sua aproximação e o cruzamento teórico com os campos da Antropologia, da Psicologia, da Filosofia, da Sociologia e da História, tem sido um caminho produtivo a ser seguido.

Isto posto, o aporte teórico-metodológico que fundamentou esta investigação será apresentado. Logo em seguida, o campo da pesquisa será descrito, abordando-se a cidade de Curitiba, especialmente, no que diz respeito às suas instituições de planejamento, coordenação e controle de trânsito. Finalizando o capítulo, serão apresentados alguns dados relevantes e características dos entrevistados deste trabalho.

4.1 AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS, A ETNOMETODOLOGIA, A FENOMENOLOGIA E O CONCEITO DE CULTURA TRANSVERSAL: UM ESFORÇO PARA SE COMPREENDER.

Acredita-se, no âmbito desta investigação, que as micro-realidades são importantes fontes de conhecimento e podem revelar como se dá a dialética entre os indivíduos e as instâncias produtoras e reprodutoras das culturas de massa, no mundo em condição de pós-modernidade.

Para subsidiar o campo da pesquisa, foram adotados, do ponto de vista metodológico, a Teoria das Representações Sociais, as pesquisas em Etnometodologia e Fenomenologia. Mas, também, concorreu para o entendimento das práticas socioculturais observadas, o conceito de “cultura transversal”, particularmente, a idéia de “cultura do carro”, existente na pós-modernidade.

No decorrer do trabalho e após terem sido realizadas trinta entrevistas com motoristas de Curitiba, que tinham em comum a escolha das placas de seus veículos, foi possível notar a consciência territorial dos selecionados que, enquanto motoristas, ora rivalizam-se entre si, ora disputam espaço com outros motoristas de categorias profissionais ou com os pedestres. Para tanto, concorreram do ponto de vista teórico-metodológico, especialmente, a combinação da exploração do universo consensual – do mundo banal - dos entrevistados com o conceito fenomenológico de “noção de membro”, da Etnometodologia.

A pesquisa mostrou que, por entenderem seus carros como lugares, do ponto de vista da Geografia Cultural, esses motoristas entram, diariamente, em uma complexa relação com outros atores sociais, que exercitam suas territorialidades no mesmo espaço. Por se tratarem das representações mais significativas e recorrentes, “o carro como um lugar” e as que indicam territorialidades, elas mereceram um capítulo à parte, o último desta dissertação.

O aporte teórico-metodológico, acima mencionado, foi somado a contribuições da Sociologia, da História e da Filosofia, de forma a se contextualizar a pesquisa de campo.

4.1.1 A Teoria Das Representações Sociais

Compreendida dentro do campo da Psicologia Social, a Teoria das Representações Sociais, formulada por Serge Moscovici, trata do conhecimento prático

e das “teorias” do senso comum, que são vivenciadas, formuladas e transformadas pelos indivíduos, de modo a comunicarem, construírem, explicarem e compreenderem os contextos materiais, sociais e ideológicos da realidade social em que se vive.

Esta forma de valorização de outro tipo de conhecimento diferente das explicações científicas, como uma maneira também válida e legítima de se compreender o espaço e a realidade social, foi fundada por um estudo pioneiro de Moscovici (1978), na década de 1960, intitulado *A representação social da psicanálise*. Nele, foi demonstrada como uma representação social pode tomar corpo e se espriar pela sociedade. A partir desse estudo feito com a população parisiense, foi aberto um novo caminho para a fundação de um núcleo de pesquisa, no campo da Psicologia Social. Ao iniciar suas investigações, Moscovici se apoiou no conceito de Representações Coletivas, de Durkheim.

No entanto, para Moscovici (2003, p. 43), diferentemente de Durkheim, as representações sociais *não* são uma espécie de superestrutura, à qual os indivíduos estão fadados a se subordinarem, mas interessam por possibilitarem o estudo do “ser humano, enquanto ele faz perguntas e procura respostas ou pensa e não enquanto ele processa informação, ou se comporta. Mais precisamente, enquanto seu objetivo não é comportar-se, mas compreender”. E mais adiante, ele propõe que:

O que estamos sugerindo, pois, é que pessoas e grupos, longe de serem receptores passivos, pensam por si mesmos, produzem e comunicam incessantemente suas próprias e específicas representações e soluções às questões que eles mesmos colocam. Nas ruas, bares, escritórios, hospitais, laboratórios, etc. as pessoas analisam, comentam, formulam “filosofias” espontâneas, não oficiais, que têm um impacto decisivo em suas relações sociais, em suas escolhas, na maneira como eles educam os filhos, como planejam seu futuro, etc. Os acontecimentos, as ciências e as ideologias apenas lhes fornecem o “alimento para o pensamento”. (Op. cit, p. 45).

Desta forma, o objetivo da Teoria das Representações Sociais é observar: como os grupos interagem e difundem crenças, imagens, ideologias; como criam, interpretam e simbolizam; como produzem signos e territorialidades; como fundam lugares plenos de significados; como se influenciam mutuamente, ao usarem a linguagem como elemento principal de interação. A este universo consensual, em que há uma prevalência do senso comum, Moscovici contrapôs o universo reificado, onde estão as ciências, o saber técnico, as instituições. “No universo reificado, a sociedade é transformada em um

sistema de entidades sólidas, básicas, invariáveis, que são indiferentes à individualidade e não possuem identidade”. (Op. cit., p. 50).

As representações sociais, sucintamente falando, têm por objetivo tornar o que não é familiar em familiar. Desta maneira, estão envolvidos nessa manobra dois importantes processos, aos quais as pessoas recorrem, ao tentarem compreender aquilo que é estranho a elas: o processo da ancoragem e o processo da objetivação.

O processo da ancoragem diz respeito ao ato de classificar ou nomear algum objeto ou coisa. Ao pensarem em alguma coisa, as pessoas, imediatamente, comparam o que vêem ou escutam, com o que já têm em estoque. Ao fazerem isto, elas acabam por classificar os objetos, pessoas, imagens, sons, idéias, segundo as coisas estocadas na memória, que têm características em comum com aquelas e segundo uma escala de valores. Nada do que se pense é assimilado de forma neutra. Essas classificações ou categorizações são feitas, basicamente, por generalização ou particularização. Nada do que seja classificado poderá ser assimilado, sem ser nomeado. As classificações se baseiam em pontos de vista do consenso. Mas, ao fazerem o processo de ancoragem, as pessoas não estão somente estocando conceitos. Elas tentam entender as motivações, as ações das pessoas observadas, as intenções, de forma a conseguirem formular teorias, para tornar o que não era conhecido em algo familiar.

O processo de objetivação envolve a acoplagem de uma abstração à uma imagem. Para cada idéia, abstração ou palavra, corresponde uma imagem. Logo após uma imagem ter sido assimilada “o que foi percebido, substitui o que foi concebido [...] A defasagem entre a representação e o que ela representa é preenchida, as peculiaridades da réplica do conceito tornam-se peculiaridades dos fenômenos, [...] tornam-se a referência real do conceito”. (Op. cit., p. 74).

Graças a esses processos que integram as representações sociais, Gil Filho (2005) esclareceu que “o ato de representar é a expressão de uma internalização da visão de mundo articulada, que gera modelos para a organização da realidade”. Entre o mundo das representações sociais, ou seja, do universo consensual, e o mundo hierarquizado das relações de poder e das competências técnicas-científicas, ou o universo reificado, estão as ideologias que possibilitam o trânsito entre eles.

4.1.2 A Etnometodologia

A Etnometodologia foi proposta pela obra fundadora de Harold Garfinkel (1967), também na década 1960, intitulada *Estudos sobre Etnometodologia*. Essa teoria foi apresentada como uma abordagem que entende os indivíduos como “sociólogos práticos”, tendo como um de seus pilares teóricos a Fenomenologia, sobretudo os textos de Alfred Schütz. A Etnometodologia é a ciência dos “etnométodos”, ou seja, estuda como os indivíduos realizam as suas práticas, as entendem, as explicam, as descrevem, e como essas atividades constituem a realidade social.

Seu aporte teórico possui alguns fundamentos, oriundos da associação da obra do sociólogo Talcott Parsons, com a Sociologia fenomenológica fundada por Alfred Schütz e com o Interacionismo simbólico. Desse cruzamento epistemológico, surgiu a Etnometodologia que visa observar os fenômenos microsociais, se opondo às correntes clássicas da Sociologia, cujas abordagens pretendem dar conta das questões de macro da realidade social, desconsiderando o potencial modelador dos grupos ou de indivíduos isolados.

A Etnometodologia, então, dá atenção às descrições e explicações que os indivíduos ou grupos fazem, valorizando as suas interpretações. No entanto, este arcabouço teórico não inviabiliza e não perde de vista o contexto social em que estão inseridos os etnométodos dos indivíduos comuns.

Para que um etnometodólogo possa usar este aporte teórico, ele deverá conseguir fazer um intercâmbio entre os mundos empírico e o da ciência. Ou seja, para usar a terminologia da Teoria das Representações Sociais, ele deverá ser capaz de perceber a dialética entre os universos consensual e reificado.

Na Etnometodologia, foram apontados por Garfinkel (op. cit.) cinco conceitos importantes, que explicam como as pessoas comuns podem ser entendidas como “sociólogos de si mesmos e de sua realidade”. Esses conceitos apresentam-se como possíveis ferramentas para a operacionalização das pesquisas de campo de Geografia Cultural.

O primeiro deles é o conceito de Prática ou Realização. Isto tem a ver com o entendimento de como a realidade é construída por seus atores. Não existe uma realidade *a priori*. Ela é feita, à medida que os indivíduos ou grupos interagem, em determinados contextos, com suas práticas.

O segundo conceito é o da Indicialidade. O termo guarda uma relação com a palavra índice, porque supõe que as ações dos atores sociais só podem ser entendidas, dentro do tempo e do espaço em que foram produzidas, não podendo ser desconectadas e nem transformadas em termos diferentes daqueles gerados, originariamente, naqueles contextos. “O sentido é sempre local”, como diz Coulon (1995, p. 37).

A Reflexividade se constitui como o terceiro conceito para a Etnometodologia. “No decorrer das nossas atividades diárias, não prestamos atenção ao fato de que ao falar construímos, ao mesmo tempo em que fazemos nossos enunciados, o sentido, a ordem, a racionalidade daquilo que estamos fazendo no momento”. (COULON, op. cit., p. 41). Esse termo não quer designar, simplesmente, que os atores sociais fazem uma “reflexão” sobre o que estão fazendo em um determinado instante, mas, que enquanto fazem, dizem muito do que é a realidade social que constroem e que, por sua vez, os modela.

O quarto conceito é o da Relatabilidade. Este conceito está associado com o anterior e diz respeito ao que os atores sociais descrevem, partindo dos desdobramentos da Reflexividade. Trata-se da manifestação da Reflexividade, por meio dos relatos dos indivíduos.

E por fim, o conceito de Noção de Membro. A Etnometodologia concebe que um ator social é um membro de um grupo, não propriamente por ele “pertencer” a um grupo em relação face-a-face, mas porque domina a linguagem natural de uma determinada comunidade. Segundo Coulon (Op. cit., p. 48), um membro é “uma pessoa dotada de um conjunto de modos de agir, de métodos, de atividades, de *savoir-faire*, que a fazem capaz de inventar dispositivos de adaptação para dar sentido ao mundo que a cerca”. Dessa forma, pessoas que não se conhecem, podem apresentar a mesma “noção de membro”, por conta de suas representações e de sua produção e reprodução de práticas socioculturais.

Como se pode observar, um encaminhamento metodológico, a partir da Teoria das Representações e da Etnometodologia, é possível, uma vez que, guardadas as terminologias e conceitos específicos, podem ser encontradas diversas semelhanças, na forma como encaram a produção material do cotidiano e as representações do senso comum, em circulação pelas esferas sociais.

4.1.3 A Fenomenologia

A Fenomenologia surgiu como uma postura filosófica no século XIX, notadamente, como uma oposição às ciências positivistas em desenvolvimento na época, em particular, a Psicologia, pois que esta última tinha um caráter naturalista e reduzia a dimensão psíquica à física. A Fenomenologia está, diretamente, relacionada ao nome de Edmund Husserl, que já foi apresentado no primeiro capítulo desta dissertação.

Com a Fenomenologia, Husserl pretendia estabelecer os parâmetros do que chamou de “ciências absolutamente rigorosas”, ou seja, aquelas que se autofundamentam e geram os fundamentos de outras ciências. Nesse sentido, em última instância, a Filosofia seria a única “ciência absolutamente rigorosa” porque forneceria a base para todas as outras ciências. Dessa forma, a Fenomenologia, como uma reflexão sobre como a consciência chega às essências dos fenômenos que se apresentam à percepção, se configuraria como uma Filosofia Transcendental. (CHAUÍ, 1996, p. 7). Ela deveria estar na base de todos os campos científicos, segundo Husserl.

O conceito fundamental para a Fenomenologia é o da intencionalidade. Isso significa que a consciência “é a consciência de alguma coisa; está voltada para alguma coisa”, mais propriamente, trata-se da consciência dos fenômenos ou daquilo que se dá como objeto intencional.

“A consciência é intencionalidade”, significa: toda consciência é “consciência de”. Portanto, a consciência não é uma substância (alma), mas uma *atividade* constituída por *atos* (percepção, imaginação, especulação, volição, paixão, etc.), com os quais se visa algo. A esses atos Husserl chama *noesis* e aquilo que é visado pelos mesmos são os *noemas*. Esta distinção é fundamental para compreender-se a crítica do psicologismo, pois este consiste em confundir noesis e noema, isto é, os atos pelos quais a consciência visa um certo objeto de uma certa maneira, e o conteúdo ou significado desses objetos visados. Quando um psicologista considera que a idéia de um certo objeto é formada pela associação de sensações, percepções e outras idéias, confunde os atos empíricos que o sujeito realiza para alcançar tal idéia, com a própria idéia, que, no entanto, é um conteúdo ou significado não dependente dos atos empíricos do sujeito que procura alcançá-la. Justamente por causa disto, várias noesis diferentes podem estar referidas a um só e mesmo noema. No nível empírico, as noesis são atos psicológicos e individuais para conhecer um significado independente deles. No nível transcendental, as noesis são os atos do sujeito constituinte que cria os noemas enquanto puras idealidades ou significações. Nessa medida, as noesis empíricas são passivas, pois visam uma significação preexistente; as noesis transcendentais são ativas porque constituem as próprias significações ideais. (CHAUÍ, op. cit., p. 7-8)

Ainda que se considerasse um “neocartesiano”, Husserl tentou superar a dicotomia entre sujeito e objeto, instalada pelo *Cogito* de Descartes, dizendo que o conhecimento se dá na relação entre estas duas instâncias, não havendo, portanto, a prevalência de uma ou de outra.

Essa superação implicou no entendimento de que a realidade não é fruto, meramente, de abstrações da mente, mas que “os fenômenos do “mundo vivido” (*Lebenswelt*) devem ser o alicerce da reflexão filosófica”. (ROHMANN, op. cit. p. 162).

Assim, a Fenomenologia pode ser entendida, analiticamente, como a descrição do fenômeno que se dá no nível empírico, ou seja, da apreensão intencional do dado, e no nível constituinte, ou transcendental, da descrição da estrutura da consciência em que há uma atribuição de significado às coisas. Ainda que seja levada em conta a existência das coisas, o factual não interessa à Fenomenologia proposta por Husserl. O que importa é *como* se percebe e se vive (vivência, não como conteúdo, mas como estrutura do conhecimento) aquilo que está fora do sujeito, fazendo com que ele chegue à essência do conhecimento. A palavra essência, como usou Husserl, não se refere à porção irreduzível das coisas, mas ao sentido que o sujeito dá às coisas do mundo factual. Seu objetivo não era realizar uma descrição da existência das coisas, ao contrário, ele propôs que se colocasse a coisa factual, ou a existência, entre parênteses, artifício a que chamou de “epoché”.

Para tentar descrever a estrutura da consciência - de como ela parte do mundo para a preocupação com as operações realizadas para se chegar às essências, ou aos sentidos das coisas como foram apreendidas - na tentativa de chegar às essências, Husserl propôs um método, constituído, basicamente, de duas etapas sucessivas: a redução eidética e a redução transcendental. As duas se constituem como etapas da redução fenomenológica.

Na primeira, o sujeito coloca o mundo exterior “entre parênteses” – metáfora utilizada por Husserl, que era formado em matemática – ou seja, realiza uma redução, em que há uma suspensão da “tese que se tem do mundo como pré-existente”, para se concentrar nas operações que a consciência executa na apreensão dos objetos transcendentais, ou seja, os que estão fora do sujeito. Nesta etapa, “a redução consiste em buscar o significado ideal e não empírico dos elementos empíricos. É uma redução eidética que procura *essências* ou significados”. (CHAUÍ, op. cit., p. 10).

Na segunda etapa da redução fenomenológica, a redução transcendental “visa a essência da própria consciência enquanto constituidora ou produtora das essências

ideais. É nesse nível que noesis e noemas se revelam como absolutamente *a priori*”.
(CHAUÍ, op. cit. loc. cit.).

No sentido de explicar melhor, didaticamente, do que se trata a redução fenomenológica, pode-se propor uma simplificação (QUADRO 6).

QUADRO 6 - REDUÇÃO FENOMENOLÓGICA HUSSERLIANA

REDUÇÃO EIDÉTICA	REDUÇÃO TRANSCENDENTAL
redução à essência, a identificação do momento essencial (do sentido das coisas para o sujeito)	a aplicação desta redução eidética no âmbito da subjetividade, ou seja, transcendental, colocando em evidência, neste âmbito, a dimensão das vivências (da estrutura da esfera ideal da consciência, pensada pelo sujeito)
se dá a partir da percepção, e a percepção remete à corporeidade, à esfera dos cinco sentidos. Mas também se refere aos atos de impulso, aos instintos, às emoções, que remetem à esfera psíquica. A esse dois grupos de atos se dá o nome de hilética.	Os atos de vontade, de inteligência, de decisão, de pensar, remetem à esfera espiritual, que é também uma esfera valorativa. A esses atos se dá o nome de noética.
Hilética = esfera que tem uma face voltada para o mundo exterior – os dados de cor, de som... – e os dados de sensibilidade interior – prazer, dor, bem-estar, mal-estar. A esfera hilética é voltada à corporeidade e à psique	Noética = A esfera, que a partir da hilética, atribui valoração ao que se percebe e ao que se sente, passando-se a uma ideação das coisas externas traduzidas pelos atos internos de pensamento sobre essas coisas; refere-se ao aspecto <i>noético</i> , aquele que Husserl chama de espiritual.

FONTE: adaptado de BELLO, 2004, p. 249-252.

Husserl tentou desenvolver, ao mesmo tempo, uma filosofia e um método que conjugasse os aspectos materiais da existência, com ênfase nos aspectos ideais de apreensão dessa existência fora do sujeito. Para o mesmo noema, ou seja, o mesmo objeto, poderiam ser dirigidas muitas noesis, ou muitos atos de consciência. Dessa forma, a partir das muitas formas de apreensão das essências (sentidos) do objeto, a consciência acabaria “fechando” ou sedimentando imanências, isto é, o mundo só existiria para o sujeito, à medida que a consciência criasse imanências, ou resíduos de determinados aspectos subjetivados do objeto.

Basicamente, entre a percepção e a ideação encontra-se a diferença entre a transcendência da coisa, que a torna inesgotável, e a imanência da idéia, que a torna completamente definida pela e para a consciência. Essa diferença abre o campo para uma atividade fundamental da consciência, amplamente

empregada pela fenomenologia: a imaginação transcendental, que procura, através da variação eidética, captar na multiplicidade infinita dos esboços e perspectivas a unidade de sentido que permite alcançar a idéia de uma coisa que, em si mesma, é inesgotável, mas que pode ser “aprisionada” pelo seu conceito uno e total. A possibilidade de variação eidética (busca do núcleo essencial) pela imaginação transcendental decorre da natureza peculiar da consciência. Embora em cada noesis e em cada noema a coisa transcendente (o que está fora do sujeito) pareça parcial e suscetível de novos desenvolvimentos e esboços, cada noesis e cada noema enquanto tais, isto é, enquanto atos e correlatos da consciência são absolutamente totais e presentes. Cada um deles é completo em si mesmo e, assim, a cada passo a consciência se oferece como integral e absoluta. (CHAUÍ, op. cit., p. 11).

De certa maneira, a Fenomenologia não deixa de ser uma maneira estruturalista de explicação do conhecimento. Guardadas as singularidades dos indivíduos e grupos culturais, que apreendem o real de forma diferenciada, todos, no entanto, têm a mesma dimensão transcendental, ou seja, usam a mesma estrutura de consciência para apreender o real.

Nós temos as mesmas estruturas, porém cada um vivencia conteúdos diferentes, especificidades próprias, peculiaridades próprias. Nós comunicamos no nível das mesmas estruturas, mas não quanto aos conteúdos. Por exemplo: sabemos que uma pessoa experimenta dor, porque eu também experimento, mas que tipo de dor vive o outro? A qualidade com que o outro vive, nós nunca saberemos: o que afirma também a peculiaridade de cada um. Todos temos a possibilidade de perceber, mas as coisas que percebemos e como as percebemos é absolutamente singular, pessoal.” (BELLO, op. cit., p. 119-120)

A Fenomenologia foi apropriada e aplicada de diversas maneiras, por diferentes pensadores. Alfred Schütz, Heidegger, Sartre e Merleau-Ponty foram alguns dos adeptos da abordagem fenomenológica. No entanto, acrescentaram sua contribuição ao pensamento husserliano. Na França, por exemplo, a Fenomenologia se caracterizou como existencialista, pela ênfase dada, principalmente, por Sartre e Merleau-Ponty à existência, às bases materiais do processo de redução fenomenológica, acarretada pela aproximação com o marxismo. Nesse sentido, eles se distanciaram dos postulados de Husserl. Contudo, a base de suas fenomenologias continha inúmeras semelhanças com o pensamento de Husserl.

O existencialismo, na verdade, teve vida breve como corrente filosófica, sendo substituído pelas correntes marxistas. Estas correntes influenciaram o pensamento de Merleau-Ponty no que diz respeito ao tema da história e da dialética histórica. Merleau-Ponty foi um pensador mais articulado do que Sartre, ainda que menos redutível num esquema unitário. Em algumas de

suas lições sobre o tema da natureza, ao longo da década de 1960 na Sorbonne, Merleau-Ponty se posiciona contra a visão científica da natureza, a favor de uma interpretação filosófica – o que demonstra que ele manteve ligações muito estreitas com a escola fenomenológica. Outros aspectos de seu pensamento que comprovam a ligação com Husserl são o interesse pelos temas do corpo e da percepção. Através da análise da percepção, Merleau-Ponty estuda também algumas posições importantes no âmbito da psicologia, como, por exemplo, a Teoria da Gestalt, conforme a qual na percepção nós captamos os elementos da totalidade e não os particulares. Merleau-Ponty aprofunda essas questões, inclusive os aspectos neurológicos da própria percepção e, ligado à percepção, indaga o tema da arte e da pintura. É uma personalidade que tem, portanto, muitos e diversificados interesses e uma mentalidade analítica. Em suma, na difusão da fenomenologia na França há uma ligação com o marxismo, seja em Merleau-Ponty, seja em Sartre. Além disto, vimos que, na França, há uma interpretação existencialista da fenomenologia. Mais recentemente, a fenomenologia foi retomada por pensadores de matriz religiosa: Paul Ricoeur e Emanuel Levinas. Ricoeur é um protestante calvinista, próximo à Igreja católica, atualmente nonagenário. Ricoeur foi discípulo de Gabriel Marcel e sua escola é muito grande, sendo que muitos dos discípulos se interessaram por questões de limite entre a filosofia e religião. Levinas criou uma outra escola com Luis Marion (católico) e trabalharam acerca de algumas temáticas que têm uma significação filosófica e religiosa (como, por exemplo, o dom).” (BELLO, op. cit., p. 77-78).

No campo da geografia, autores como Anne Buttimer, Edward Relph, Yu-Fu Tuan, entre tantos outros da Geografia Humanista podem ser associados à Fenomenologia existencialista, como já ficou explicitado no capítulo anterior.

4.1.4 O conceito de Cultura Transversal

Retomando-se o que foi mencionado no capítulo três desta dissertação, o conceito de “Cultura Transversal”, proposto por Ângelo Serpa (op.cit.) como um novo referencial teórico-metodológico para a Geografia Humanista e Cultural, pareceu ser de grande valia para a compreensão das práticas socioculturais dos indivíduos abordados por esta pesquisa.

A expressão “transversal” se aplica aos campos da cultura de massa e suas subculturas, por exemplo, a “cultura do automóvel”. A transversalidade pode ser percebida empiricamente e é, também, um recorte analítico para a compreensão de como os campos transversais, ou os espaços da cultura de massa, atingem pessoas de diferentes classes sociais, agrupando-as, mesmo que temporariamente, sob a égide de determinadas representações e práticas socioculturais.

Nesse sentido, a observação da transversalidade nesses campos se caracteriza como um instrumento metodológico viável, por meio do qual pode-se compreender a combinação de determinadas representações sociais com as manifestadas “noções de membro”, que se alinham para a circunscrição de uma cultura transversal. Compreendidos os contextos em que a transversalidade ocorre, pode-se desvelar a produção ou o deslocamento contínuo das identidades, em condição de pós-modernidade. Sendo assim, torna-se importante a delimitação do que vem a ser “espaços da cultura de massa”.

São as estruturas de organização transversais que estão na base de um objeto cultural “de massa”, fazendo surgir diferentes subculturas: o *fastfood* do posto de gasolina, por exemplo, está longe de ser uma refeição burguesa ou uma refeição popular, os “espaços verdes” das cidades contemporâneas não são mais nem jardins públicos, nem terrenos baldios... Os espaços da “cultura de massa” são, pois, campos transversais, produtores e produtos de identidades novas. No planejamento da cidade contemporânea a questão central é desconstruir a reiteração da identidade pela imposição da diferença, construindo uma nova dinâmica que não parta das diferenças de classe, reinstalando a divisão. (SERPA, op. cit., s/p.).

Desta forma, adverte Serpa, alguns conceitos e noções importantes para a Geografia Humanista e Cultural devem ser revistos, por exemplo, os conceitos de lugar, de “mundo vivido” e de intencionalidade. Admitindo-se a existência de tais campos de cultura de massa, o entendimento de “lugar” deve ultrapassar o do sentido geográfico de localização que adquiriu um significado especial para quem o vive, levando-se em consideração não só o que é capaz a “intencionalidade” do indivíduo, fundamento maior da Fenomenologia. Diferentemente disso, deve-se analisar como as culturas de massa impactam os lugares, os não-lugares que se transformam em lugares, as identidades, que são bombardeados sistematicamente, por meio dos meios de comunicação de massa e de práticas socioculturais dominantes, que criam e transformam “modos de vida” transversais.

Desse ponto de vista, os carros podem ser entendidos como objetos socioculturais que são apropriados pelos indivíduos, a partir de seus efeitos de massa, como também são vividos como “lugares” topofílicos ou topofóbicos.

O automóvel influencia e influenciou o desenho das cidades, assim como suas formas de percepção e apropriação social. Não só os motoristas e usuários dos veículos particulares percebem e se apropriam de modo diferenciado do espaço urbano, mas também os pedestres, que se adaptam

(ou tentam se adaptar) aos percalços impostos ao seu cotidiano pelo automóvel. Parece, de fato, não haver mais espaço para o andar a pé na cidade contemporânea, devido às facilidades concebidas para o automóvel e a circulação de mercadorias. O pedestre é uma vítima do trânsito automotivo. (SERPA, op. cit., s/p.).

No século XX, as cidades contemporâneas, portanto, passaram a ser construídas ou replanejadas, a partir da cultura de massa do automóvel que influenciou experiências do e nos lugares, de territorialidade e de percepção da paisagem.

4.2 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DA PESQUISA.

A seguir, a cidade de Curitiba será primeiramente abordada, por se tratar do contexto urbano das práticas socioculturais dos entrevistados desta pesquisa. Na seqüência, se procederá a caracterização dos entrevistados.

Curitiba foi fundada em vinte e nove de março de 1693 e recebeu, primeiramente, o nome de Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais e, posteriormente, Curitiba. A Vila foi inaugurada pelo ato fundador de Matheus Martins Leme e pela primeira câmara de vereadores instituída. Em 1842, Curitiba ganhou o *status* de cidade. No ano de 1853, o Estado do Paraná tornou-se independente de São Paulo e Curitiba foi alçada a condição de capital do Estado, contando com uma população estimada em 6.791 pessoas, na época. (IPPUC, 2005). Não há consenso sobre o que significa, exatamente, seu nome.

O estudo etimológico da palavra **Curitiba** é complexo e varia de acordo com os muitos autores que discorreram sobre o assunto. Segundo Antenor Nascentes trata-se de termo de origem tupi “**Ku’ri**”... pinheiro + “**tüba**” ...sufixo coletivo: muito pinheiro, pinhal. Antiga **Curituba**, oficialmente com “**o**” na primeira sílaba, ficando Corituba, que aparece como **curé**...porco + **tyba**... abundância ou **coré** + **tyba**...abundância de porcos. Os dicionaristas Antônio Gonçalves Dias, Orlando Bordoni, Luiz Caldas Tibiriçá, Silveira Bueno e Teodoro Sampaio apresentam praticamente a mesma versão, com pequenas variações: **curi-tyba**...abundância de pinheiros, pinheiral. O pesquisador Mário Arnald Sampaio informa que o termo vem do guarani puro, **Kuri’yty**, corruptela de **Kuri’yndy**...pinheiral. Para o professor de lingüística e renomado escritor, Francisco Filipak, no livro Curitiba e suas Variantes Toponímicas, pág. 44, o termo é variante sincopada de Curiytiba e provém do guarani **Curiy**, que significa pinheiro, acrescido do sufixo tupi **tyba**, **tiba**, abundância. Segundo Filipak o termo foi grafado Curityba pela força da Lei no. 1, de 26 de julho de 1854 e do Decreto no. 1.126 de 19 de dezembro de 1919 e atualizado em Curitiba pela Reforma Ortográfica de 1943. (FERREIRA, 1999, p. 94).

A cidade teve diferentes atividades econômicas predominantes, ao longo de seus 314 anos: a começar pelo tropeirismo, extração de erva-mate e madeira, comércio e serviços em geral, passando pelo associativismo de imigrantes, ainda no século XIX, e atividades de vários segmentos da indústria, a partir do século XX.

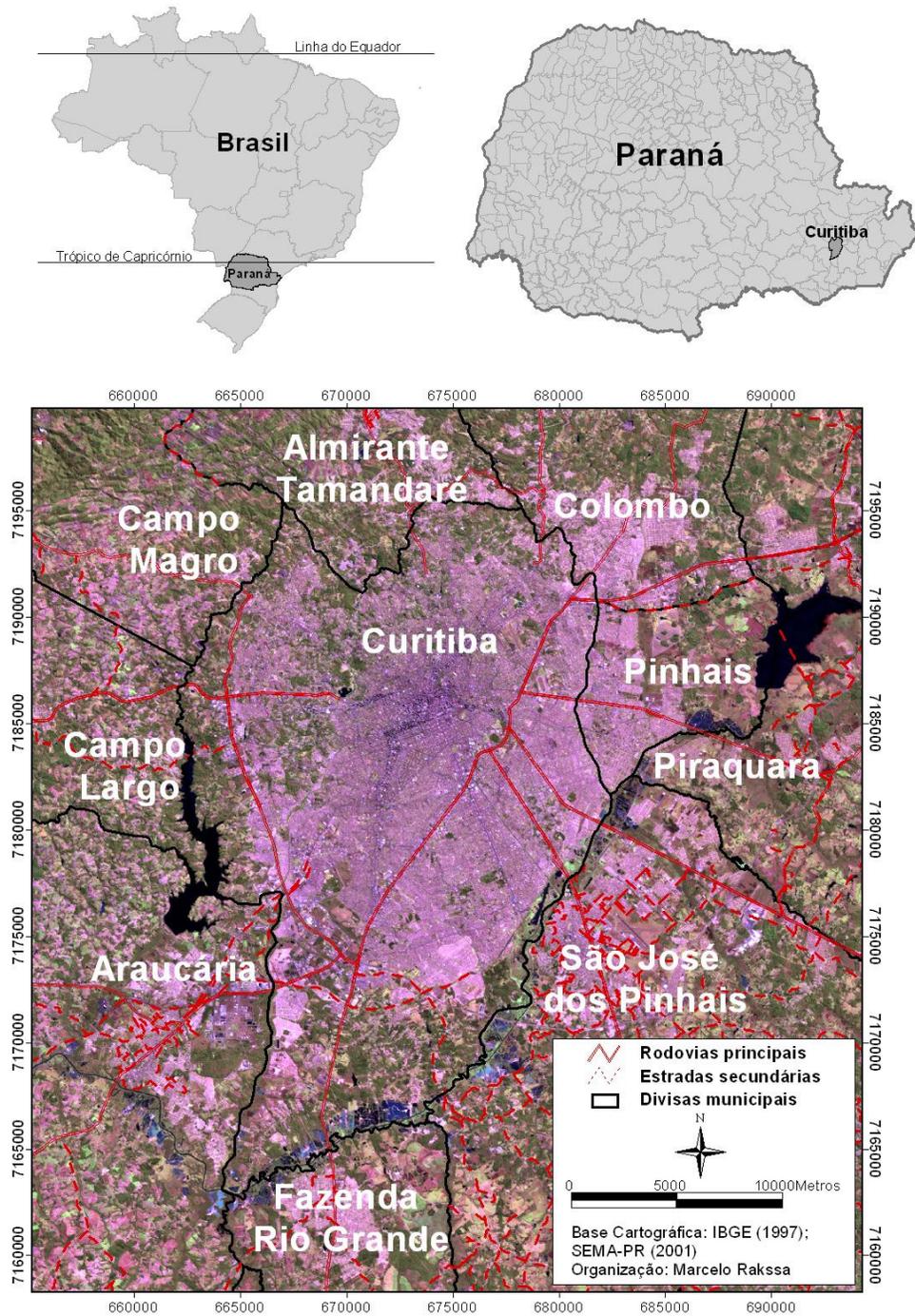
O quadro apresentado, a seguir, aponta as principais características da cidade de Curitiba. (QUADRO 7). Na página seguinte, encontra-se um mapa de sua localização. (MAPA 1).

QUADRO 7 - CARACTERÍSTICAS DE CURITIBA

Área	430,9 km ²
População	1.727.010 (estimativa IBGE/2004)
Bairros	75
Relevo	Levemente ondulado
Área verde por habitante	51 m ²
Extensão Norte-Sul	35 km
Extensão Leste-Oeste	20 km
Altitude média	934,6 m
Latitude	25°25'48" Sul
Longitude	49°16'15" Oeste
Fuso horário	Brasília
Clima	Temperado
Pluviosidade	1.500 mm/ano
Temp. média no verão	21°C
Temp. média no inverno	13°C
Distância de São Paulo	400 km

FONTE: CURITIBA, a cidade da gente. Prefeitura Municipal de Curitiba, 2007 (a).

Localização do município de Curitiba



MAPA 1 – Localização da cidade de Curitiba-PR.

FONTE: IBGE, 1997; SEMA-PR, 2001, organizado por Marcelo Rakssa.

4.2.1 Curitiba: espaço dos carros e de seus motoristas.

Curitiba é uma capital ecológica. Pelo menos, foi o que quis fazer crer um dos *slogans* propostos pela Prefeitura da cidade, entre tantos outros que já teve, ao longo de algumas décadas (KOZEL, 2001). O mais recente deles, da atual gestão do Prefeito Roberto Richa, é “Curitiba, cidade da gente”. Resta saber a que “gente” essa “cidade ecológica” pertence.

As desigualdades sociais são enormes. O descompasso entre o nível técnico e urbanístico e o que se destina, efetivamente, às populações mais carentes na cidade, é percebido, não só por quem vive na pele as injustiças sociais, mas também por integrantes do próprio poder público.

Se a cidade fosse um país, estaria entre os primeiros da América Latina, mas indicadores estão longe do 1.º Mundo. Uma cidade que gera mais riquezas do que diversas nações do planeta. Que tem indicadores sociais muito acima da média brasileira e que se aproximam dos encontrados em países desenvolvidos. Mas que ainda está longe de ser considerada uma capital de Primeiro Mundo, principalmente porque não consegue reduzir a brutal desigualdade entre seus moradores. Essa é a Curitiba que o próximo prefeito vai assumir no início do ano que vem (2005). Os curitibanos se acostumaram com a idéia de que moram em um pedaço da Europa no Brasil. Alguns indicadores sociais, como o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), parecem confirmar essa percepção. Se a capital fosse um país, estaria no grupo daqueles considerados como de “alto desenvolvimento humano”. Mas a idéia de cidade desenvolvida, se não é totalmente incorreta, não é também absolutamente verdadeira. “O IDH não deixa perceber que há uma enorme desigualdade social”, afirma Maria Luiza Dias, coordenadora do núcleo de estudos de políticas públicas do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IparDES). Já o Índice de Gini, que mede a desigualdade na distribuição de renda, revela aquilo que qualquer curitibano pode perceber ao sair dos bairros centrais para visitar a periferia. Se fosse uma nação, Curitiba seria a sétima mais desigual do planeta. Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano 2004 do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), os 20% mais ricos da cidade ficam com 63% da renda gerada em Curitiba, enquanto os 20% mais pobres, com apenas 2,5%. A elevada criminalidade, quando comparada às taxas de países desenvolvidos, é uma consequência quase inevitável desse quadro. “Curitiba é melhor do que a maioria das cidades brasileiras em muita coisa, mas em outras é igualzinha ao Brasil”, afirma o assessor de desenvolvimento humano do Pnud no país, José Carlos Libânio. “A cidade avançou. Mas ainda há muito a fazer”. (MARTINS, 2007 (a)).

Segundo o *site* oficial da Prefeitura Municipal de Curitiba (2007 (c)), na Internet, a cidade é conhecida internacionalmente por se preocupar com o meio ambiente. É digno de nota, o esforço político e institucional do município e do governo

do Estado, para que tivessem sede na cidade a 8.^a Conferência das Nações Unidas sobre a Convenção da Biodiversidade - COP8 – e a 3.^a Conferência do Protocolo de Cartagena de Biossegurança - MOP3 -, em março de 2006. (MARTINS, 2007, (b)).

Esses dois eventos foram realizados por três semanas, com a presença de convidados ilustres e participantes de cento e setenta e três países, e acabaram se constituindo como mais uma estratégia de *city-marketing*¹⁰, na tentativa de reforçar a representação social sobre Curitiba como “cidade de primeiro mundo” e “com um dos índices de melhor qualidade de vida do país”. Esse instrumento informativo tem sido a principal arma das esferas políticas e econômicas da cidade e do Estado do Paraná, para obterem sucesso com o que fazem e atraírem investimentos à cidade, de vários setores nacionais e internacionais, notadamente, os da indústria automobilística.

Essa prática, aliás, é usada ao redor do mundo na pós-modernidade, em que as cidades competem entre si e são vistas como mercadorias a serem vendidas. Nesse movimento, há uma tentativa de grupos dominantes de apagar as diferenças e conflitos socioculturais, com o objetivo de se deixar a cidade mais “palatável”, ao gosto do investidor. Em um artigo em que comparou as estratégias políticas de Curitiba e Barcelona, Espanha, Fernanda Sánchez (2001, p. 45) constatou:

De fato, tanto no caso de Curitiba quanto no caso de Barcelona, as representações tornadas dominantes são cuidadosamente desenhadas para mostrar uma cidade homogênea e apagar as diferenças políticas, culturais, de classe ou de origem étnica presentes no território urbano. Os discursos da cidade-pátria e do consenso-cidadão, da sociedade urbana como um bloco homogêneo sem conflitos de interesses, orientada para um grande objetivo comum, são forjados no interior de políticas urbanas, com o apoio incondicional dos meios e com o uso amplo de variados instrumentos publicitários, atuando como elementos-chave na regulação social e no controle político da população.

É fato, que na década de 1990, Curitiba ganhou visibilidade internacional por programas municipais de proteção ao meio ambiente, conhecidos como “Compra do lixo” e “Lixo que não é lixo” - respectivamente, troca de lixo por alimentos às populações mais carentes e separação e reciclagem de lixo, em que a população vem

¹⁰ Essa expressão se refere a um tipo de instrumento informativo que os planejadores de uma cidade usam, na tentativa de atrair para ela investidores, turistas, consumidores e possíveis habitantes qualificados, detentores de um determinado padrão sócio-econômico. A expressão adquire um sentido pejorativo, quando se sabe que se tentou formar uma imagem da cidade, que não corresponde à realidade. (SOUZA, 2004 a, p. 302-303).

sendo participante ativa. Por esses programas, a cidade recebeu um prêmio da ONU e se caracterizou como “capital ecológica”.

No final dessa década, outro fato marcante aconteceu: instalou-se na cidade de São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, a fábrica de automóveis Renault. Antes dela, porém, veio a Volvo, inaugurada em 1977 e instalada no bairro Cidade Industrial, entre outras que foram chegando mais tarde, depois dessa década, como a Volkswagen/Audi e a Chrysler. A influência de Curitiba no processo de acomodação desse segmento industrial nos municípios vizinhos foi decisiva. (CURITIBA, cidade da gente, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2007 (b)).

Na cidade, é corrente, em determinados extratos da sociedade, o conhecimento de que a fábrica da Renault está localizada em uma área imprópria para a atividade industrial, devido a sua proximidade com os mananciais de água do lado leste, em São José dos Pinhais e Piraquara, região metropolitana de Curitiba. Isso feriu, frontalmente, o Plano de Desenvolvimento Integrado de 1978, que não previa ocupações urbanas desse lado da região metropolitana, pelo motivo já mencionado. As ocupações irregulares se intensificaram no período de modernização das décadas de 1970 e 1990. (LIMA; MENDONÇA, 2001). Mesmo com exemplos como esse, a cidade mantém o *status* de “cidade ecológica”.

Como ilustração de como veículos de comunicação, interesses de grupos empresariais e estratégias políticas se conjugam para criarem ou fortalecerem representações sociais, é necessário se recorrer, novamente, ao veículo de comunicação de massa mais lido na cidade de Curitiba, o jornal Gazeta do Povo. (CURITIBA 313, 2006).

No ano de 2006, na oportunidade do aniversário de Curitiba, esse jornal publicou um suplemento especial, referente aos 313 anos de existência da capital do Estado. Esse suplemento, que contou com 17 páginas, apresentou vários dados retirados de órgãos públicos, com o intuito de traçar um panorama histórico da cidade. Na página de capa desse suplemento, apareceram fotos de oito pessoas com diferentes perfis segurando, cada uma, letras de diferentes tipologias, que juntas e ordenadas formavam a palavra “Curitiba”. Na parte inferior central da capa, apareceu o número “313”, grafado com uma tipologia que remete ao passado, e os nomes e profissões de quem estava segurando as letras. No canto superior direito, de forma destacada, estava impressa a logomarca da fábrica de automóveis Renault.

Curiosamente, nas páginas centrais 8 e 9 – é notório o conhecimento de que páginas centrais, em veículos de comunicação de massa, são as mais caras – havia uma propaganda do lançamento do carro Megane 2007, da fábrica Renault. Destacaram-se na propaganda, além do carro sendo visto por modelos representando diferentes grupos socioculturais de setores médios da sociedade, os seguintes elementos: a) o *slogan* “muita gente vai querer estar no seu lugar”; b) no canto superior esquerdo da página 8, a logomarca da empresa, acompanhada da expressão “Megane. Renault criador de automóveis”; c) no canto inferior esquerdo da página 9, havia algumas logomarcas, notadamente, uma do IBAMA/PROCOVE, com a expressão “homologado”; d) ainda na mesma página, no canto inferior direito, uma bandeira do Estado do Paraná, acompanhada da seguinte expressão: “Renault paranaense, com muito orgulho”; e) mais um detalhe que interessa a essa pesquisa, diretamente: a placa do carro Megane fotografado era REN-0084, São José dos Pinhais-PR, em uma alusão óbvia a própria fábrica automotiva.

Fechando o suplemento especial do jornal, na página 17, mais uma propaganda da Renault em que apareceu a repetição de alguns elementos da propaganda das páginas centrais - tais como a bandeira do Estado e a expressão que a acompanha, a logomarca da fábrica, a logomarca do IBAMA/PROCOVE – acompanhados do *slogan* “Aproveitamos que hoje é aniversário de Curitiba para apresentar a nova chave da cidade. Curitiba, 313 anos”, em uma referência à chave do novo carro que estava sendo lançado.

A intencionalidade da corporação em sedimentar a identificação de sua marca com a “cidade ecológica” e tecnologicamente avançada é óbvia. Também parece ser intencional a manobra para se criar uma identificação do consumidor com o novo carro, usando-se, para isto, a duplicidade de sentidos: o carro em questão como um “lugar” privado e privilegiado em espaços públicos, invejado por outros cidadãos de Curitiba; o “lugar” Curitiba/Estado do Paraná, digno da cobiça de pessoas de fora.

De outra perspectiva, o mesmo veículo de comunicação de massa que publica matérias em que faz críticas ao poder público, se associa com interesses privados – patrocinadores – para reforçar determinadas imagens da cidade e dos grupos dominantes. Como o tom do suplemento inteiro era otimista e destacava aspectos positivos da cidade, utilizando-se de várias estatísticas oficiais selecionadas, isso, certamente, serviu ao interesse da gestão política.

Na tese de doutorado intitulada *Das Imagens às Linguagens do Geográfico: Curitiba a “capital ecológica”*, Kozel (op. cit.) constatou que entre cento e vinte pessoas, entre esses, noventa moradores de Curitiba, selecionados no campo de sua pesquisa, essa representação da cidade foi referendada.

O enfraquecimento do poder público em razão do crescimento de políticas neoliberais no mundo, que tiveram uma expansão a partir da década de 1980 com a era Reagan/Thatcher, fez com que as gestões administrativas se desvencilhassem, cada vez mais, de suas obrigações socioambientais e tentassem desvirtuar planejamentos urbanos.

O Estado de Bem-estar, fundamentado em políticas econômicas de tipo keynesiano, começa, a partir dos anos 70, a entrar em crise, em função de várias dificuldades para o financiamento do setor público. Isso abriu caminho para o avanço do ideário chamado de neoliberal, que se pauta pela defesa de um “Estado mínimo”. As conseqüências disso foram a privatização de empresas estatais, a desregulamentação gradual da economia e a retração ou desobrigação do Poder Público, mesmo em setores como saúde e educação. (SOUZA, 2004 b, p. 22).

As parceiras de setores públicos enfraquecidos são as gestões político-administrativas das cidades que querem substituir planejamento por “gestão”, no sentido pejorativo e “marketeiro” do termo.

O Estado deixaria de lado, em grande parte, a função de regulador (criando normas e leis que possam fazer a mediação entre pessoas, instituições e empresas), e passaria a substituir o planejamento por uma prática administrativa de estilo “empresarial”, tratando a cidade quase como se ela fosse uma empresa, e imitando os procedimentos e as estratégias do setor privado: ao invés de uma regulação do uso do solo que visa o bem comum, a busca febril de investimentos da parte de grandes empresas (nacionais e estrangeiras) com a finalidade de gerar empregos, elevar o *status* e melhorar a imagem da cidade. Vale tudo para aumentar a “competitividade” da cidade: de incentivos fiscais a muita, muita propaganda sobre as supostas vantagens da cidade em questão (city marketing). (SOUZA, op. cit. p. 23).

A propaganda oficial e a informal de Curitiba vêm surtindo efeitos há alguns anos. Em uma matéria publicada no dia 20 de janeiro de 2007, o jornal *Gazeta do Povo* do grupo RPC/Rede Globo, apresentou a opinião de alguns turistas sobre Curitiba. Nela, foi comentada a percepção do setor de guias de turismo que declararam ser freqüente o interesse dos turistas pela cidade, aventando, inclusive, a hipótese de se mudarem de suas cidades de origem para Curitiba.

Segundo uma pesquisa realizada em 2005, pela Paraná Turismo, órgão do governo do Estado, entre os turistas que chegam, metade é constituída por aqueles que

vêm por conta de eventos de negócios e compromissos profissionais. A outra metade é formada por turistas que se interessam pelos aspectos turísticos da cidade. Tanto em um grupo como no outro, há interesse, também, por aspectos do planejamento urbano e da gastronomia. O maior número de turistas é do próprio Estado. Os homens são a maioria, constituindo 70,6% desse público de visitantes. Os brasileiros gastam em sua passagem pela cidade, em média, U\$ 75,50 e os estrangeiros, U\$ 78,50 e, na maioria das vezes, não chegam a ficar quatro dias na cidade. Um pouco mais da metade deles, é constituída por pessoas dos outros estados do sul, de São Paulo e do Rio de Janeiro, entre os mais expressivos, e chega à cidade de carro.

A cidade, na ótica desses turistas entrevistados pela pesquisa oficial, está aprovada, de maneira geral. A representação de que a cidade é muito limpa, é ecologicamente correta - porque separa e recicla seu lixo -, e tem um nível sociocultural alto, é recorrente. Também há a representação de que em Curitiba não há pobres, nem população negra. (FERNANDES, 2007 (a), p. 3-4).

No período de final de janeiro ao começo de fevereiro do corrente, esse mesmo jornal tratou de publicar matérias referentes aos desafios do mundo, frente ao aquecimento global.

Somente no dia vinte e um de janeiro, foram três matérias em diferentes cadernos do jornal, abordando o “efeito estufa”, a questão do aumento das temperaturas em Curitiba e no Estado do Paraná, e o debate de urbanistas da cidade sobre os desafios, especialmente, na área de transportes para o século XXI. (BALDRATI, 2007, p. 8; DRECHSEL, 2007, p. 9; FERNANDES, 2007 (b), p. 5).

No dia vinte e cinco de janeiro, foi publicada uma outra reportagem sobre o discurso da chanceler alemã Angela Merkel, presidente do grupo dos G8 – grupo constituído por EUA, Japão, França, Alemanha, Inglaterra, Canadá, Itália e Rússia – e da União Européia, que abriu mais uma rodada de negociações do Fórum Econômico Mundial de Davos, Suíça. Nessa oportunidade, a chanceler se dirigiu aos membros da Organização Mundial do Comércio – OMC – e aos integrantes do G8 pedindo que ampliassem o diálogo com países emergentes. Pediu, ainda, que todos aprofundassem esforços no sentido de combater o aquecimento global, causado pela emissão de gases de efeito estufa. (GAZETA DO POVO, 2007, p. 26).

No dia três de fevereiro - um dia depois da divulgação do Relatório do Painel Intergovernamental sobre mudanças climáticas da Organização das Nações Unidas, ONU – a Gazeta do Povo publicou uma síntese das principais revelações sobre o clima

apontadas nesse relatório e as considerações de especialistas no assunto. (GAZETA DO POVO, 2007, p. 22).

A intencionalidade do jornal em relacionar todos esses assuntos, nesse curto período de tempo, parece ser óbvia. Na mídia nacional, tem-se observado, recentemente, a intensificação e a profusão de matérias jornalísticas acerca desse tema. Essas matérias, colocadas em relação, tentaram associar o futuro da cidade com o que está acontecendo no globo em termos ambientais. As causas dos atuais problemas apocalípticos, apontados no relatório da ONU sobre os gases do “efeito estufa”, são antrópicas. Como Curitiba está implicada nesse processo?

Curitiba, desde a sua fundação em 1693, viu uma crescente aceleração, primeiramente de projetos incipientes de urbanização e, a seguir, a industrialização associada com projetos urbanísticos de grandes dimensões, especialmente, a partir de meados da década de 1960. A cidade não escapou da onda do “milagre econômico” e da exigência de modernização que se espalharam pelo país, a partir da instalação da ditadura militar. (KOZEL, op. cit. p. 35). Nesse período, os debates sobre urbanismo e planejamento da cidade foram intensos. Eles se concentraram, especialmente, no desenho da malha viária e do urbanismo que atendessem aos novos desígnios imaginados por seus planejadores para a cidade.

Em 1943, a cidade ganhou um plano urbanístico, conhecido como *Plano Agache*. Ele deixou a sua marca em alguns equipamentos da cidade: nas alamedas e nos centros funcionais, no Mercado Municipal (abastecimento), no Centro Cívico, no bairro Rebouças (industrial) e no Centro Politécnico (universitário). Na concepção do plano, estavam importantes recomendações: que fosse implementado um conjunto de avenidas, formado por perimetrais, radiais e diametral; que se procedesse ao código de obras e zoneamento; que se configurassem os centros especializados por atividade. (IPPUC, 2005).

A cidade, que já havia sofrido a intervenção de um engenheiro francês, Pierre Taulois, em meados do século XIX, cujas idéias “apontavam para uma cidade de forma regular, quadrilátera, com cruzamentos em ângulos retos e bem definidos, já denotando alguma preocupação com a circulação dentro da malha urbana” (IPPUC, op. cit.), viu um novo marco ser posto em execução: o plano de urbanismo de 1965. Dele, resultou o Plano Diretor da cidade e a criação do IPPUC. Desde o seu início, esse Instituto sempre teve uma estreita relação com o departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Paraná e se constituiu como uma autarquia.

Entre as suas atribuições, o IPPUC (op. cit.) tinha:

a elaboração e o encaminhamento ao Executivo Municipal de anteprojeto de Lei, fixando o Plano Urbanístico de Curitiba; a promoção de estudos e pesquisas para o planejamento integrado de desenvolvimento do Município; a apreciação dos projetos de Lei e de medidas administrativas que possam ser representativas para o desenvolvimento da cidade; a integração aos demais órgãos da administração pública para racionalizar o desenvolvimento da cidade em todos os aspectos; a criação de condições de implementação e continuidade que permitam a adaptação constante dos planos setoriais ou globais às realidades do desenvolvimento municipal, além da coordenação do planejamento local com as diretrizes regionais ou estaduais. [...] Em 1991, com a Lei da Reforma Administrativa, o IPPUC passou a incorporar mais atribuições: articular e consolidar programas, projetos e planos, dentre as várias unidades administrativas do Município; disseminar as práticas desenvolvidas em Curitiba, através da participação em eventos nacionais e internacionais e através de visitas e cooperação técnica com instituições, cidades e países de todo o mundo.

De fato, esse instituto se caracteriza como o principal responsável pelas mudanças físicas mais significativas que a cidade veio mostrando, desde a década de 1960. E também pelas virtuais. As representações sociais que se tem de Curitiba - em níveis local, nacional e internacional – devem muito a ele.

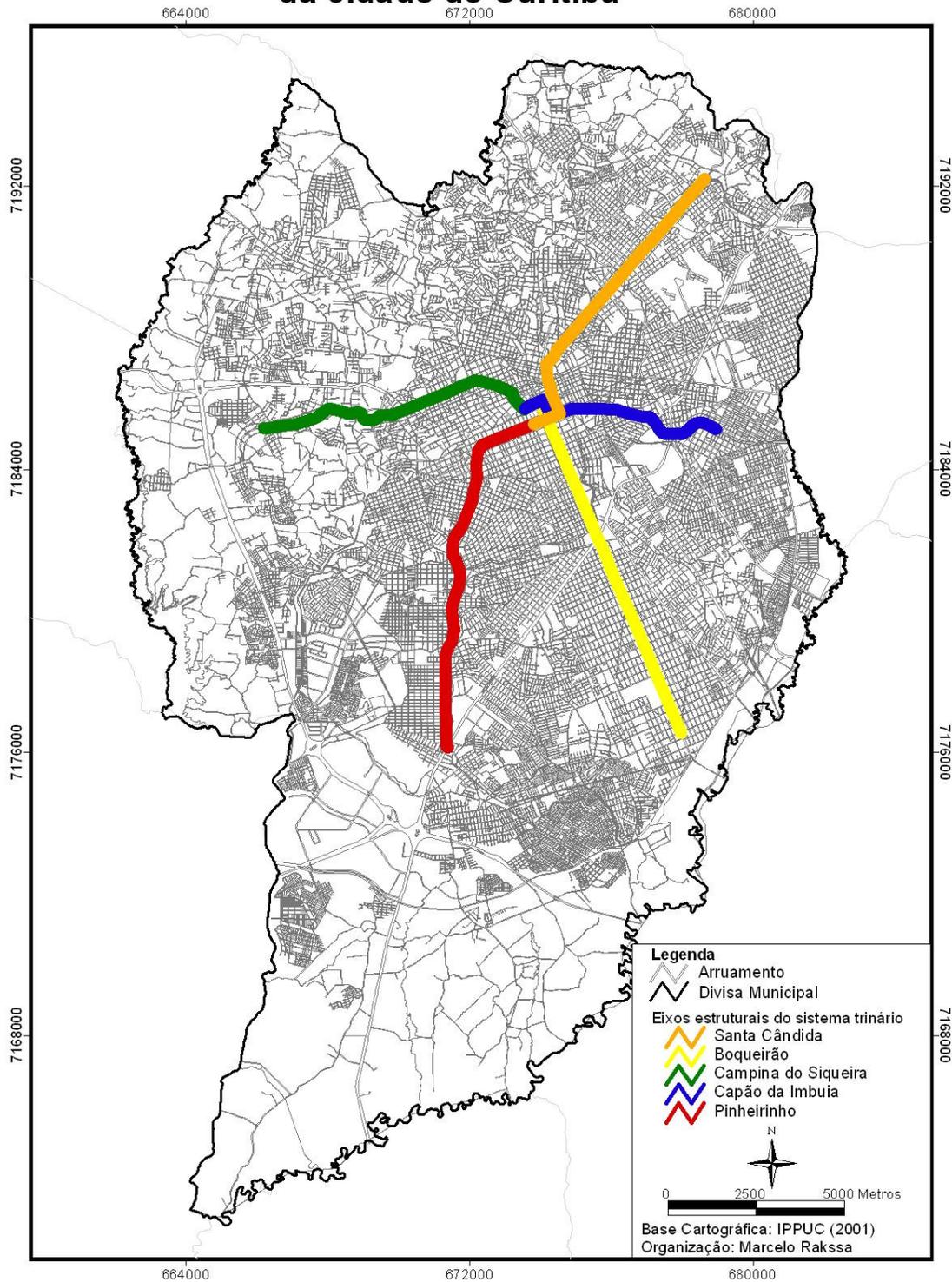
Entre as inúmeras responsabilidades que recaíram sobre o IPPUC - desde se pensar na preservação de patrimônio já na década de 1970, até a concepção de um modelo de geoprocessamento, a partir de 1984 – estava o estabelecimento de diretrizes viárias. Essa tarefa foi fundamental na constituição do sistema de zoneamento que organizou a vida da cidade em segmentos, com atividades e uso do solo bem definidos. “As vias públicas dão forma às estruturas urbanas. Delimitam bairros e zonas, estabelecendo fronteiras e articulações que permitem dar continuidade à malha urbana, integrando áreas distantes, bem como áreas de realidades sociais diversas”. (IPPUC, op. cit.).

Dessa forma, uma das mais importantes implementações do Instituto foi o Sistema Trinário, a partir de 1971. Ele se constitui por uma pista central de ônibus, conhecida como “canaleta”, que é ladeada por duas pistas de tráfego lento, uma para cada sentido, e, ainda, por duas pistas de tráfego rápido, também em dois sentidos, conhecidas como “vias rápidas”. O Sistema Trinário, do ponto de vista do planejamento, objetivou o desenho da circulação viária, o uso do solo e de transporte coletivo, que associados, acarretaram um adensamento populacional, onde ele foi implementado.

Assim, foi criado o sistema do ônibus expresso, em 1974, que visava o transporte de massa, e transita, até hoje, pelas canaletas do Trinário. Esse sistema foi entendido pela opinião pública como um “metrô de superfície”, com estações de embarque e desembarque, uma comunicação visual definida e um sistema de alimentação de outros ônibus. O sistema compreende terminais de ônibus e estações-tubo ao longo dos eixos estruturais.

O primeiro Trinário implementado foi o do eixo norte-sul, ligando os bairros Santa Cândida e Pinheirinho. Logo depois, vieram a ligação Centro-Boqueirão, por meio da rua Marechal Floriano, e a Conectora Cinco, que liga o Centro, via o bairro Campina do Siqueira, com o bairro Cidade Industrial. (MAPA 2). “Curitiba cresce a bordo e em torno dos ônibus”. (IPPUC, op.cit.). Essa afirmativa parece corresponder à realidade. Mas, não cresce só a bordo dos ônibus. Pelo visto, passou a crescer a bordo e em torno dos carros também. Pode-se dizer, com mais precisão, que a cidade cresceu, a partir da década de 1970, em torno de seus eixos estruturais que funcionam como grandes artérias da cidade e onde eles terminam, a vida fica prejudicada.

Eixos estruturais do sistema trinário da cidade de Curitiba



MAPA 2 – Sistema Trinário de Curitiba, ligando bairros no sentido norte-sul, leste-oeste e o que passa na rua Marechal Floriano Peixoto, em amarelo.
FONTE: IPPUC, 2001. Organizado por Marcelo Rakssa.

As importantes transformações causadas pela intensificação da urbanização e modernização, desde a década de 1950, no Estado do Paraná, fizeram com que a população migrasse da zona rural para as cidades. Isso, por exemplo, acarretou um aumento populacional no Estado da década de 1950 a 1970 de 2,1 milhões para quase 7 milhões de habitantes, apresentando um crescimento de 5% a.a. A cidade de Curitiba, em 1950, tinha pouco mais de 50.000 habitantes e, em 1970, atingiu 1 milhão. Até o ano 2000, Curitiba via a sua população crescer num ritmo superior a 3% a.a. A região metropolitana de Curitiba se confirmou como a maior área de concentração populacional do Estado. Hoje, Curitiba conta com uma população estimada em 1,7 milhão de pessoas. Uma vez que a frota de carros da cidade está estimada em torno de 1 milhão de carros, a razão é de quase um carro para dois habitantes. (MOURA, 2004).

Aqueles que não possuem um carro, por opção ou por falta de recursos, são impactados de diferentes maneiras, por ele e por seus motoristas, no âmbito da cidade: pela poluição sonora e do ar – os carros emitem gases que contribuem para o efeito estufa -, pelos congestionamentos intermináveis, pela falta de educação e de gentileza no trânsito, pela falta de prudência, negligência ou imperícia. E a mais perversa e sutil de todas, a violência simbólica, pela apropriação do espaço público exercida por meio da posse de um carro, objeto de distinção sociocultural.

Desde o primeiro carro da cidade, trazido por Francisco Fido Fontana, em 1903, a frota de veículos tem crescido, consideravelmente. (DETRAN, 2007). Acompanhando o *slogan* “o petróleo é nosso”, na década de 1950, o Brasil viu um aumento repentino de veículos em trânsito por poucas e precárias estradas. Agora, são muitas e precárias.

O automóvel, então, virou paixão nacional. Essa representação veio sendo bastante explorada pela mídia e por corporações, que não perdem uma oportunidade de seduzir e de tentar criar uma identidade dos potenciais consumidores com a “cultura do carro”.

Com um esforço de memória, pode-se resgatar um exemplo desse tipo de publicidade. Na década de 1980, uma empresa de postos de gasolina apresentou um casal de meia-idade a bordo de um carro em movimento, no qual faziam um resgate de memórias, enquanto passavam por uma estrada. O suposto marido da mulher, perguntava-lhe se ela se lembrava do primeiro carro que eles tiveram, depois que haviam se casado, e de todos os outros que vieram, sucessivamente, ao longo de anos. Ele mesmo respondia às perguntas que fazia à mulher, lembrando-se, inclusive, da combinação de letras e números de cada uma das placas dos carros que tivera.

Obviamente, que era ele quem dirigia o carro. Ao finalizar a recordação dos carros, de suas características e placas, ele se virou para mulher, querendo uma confirmação dela, e disse: “Não é..., não é... Éeerrr...”. Ele havia se esquecido o nome da sua mulher. O *slogan* da propaganda era, mais ou menos, esse: “Postos Ipiranga. Apaixonados por carro, como todo brasileiro”.

4.2.2 Uma maneira inusitada de tornar visível o invisível: a placa de carro

Sabe-se que existe um sistema de ordenação e localização, adotado pelos órgãos reguladores de trânsito no Brasil – Diretoria Nacional de Trânsito, DENATRAN e Departamentos de Trânsito, DETRAN -, que destina uma combinação alfanumérica para a placa de cada carro. É igualmente sabido que, se o proprietário de um carro novo quiser, ele poderá, no ato do emplacamento do seu veículo, pagar uma taxa e escolher a combinação de letras e números para a sua placa. No caso do Estado do Paraná, a taxa recolhida desta forma é encaminhada para o Programa do Voluntariado Paranaense – PROVOPAR, órgão ligado ao governo do Estado do Paraná, para obras assistenciais.

Em geral, quando isso ocorre, as placas de carros funcionam como uma mídia, veiculando as mensagens dos seus donos. Essas mensagens, muitas vezes, revelam aspectos da identidade dos indivíduos, como por exemplo: dados pessoais, como nome ou data de nascimento; crença religiosa; ideologia; preferências estéticas, sexuais ou políticas; idiossincrasias; dados institucionais ou empresariais; aspectos do próprio carro.(FIGURA 1). Como exemplos desse último tipo de utilização da placa, em que as placas remetem e reforçam aspectos do próprio carro, em Curitiba, foram observados vários veículos em circulação, inclusive com placas de outros municípios, que se encaixam nessa categoria. Por exemplo: a placa BCW-0540 (CWB é abreviatura de Curitiba no sistema de passagens aéreas), pertencente a um veículo BMW, tipo 540; a placa CEU-9373, pertencente a um veículo Golf azul, em que havia um adesivo com a inscrição “Deus é fiel”. Uma outra placa vista em Curitiba, digna de menção pela ameaça que parece carregar ou por uma controversa preferência pessoal do condutor, tem a seguinte combinação de letras e números: GUN-0045 (*gun*, em inglês = arma de fogo; 45 é o calibre de uma arma automática).

Essas manifestações adquirem uma face interessante, ao levar-se em consideração que um sistema massificador, como o utilizado na identificação de veículos, passa a ser humanizado e ganha uma significação especial, quando os donos

dos carros usam as placas como canais de expressão e de diferenciação no contexto urbano. Por outro lado, o mesmo sistema que massifica, deixa uma brecha para que os proprietários possam se individualizar, auxiliando-os na transformação de seus carros em lugares.



FIGURA 1 – Placas de carros, fotografadas em Curitiba e Antonina-PR, em julho de 2005.

FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, 2005.

A dialética entre o universo reificado e o do senso comum, do cotidiano, pode ser observada nessas práticas, que têm na cultura do carro uma mediadora e provocadora de políticas econômicas, socioculturais e urbanísticas, de grupos governamentais e privados no país. Essas políticas causam uma diluição da dimensão social, uma vez que a cultura de massa do carro, tende a uma homogeneização do comportamento, do ponto de vista da coletividade, mas acirra o individualismo, pois separa os indivíduos do convívio social, confinando-os em seus carros, que mais se assemelham a exoesqueletos.

Esta é uma forma de estudar a sociedade contemporânea, visto que o automóvel é um objeto, ou melhor, uma mercadoria, que nasce com a industrialização e se desenvolve no e para o urbano. O desenvolvimento simultâneo da indústria automobilística e do capitalismo se expressa inclusive nos termos utilizados para designar maneiras de organizar a produção (fordismo, pós-fordismo, toyotismo). Foi através da necessidade de constituição do sistema automobilístico que se direcionou boa parte do desenvolvimento industrial e planejamento urbano. Suas necessidades técnicas impulsionaram a indústria; suas necessidades de espaço e de movimento veloz, como é o caso de São Paulo, redimensionaram o desenho urbano. O automóvel, tanto construtor quanto destruidor, encanta o homem. (SCHOR, 2007).

Na cidade de Curitiba, os órgãos que estão, diretamente, ligados à questão viária e ao trânsito são o IPPUC/Prefeitura Municipal de Curitiba, o Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN-PR -, a empresa Urbanização de Curitiba - URBS, o Batalhão de Polícia de Trânsito – BPTRAN -, a Diretoria de Trânsito – DIRETRAN.

De forma menos imediata, a cidade está ligada ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN -, ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN-, ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT-, à Polícia Rodoviária Federal, ao Departamento de Estradas e Rodagem – DNER, aos DETRANS de outros Estados e ao Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN.

Todos estes órgãos estão integrados ao DETRAN-PR, pelo Sistema Conveniado de Multas, concebido pela Companhia de Informática do Paraná – CELEPAR.

No Paraná, os dados oficiais mostram que a frota em circulação corresponde a quase três milhões e setecentos mil veículos, sendo que quase um milhão deles está em circulação em Curitiba. (TABELA 2).

Segundo entrevista realizada¹¹ com o coordenador de veículos Cícero Pereira da Silva, do Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN-, em Curitiba, desses carros em circulação na cidade, quase 20% da frota é constituída por carros que têm placas escolhidas. Esse percentual é significativo, mostrando que se trata de uma prática corrente.

TABELA 2 – EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS, EM CURITIBA, DE 2000 a 2006.

TIPO	ANO 2000 (1)		2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	Nº	%												
AUTOMÓVEL	508.996	7,11	545.184	7,11	573.084	5,12	592.271	3,35	627.259	5,91	668.855	6,63	704.586	5,34
CAMINHÃO	24.611	1,73	25.037	1,73	25.419	1,53	25.586	0,66	26.473	3,47	28.331	7,02	30.171	6,49
CAMINHÃO-TRATOR	6.084	3,68	6.308	3,68	6.303	-0,08	6.588	4,52	6.833	3,72	7.571	10,80	7.859	3,80
CAMINHONETE	2.909	175,52	8.015	14,429	80,02	18.833	30,52	25.482	35,31	30.423	19,39	34.519	13,46	
CAMIONETA	63.413	-0,26	63.247	-0,26	59.172	-6,44	56.258	-4,92	54.845	-2,51	56.728	3,43	57.858	1,99
CICLOMOTOR	969	9,91	1.065	1,119	5,07	1.143	2,14	1.138	-0,44	1.134	-0,35	1.115	-1,68	
MICROÔNIBUS	2.264	8,13	2.448	3,88	2.543	2.597	2,12	2.683	3,31	2.849	6,19	2.923	2,60	
MOTOCICLETA	36.037	11,34	40.123	14,03	45.753	12,10	51.288	14,16	58.548	14,93	67.287	14,93	76.384	13,52
MOTONETA	5.705	13,22	6.459	18,11	7.629	9,449	23,86	11.518	21,90	14.025	21,77	16.040	14,37	
ÔNIBUS	4.745	1,39	4.811	0,08	4.815	4.752	-1,31	4.814	1,30	4.780	-0,71	4.926	3,05	
QUADRICICLO	18	-16,67	15	14	-6,67	13	-7,14	11	-15,38	11	0,00	10	-9,09	
REBOQUE	11.271	5,04	11.839	12.400	4,74	12.859	3,70	13.525	5,18	14.142	4,56	14.693	3,90	
SEM-REBOQUE	7.662	6,59	8.167	8.456	3,54	8.966	6,03	9.152	2,07	9.477	3,55	10.046	6,00	
SIDE - CAR	...	-	1	-	5	400,00	11	120,00	15	36,36	17	13,33		
TRATOR DE ESTEIRAS	5	0,00	7	40,00	8	14,29	9	12,50	10	11,11	10	0,00		
TRATOR DE RODAS	37	29,73	82	70,83	97	18,29	103	6,19	112	8,74	142	26,79		
TRATOR MISTO	7	14,29	7	-12,50	9	28,57	9	0,00	6	-33,33	9	50,00		
TRICICLO	49	32,65	93	43,08	151	62,37	180	19,21	198	10,00	230	16,16		
UTILITÁRIO	...	-	256	67,32	413	61,33	707	71,19	1.200	69,73	1.926	60,50		
TOTAL	674.781	7,15	722.997	7,15	761.582	5,34	791.286	3,90	843.300	6,57	907.154	7,57	963.464	6,21

FONTE: DETRAN-PR, 2007. Nota (1): Redução da frota em dezembro de 2000, por conta da retirada de veículos com placas amarelas do registro do DETRAN.

¹¹ Entrevista realizada em 29/03/06, no DETRAN/Tarumã, Curitiba, PR.

De acordo com o que foi visto na tabela, a redução do número de veículos cadastrados no DETRAN aconteceu em 2000, por conta da consolidação do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM. Naquele ano, as placas amarelas de veículos antigos foram retiradas, definitivamente, do registro informatizado de veículos.

O RENAVAM foi criado em seis de março de 1986, pelo Ministério da Justiça, com o objetivo de integrar informações sobre a frota de veículos em circulação por todo o país. Trata-se de um registro informatizado, que possibilita a interligação com bancos de dados estaduais, cuja concepção teve início em 1985 e foi concluída em 1991, quando os dois primeiros Estados brasileiros foram interligados: Paraná e São Paulo.

Antes, porém, foi instituída uma classificação das placas dos veículos, que apresenta uma combinação de três letras e quatro números, em substituição às antigas placas de duas letras e quatro números.

A possibilidade de combinações de letras e números das placas amarelas só resultava em seis milhões e meio de combinações, o que causou a duplicação ou triplicação das placas com mesma combinação. A permanência dessa situação se constituiria como um grande problema, pois, em 1990, a frota nacional já tinha alcançado o patamar de dezoito milhões, seiscentos e oitenta e nove mil e trezentos e vinte e sete carros.

As novas placas permitem o uso de cento e setenta e cinco milhões, setecentos e sessenta mil combinações. Nesse número, estão sendo somadas séries que começam com as letras “K”, “W” e “Y”, que, de fato, não são disponibilizadas pelo DENATRAN ao mercado. Hoje, isso dá uma margem de reserva de 74% das combinações, uma vez que a frota nacional estava estimada, em dezembro de 2006, em quarenta e cinco milhões, trezentos e setenta e dois mil, seiscentos e quarenta veículos. Destes, quase dez milhões estão na região sul do Brasil, correspondendo a segunda maior frota por região do Brasil, depois da frota da região sudeste. (DETRAN, op. cit.; DENATRAN, 2007).

Abaixo, pode-se ter uma idéia da classificação e distribuição das placas de carro nos Estados do Brasil, após a implantação do RENAVAM. (TABELA 3, MAPA 3).

TABELA 3 – ESTADOS BRASILEIROS LIGADOS AO RENAVAM E RESPECTIVAS SÉRIES DE PLACAS.

UF	DATA APROV.	DATA INAUG.	SÉRIE INICIAL	SÉRIE FINAL
PR	20/02/90	20/02/90	AAA 0001	BEZ 9999
SP	01/07/91	10/10/91	BFA 0001	GKI 9999
MG	01/08/91	01/08/91	GKJ 0001	HOK 9999
MA	25/10/91	04/11/91	HOL 0001	HQE 9999
MS	25/10/91	4/11/91	HQF 0001	HTW 9999
CE	02/03/92	17/03/92	HTX 0001	HZA 9999
SE	01/07/92	13/07/92	HZB 0001	IAP 9999
RS	23/07/92	22/09/92	IAQ 0001	JDO 9999
DF	28/07/92	03/08/92	JDP 0001	JKR 9999
BA	14/12/92	28/12/92	JKS 0001	JSZ 9999
PA	05/07/93	20/07/93	JTA 0001	JWE 9999
AM	28/07/93	05/08/93	JWF 0001	JXY 9999
MT	08/09/93	13/09/93	JXZ 0001	KAU 9999
GO	25/10/93	09/11/93	KAV 0001	KFC 9999
PE	17/03/94	29/03/94	KFD 0001	KME 9999
RJ	21/03/94	21/03/94	KMF 0001	LVE 9999
PI	24/03/94	28/03/94	LVF 0001	LWQ 9999
SC	23/09/94	05/10/94	LWR 0001	MMM 9999
PB	28/06/95	30/06/95	MMN 0001	MOW 9999
ES	15/01/96	22/01/96	MOX 0001	MTZ 9999
AL	23/05/96	23/05/96	MUA 0001	MVK 9999
TO	06/11/96	06/11/96	MVL 0001	MXG 9999
RN	27/10/97	27/10/97	MXH 0001	MZM 9999
AC	23/03/98	23/03/98	MZN 0001	NAG 9999
RR	08/05/98	18/06/98	NAH 0001	NBA 9999
RO	08/06/98	08/06/98	NBB 0001	NEH 9999
AP	05/10/98	05/10/98	NEI 0001	NFB 9999

FORNTE: DETRAN PARANÁ, 2005.

Série de placas de carros, por Estado do Brasil



Série de placas por estado

- | | |
|---|--|
| 01 - Paraná - AAA 0001 a BEZ 9999 | 19 - Paraíba - MMN 0001 a MOW 9999 |
| 02 - São Paulo - BFA 0001 a GKI 9999 | 20 - Espírito Santo - MOX 0001 a MTZ 9999 |
| 03 - Minas Gerais - GKL 0001 a HOK 9999 | 21 - Tocantins - MVL 0001 a MXG 9999 |
| 04 - Maranhão - HOL 0001 a HOE 9999 | 22 - Alagoas - MUA 0001 a MVK 9999 |
| 05 - Mato Grosso do Sul - HQF 0001 a HTW 9999 | 23 - Rio Grande do Norte - MXH 0001 a MZM 9999 |
| 06 - Ceará - HTX 0001 a HZA 9999 | 24 - Acre - MZN 0001 a NAG 9999 |
| 07 - Sergipe - HZB 0001 a IAP 9999 | 25 - Roraima - NAH 0001 a NBA 9999 |
| 08 - Rio Grande do Sul - IAQ 0001 a JDO 9999 | 26 - Rondônia - NBB 0001 a NEH 9999 |
| 09 - Distrito Federal - JDP 0001 a JKR 9999 | 27 - Amapá - NEI 0001 a NFB 9999 |
| 10 - Bahia - JKS 0001 a JSZ 9999 | |
| 11 - Pará - JTA 0001 a JWVE 9999 | |
| 12 - Amazonas - JWV 0001 a JXY 9999 | |
| 13 - Mato Grosso - JXZ 0001 a KAU 9999 | |
| 14 - Goiás - KAV 0001 a KFC 9999 e | |
| 15 - Pernambuco - KFD 0001 a KME 9999 | |
| 16 - Rio de Janeiro - KMF 0001 a LVE 9999 | |
| 17 - Piauí - LVF 0001 a LWQ 9999 | |
| 18 - Santa Catarina - LWR 0001 a MMM 9999 | |



0 500 1000 Quilômetros

Fontes: DETRAN - PR (2005)
Base Cartográfica: IBGE (1997)
Organização: Marcelo Rakssa

MAPA 3 – Série de placas de carros, por Estado do Brasil.

FONTE: DETRAN-PR, 2005. Organizado por Marcelo Rakssa.

O emplacamento dos carros tem de seguir, estritamente, a classificação do DENATRAN destinada a cada um dos Estados da Federação. Assim, se alguém de Curitiba quiser uma placa que comece com a letra “M” terá de emplacar o seu carro em algum lugar que tem a série começando com “M”, por exemplo, os Estados do Acre, Rio Grande do Norte, Tocantins, Espírito Santo ou da Paraíba. Uma vez que o carro for emplacado, a placa ficará com ele até que seja dada baixa do veículo no registro geral, por qualquer razão que seja. Essa placa não poderá ser reaproveitada em outro carro, mesmo que tenha sido dada a perda total do veículo que a possuía.

No Estado do Paraná, a série de emplacamento vai de AAA até BEZ, porque ele foi o primeiro a ter as placas amarelas substituídas. Segundo a entrevista, anteriormente mencionada, com o coordenador de veículos do DETRAN, Cícero Pereira da Silva, a combinação de letras ACU foi indisponibilizada, por ter gerado algumas indignações e rejeições de proprietários de veículos, que após terem recebido seus carros emplacados pela seqüência normal disponível no órgão expedidor, tiveram de se conformar com ela a contra-gosto. No entanto, o senhor Cícero informou que, se alguém fizer questão, essa combinação poderá ser disponibilizada, sendo necessária a entrega de um requerimento onde conste a solicitação.

A idéia de se combinar letras e números, de modo a se produzir uma mensagem, não é nova e não se restringe a Curitiba. No Brasil todo pode se observar esse fenômeno. Em São Paulo, por exemplo, a maioria das placas escolhidas traz datas de aniversário, de casamento, números de registros profissionais, números místicos, parte de números de telefone, iniciais de nomes e números redondos.

Os carros de colecionadores também podem ter placas escolhidas e se conseguir o número que corresponde ao ano de fabricação do carro em questão, é considerado um troféu pelo grupo de colecionadores. Um carro de colecionador só poderá ter uma placa preta, caso o carro tenha 80% das peças originais de fábrica. Ter uma placa preta e ainda com uma combinação de letras e números escolhidos pelo proprietário é o equivalente a se atingir o nirvana, para alguns desses indivíduos.

Algumas combinações de letras, só podem ser autorizadas pela Justiça, porque foram proibidas e não disponibilizadas à população pelo DETRAN-SP, por serem consideradas discriminatórias ou ofensivas: GAY e DOU, por exemplo. (IWAKURA, 2006).

Nos Estados Unidos, a combinação de letras e números já rendeu expressões curiosas. Dependendo do Estado americano, é possível se combinar letras e números de

seis a oito caracteres, sem uma ordem pré-fixada da posição de letras e números, em placas que terão de ser compradas. As placas são feitas por presidiários e a renda arrecadada com as taxas cobradas dos proprietários dos carros, pelas chamadas *Vanity plates*, ou placas vaidosas, são destinadas a fundos de projetos ambientais. Em Nova York, por exemplo, essas combinações escolhidas pelos indivíduos têm sido liberadas, desde 1949. Qualquer que seja a combinação da placa, ela deverá ser autorizada pelos censores dos departamentos responsáveis pelos registros. Se a combinação for considerada ofensiva, por conotação sexual ou por palavras de baixo calão, ela não será permitida. Já as bem-humoradas e que não contenham essas conotações são liberadas. (ANEXO 2).

A mídia explora essa prática, a todo instante. As empresas de publicidade usam placas escolhidas, de forma exaustiva, em propagandas de carro, mas também usam este expediente para vender outros produtos, em veículos impressos, televisão, *outdoors* e cinema. (ANEXO 3).

No âmbito desta pesquisa, não foi possível se descobrir quem começou essa prática: a mídia, os indivíduos ou os próprios órgãos oficiais de registro das placas.

Para investigar como alguns proprietários de carros em Curitiba se apropriaram desta prática, utilizando-a como um recurso identitário e territorial, foi desenvolvida, primeiramente, uma pesquisa em Artes Visuais, que resultou em impressões em relevo das placas dos entrevistados, a partir de 2000. O desdobramento dessa pesquisa inicial se orientou para o Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Paraná, como já foi mencionado na Introdução deste trabalho. (ANEXO 1).

Nesta dissertação, por se tratar de uma pesquisa qualitativa, não foi feita uma amostragem do campo, mais apropriada às pesquisas quantitativas e suas estatísticas, mas, sim, uma seleção do universo compreendido neste trabalho.

Os selecionados não foram escolhidos por nenhum critério especial, a não ser pelo fato de terem carros com placas escolhidas, que circulam pela cidade de Curitiba. À medida que as oportunidades foram surgindo – porque amigos indicavam entrevistados, ou por conta das abordagens pessoais da pesquisadora a desconhecidos no contexto urbano – as entrevistas foram sendo realizadas. Aliás, fica, aqui, uma advertência: sair em busca do registro de placas com mensagens pode ser perigoso à saúde. O ato de sair fotografando, inadvertidamente, placas de veículos no contexto da rua ou de *shopping centers*, por exemplo, quase acarretou agressão física ou detenção

desta pesquisadora, em um tempo em que a clonagem de placas é uma ameaça real a todos os motoristas.

Os entrevistados, suas placas escolhidas de carro, seus universos socioculturais estarão em foco, por meio do instrumento de pesquisa que lhes foi aplicado (APÊNDICE 4).

Na medida do possível, no âmbito desta dissertação, tentou-se proteger a identidade dos indivíduos, ainda que esses tenham autorizado, por escrito, a publicação das entrevistas, das fotos e das impressões em relevo das placas de seus carros (APÊNDICE 2). Para os entrevistados que não possuíam mais o carro com a placa escolhida, porque os carros foram roubados ou porque os venderam, lhes foi solicitada outro tipo de autorização (APÊNDICE 3). Os dados completos de identificação dos entrevistados podem ser vistos no final deste trabalho (APÊNDICE 5, 6, 7 e 8).

De acordo com o questionário aplicado, que continha trinta e quatro questões, as entrevistas estruturadas foram gravadas por meio do equipamento *Olympus, digital voice recorder VN 960 PC*. Este equipamento permite a gravação de até 16 horas de conteúdo em arquivos, que podem ser descarregados em um computador com entrada USB¹².

Dessa forma, os arquivos com as entrevistas gravadas se configuraram como fontes primárias para esta pesquisa e assim se procedeu, por conta das informações que seriam, provavelmente, perdidas, caso não fossem gravadas.

Essas fontes foram relacionadas com os conceitos da Etnometodologia e da Fenomenologia, observando-se que o entendimento dos conceitos de “Prática”, “Indicialidade”, “Reflexividade” e “Relatibilidade” estão implícitos em todas as respostas dos entrevistados e são de naturezas diversas. No entanto, surgiram semelhantes “Noções de Membro” no decorrer das falas. Desta forma, a ênfase da análise esteve na exploração deste último conceito da Etnometodologia, na fala dos entrevistados. Seria desnecessário apontar onde ocorrem os outros conceitos, porque estão em toda as partes das entrevistas. Legendá-las e marcá-las nas transcrições, tornaria a sistematização confusa e demasiadamente extensa.

¹² “USB é a sigla de **Universal Serial Bus**. Trata-se de uma tecnologia que tornou mais simples e fácil a conexão de diversos tipos de aparelhos (câmeras digitais, drives externos, modems, mouse, teclado, etc) ao computador, evitando o uso de um tipo específico de conector para cada dispositivo”. ALECRIM, Emerson. **USB: Universal Serial Bus**. Disponível em: <http://www.infowester.com/usb.php>, acesso em 11 fevereiro 2007.

No que se refere à Teoria das Representações Sociais e sua ocorrência nas falas dos entrevistados - a partir das primeiras três entrevistas transcritas, escutadas e lidas de forma comparativa, a saber, as de RM, AH e JM – foi criada uma padronização de classes de representações, em situações de fala em que isto ocorreu, tentando-se, dessa forma, se chegar a algumas representações mais recorrentes. Obviamente, que muitas representações explicitadas não ocorreram em todas as falas dos entrevistados, visto que são indivíduos diferentes, com histórias de vida diferentes.

Pelo fato desta pesquisadora também ser uma motorista e dirigir, na maior parte do tempo na cidade de Curitiba, houve uma identificação com algumas “Noções de Membro” e representações apresentadas pelos entrevistados. Não foi possível se escapar das implicações do que preconizam os aportes metodológicos usados nesta pesquisa, ou seja, as interpretações e as práticas socioculturais do pesquisador também estão contidas em seu mundo vivido, se configurando aqui, portanto, uma subjetividade atravessando e sendo atravessada por outras.

As entrevistas se caracterizaram como estruturadas, porque houve um certo balizamento das respostas dos entrevistados, condicionadas pela seqüência e teor das perguntas elaboradas. Essa escolha metodológica foi necessária, por conta do resultado pouco motivador da entrevista-piloto aberta realizada com RM, em junho de 2005.

Mesmo tendo sido estruturadas, elas também contiveram muitos momentos em que mais se pareceram com entrevistas abertas, em que os entrevistados tiveram a chance de abordar outros temas correlatos ou não ao interesse dessa pesquisa, o que ampliou o entendimento de seus mundos vividos.

As questões foram formuladas com o objetivo de se explorar as possíveis influências que os motoristas sofreram, no processo da escolha das placas. Em que medida os seus contextos familiares, domésticos e profissionais concorreram para essa escolha.

Mas, também foram feitas de modo que fosse possível se destacar aspectos de percepção e reflexão dos indivíduos, acerca de suas próprias práticas e representações. De outro modo, ainda, em uma mesma questão, pode ser encontrada a intenção de se verificar nas respostas dos entrevistados, o cruzamento ou sobreposição dos conceitos oriundos dos diferentes aportes teórico-metodológicos utilizados nesta pesquisa.

Na elaboração das perguntas, houve o cuidado de criá-las de forma que fossem bem abertas e genéricas, deixando os entrevistados livres para fazerem o recorte que quisessem, ao respondê-las. O encadeamento das perguntas do questionário foi

elaborado da forma como está sendo apresentado nessa dissertação, na tentativa de se “desarmar” os entrevistados, uma vez que, no contato inicial, já sabiam do que trataria a entrevista e poderiam “preparar melhor” as respostas, tirando-lhes o frescor e a fidedignidade.

O fato das entrevistas terem sido balizadas pelas questões pré-fixadas, fez com que as respostas gravadas seguissem sempre a mesma ordem. Esse expediente facilitou, e muito, a audição, a comparação e a sistematização das entrevistas.

A ordem das questões aplicadas a todos os entrevistados foi sempre a mesma, a começar por perguntas de caráter de identificação – dados pessoais. Algumas questões serviram a mais de um propósito, havendo, portanto, a intersecção de diferentes buscas incidindo nas mesmas questões, além do sentido mais imediato para o qual foram elaboradas. Procedendo-se a esse cruzamento, buscou-se detectar contradições, coerências e permanências nas representações dos entrevistados.

As questões de números 1 e 2 abordaram preferências pessoais – que lugares gostam de frequentar, qual tipo de literatura preferem.

As questões de números 6, 7, 8, 9 e 20 foram feitas, por conta da investigação de uma hipótese, pela qual se tentou relacionar a operação de escolherem as placas de seus carros, com algumas práticas culturais desenvolvidas por artistas visuais contemporâneos, no contexto da cidade. Essa hipótese foi abandonada nesta dissertação, porque demandaria um desvio muito grande do cerne da pesquisa. De qualquer maneira, essas questões relativas ao campo da arte foram sempre aplicadas, porque, além de ampliarem a observação do mundo vivido dos entrevistados, servirão a uma outra pesquisa em andamento, caracterizada como projeto de doutorado em Geografia na UFPR.

As questões de número 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 30, 31, 33 e 34 visavam: compreender como os indivíduos se relacionam com seus carros; entender alguns aspectos de percepção e representação com relação ao carro, ao ato de dirigir e ao entorno, no contexto da cidade.

O interesse em se entender como se dá a interação dos entrevistados com outros motoristas, pedestres, motoristas profissionais, grupos e instituições que se manifestam no contexto do trânsito de Curitiba, foi colocado nas questões de números 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 32, 33 e 34.

A questão de número 21 se relaciona, diretamente, com o objeto de pesquisa, inicialmente definido, a saber, a motivação por trás da escolha de letras e números das placas. As questões de número 23, 24, 25 e 26 mantêm uma estreita relação com essa.

O papel dos veículos de comunicação de massa e sua relação com os entrevistados foram buscados pelas questões de número 27, 28 e 29.

A questão de número 22 foi destinada aos colecionadores de carros antigos.

As entrevistas duraram, em média, uma hora e foram realizadas nos ambientes profissionais ou domésticos dos entrevistados, à exceção da entrevista-piloto que foi realizada na residência desta pesquisadora. Quando transcritas, elas, têm em média, umas trinta páginas, cada uma. Elas foram realizadas no período de junho de 2005 a janeiro de 2007. A seguir, serão apresentados os dados mais relevantes dos entrevistados, no sentido de caracterizar o universo desta pesquisa.

UNIVERSO DE 30 ENTREVISTADOS

Os entrevistados desta pesquisa se encaixam na categoria “motoristas que têm placas escolhidas em seus carros” e foram contatados, enquanto estavam em circulação nas ruas de Curitiba, no período de 2005 a 2006, ou foram indicados por conhecidos da pesquisadora. Na tentativa de protegê-los, seus nomes foram traduzidos por siglas. As placas de carro e respectivos proprietários constam na tabela abaixo. (TABELA 4).

TABELA 4 - IDENTIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS E RESPECTIVAS PLACAS DE CARRO

NOME (ordem alfabética)	PLACA DO CARRO
AB	BDI-9090
AH	ADR-5565
AK	AWK-2805
BR	AVW-6666
CG	AMG-0818
CH	ANJ-0284
CL	ABF-0079
FF	ABX-1965
DO	ALQ-2288
FP	DFF-1952
JÁ	AGE-0052
JB	AUT-0032
JC	ACE-3355
JM	AEY-0072

MD	MOD-3089
MJ	ART-7580
MM	APG-7111
MZ	AMZ-1279
PI	APN-1104
PT	APT-2900
RB	BDY-3003
RC	APG-1912
RG	ARA-6676
RM	ART-7464
SC	ASC-0225
SG	BBG-0096
VC	AVF-0029
VL	AVL-2302
WK	AWK-6769
WN	AWN-8611

Os carros desses proprietários alcançam um valor variado no mercado, o que reforça a tese de que não é o fator “classe social”, que determina a prática sociocultural de escolher a combinação de letras e números das placas. (TABELA 5).

TABELA 5 – TIPO/MARCA DOS CARROS DOS ENTREVISTADOS E SEUS VALORES APROXIMADOS NO MERCADO NACIONAL.

NÚMERO DE ENTREVISTADOS	TIPO, MARCA/FABRICANTE	VALOR APROXIMADO NO MERCADO NACIONAL (ordem crescente)
1	Kadett, Chevrolet GM	R\$ 15.000,00
1	206, Peageot	R\$ 20.000,00
1	Corsa, Chevrolet GM	R\$ 20.000,00
1	Palio, Fiat	R\$ 20.000,00
2	Celta, Chevrolet GM	R\$ 20.000,00
1	Golf GTI, Volkswagen	R\$ 20.000,00
1	Sedan, Corsa, Chevrolet GM	R\$ 25.000,00
1	Palio Adventure, Fiat	R\$ 30.000,00
2	Ka, Ford	R\$ 30.000,00
1	Clio, Renault	R\$ 30.000,00
1	Gol, Volkswagen	R\$ 30.000,00
2	Fit, Honda	R\$ 35.000,00
2	Scénic, Renault	R\$ 50.000,00
1	Meriva, Chevrolet	R\$ 50.000,00

1	Civic, Honda	R\$ 60.000,00
1	307, Peageot	R\$ 60.000,00
1	Pajero Sport, Mistsubishi	R\$ 80.000,00
1	Freelander, Land Rover	R\$ 100.000,00
1	Impala, Chevrolet (coleccionador)	Inestimado
1	Fusca, Volkswagen	Inestimado
1	Belair, Chevrolet (coleccionador)	Inestimado
5	Tipo não declarado - carro não está mais com o dono	-

Sem que houvesse uma intenção determinada, o número de entrevistadas superou um pouco o de entrevistados. No entanto, isso serviu para mostrar que a prática sociocultural de placas escolhidas ocorre tanto no grupo das mulheres, quanto no dos homens. (TABELA 6).

TABELA 6 - SEGUNDO O SEXO DOS ENTREVISTADOS

SEXO	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Homens	12
Mulheres	18

Tampouco, pode-se pensar que a profissão ou formação sejam fatores preponderantes para a escolha de placas dos carros. Em seleções maiores ou, ainda, em amostragens, os números de indivíduos com determinadas profissões ou formação poderiam variar, acarretando uma outra visão deste universo. (TABELAS 7 e 8).

TABELA 7 - SEGUNDO A PROFISSÃO DOS ENTREVISTADOS

PROFISSÕES DECLARADAS	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Administrador de Empresas	1
Advogado	1
Agente de Turismo	1
Arquiteto	1
Consultor	1
Do Lar	3
Empresário	8
Engenheiro Civil	1
Farmacêutico	1
Funcionário Público – técnico	3

Professor Universitário	6
Securitário	1
Psicólogo	1
Enfermeiro	1

TABELA 8 - SEGUNDO A FORMAÇÃO ACADÊMICA DOS ENTREVISTADOS

FORMAÇÃO ACADÊMICA	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Ensino Médio	2
Formação Superior	28

A idade dos indivíduos, no âmbito desta pesquisa, também não pareceu ser um fator significativo para a escolha das placas. Como pode ser visto abaixo, existem indivíduos que acabaram de tirar a carteira de habilitação e indivíduos que, daqui a pouco, não estarão mais em condições de dirigir, entre os que escolheram suas placas. (TABELA 9).

TABELA 9 - SEGUNDO A IDADE DOS ENTREVISTADOS

FAIXA ETÁRIA	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
De 20 a 29	2
De 30 a 39	11
De 40 a 49	9
De 50 a 59	6
Acima de 60	2

Apesar da maior parte dos entrevistados ser natural de Curitiba, uma feliz coincidência permitiu que fossem abordados indivíduos de outras cidades e, inclusive outros Estados da Federação que residem na cidade e apresentam essa prática sociocultural, o que permitiu observar que essa prática ocorre em outras localidades também e não se circunscreve, somente, à cidade de Curitiba. (TABELA 10).

TABELA 10 - SEGUNDO A NATURALIDADE DOS ENTREVISTADOS

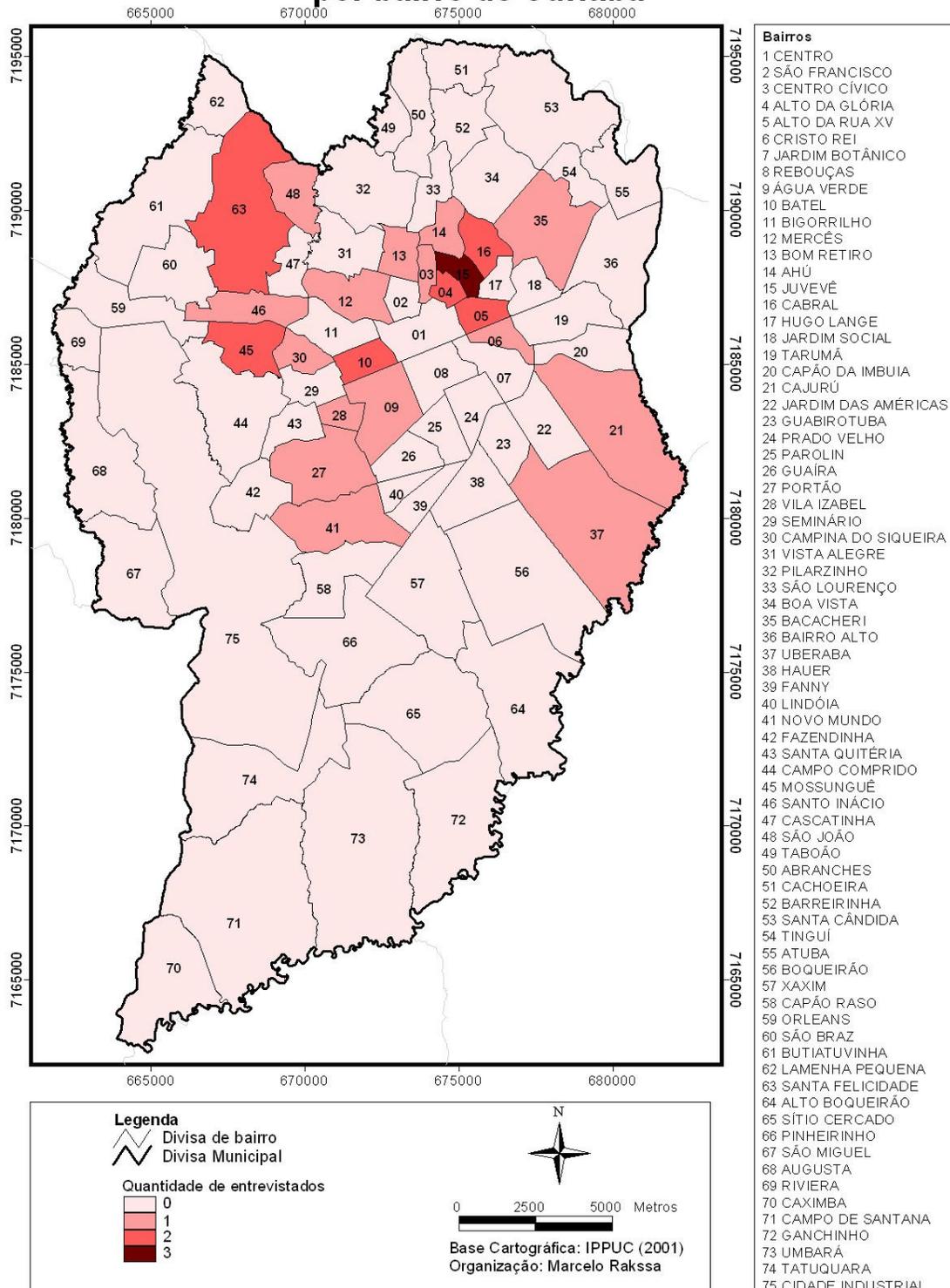
CIDADE DE NASCIMENTO	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Cachoeirinha do Una - PE	1
Campinas - SP	1
Curitiba - PR	21
Foz do Iguaçu - PR	2
Iporã - PR	1
SP	1
Piçarras - SC	1
Vacaria - RS	1
Porto Alegre - RS	1

Por acaso, no transcorrer da pesquisa, os entrevistados abordados foram mostrando perfis variados, no que se refere ao lugar onde residem e trabalham na cidade de Curitiba. De qualquer forma, isso serviu para mostrar que a prática sociocultural em questão ocorre em diferentes regiões da cidade. (TABELA 11, MAPA 4).

TABELA 11 - SEGUNDO O BAIRRO DE RESIDÊNCIA DOS ENTREVISTADOS EM CURITIBA

BAIRRO ONDE RESIDE	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Á. Verde	1
Ahú	1
Alto da Glória	2
Alto da XV	2
Bacacheri	1
Batel	2
Bom Retiro	1
Cabral	2
Cajuru	1
Campina do Siqueira	1
Centro Cívico	1
Cristo Rei	1
Juvevê	3
Mercês	1
Mossunguê	2
Novo Mundo	1
Portão	1
Santa Felicidade	2
Santo Inácio	1
São João	1
Vila Izabel	1
Uberaba	1

Localização das residências dos entrevistados, por bairro de Curitiba



MAPA 4 – Localização das residências dos entrevistados, por bairro de Curitiba.
FONTE: IPPUC, 2001. Organizado por Marcelo Rakssa.

No caso de indivíduos que pertencem a uma mesma família apresentarem a prática de escolherem suas placas de carro, isso pareceu ter uma certa influência em outros parentes de suas famílias. Pensando-se, exclusivamente, no estado civil dos entrevistados, isso não pareceu ser significativo, como fator preponderante na situação de escolhas das placas, a não ser no caso de maridos e suas respectivas mulheres, uns influenciando os outros nessa prática, ou de pais que influenciam seus filhos, sendo eles casados, divorciados ou viúvos e vice-versa, no caso dos filhos. (TABELA 12).

TABELA 12 - SEGUNDO O ESTADO CIVIL DOS ENTREVISTADOS

ESTADO CIVIL	NÚMERO DE ENTREVISTADOS
Casados	15
Divorciados	2
Solteiros	10
Viúvos	3

A prática em relevo nesta pesquisa está relacionada ao fato do carro ser um objeto sociocultural de massa e também está atrelada ao mundo vivido dos entrevistados, que na possibilidade de uma maior abrangência de pessoas entrevistadas, permitiria, talvez, o agrupamento dos indivíduos em mais de dois tipos de grupos culturais. No universo desta pesquisa foram detectados três tipos de grupos: os que pertencem às três famílias consanguíneas, os colecionadores de carros antigos e o grupo de indivíduos isolados. (TABELA 13).

TABELA 13 - SEGUNDO O PERTENCIMENTO A UM GRUPO DO UNIVERSO DA PESQUISA

GRUPOS CONSTATADOS	INDIVÍDUOS MEMBROS
Família 1	Membros: CG, JM, RG, SG
Família 2	Membros: AK, WK
Família 3	Membros: PT, VC
Colecionadores de carros antigos	Membros: FF, FP
Indivíduos isolados	AB, AH, BR, CH, CL, DO, JA, JB, JC, MD, MJ, MM, MZ, PI, RB, RC, RM, SC, VL, WN

As entrevistas foram realizadas, desde o começo do curso de Pós-graduação em Geografia da UFPR, e algumas só aconteceram em janeiro do corrente ano. Isto se deu, porque alguns dos indivíduos, apesar de terem sido contatados com bastante antecedência, só puderam ser entrevistados tardiamente. (TABELA 14).

TABELA 14 – SEGUNDO A DATA DA ENTREVISTA

DATA DA ENTREVISTA	NOME
Junho de 2005	RM
Fevereiro de 2006	AB, AK, WK, BR, CG, FF, FP, JB, JC, MJ, MM, PI, PT, RB, RG, SG,
Março de 2006	CL, JM, MD, MZ, RC, VC, VL, WN
Abril de 2006	AH
Janeiro de 2007	CH, DO, JA, SC

Após a escuta das entrevistas gravadas ter sido feita, orientada pela aplicação do questionário, emergiram algumas representações sociais importantes ao escopo desta pesquisa, entre outras mais pontuais acerca de temas variados. O trabalho de sistematização das entrevistas se deu de forma a tentar circunscrevê-las e compará-las entre si, buscando-se reunir as representações mais relevantes e recorrentes em grandes grupos. Da mesma forma, o procedimento se repetiu com relação às noções de membro que foram surgindo nas falas.

Apesar de terem aparecido interessantes representações e noções de membro sobre muitos temas, em razão das diferentes questões propostas pelo questionário aplicado aos entrevistados – como, por exemplo, representações sobre questões de gênero, papéis sociais, papéis institucionais, mazelas do país - a pesquisa acabou por delimitar as representações e noções de membro que diziam respeito à motivação por trás das escolhas das placas, ao carro como um lugar e às territorialidades envolvidas no trânsito de carros de Curitiba. (QUADRO 8).

Portanto, o interesse maior recaiu sobre as respostas dos entrevistados às questões de número 10, 11, 12, 13, 21, 25, 26, 30, 33, em que mostraram a condição do carro como um lugar. De outro modo, as respostas às questões de número 14, 15, 16, 17, 18, 19, 32, apresentaram a possibilidade de compreensão sobre as territorialidades envolvidas no contexto urbano, quando se está a bordo de um carro.

QUADRO 8 – SIGNIFICADO DAS PLACAS ESCOLHIDAS, REPRESENTAÇÕES E NOÇÕES DE MEMBRO RELACIONADOS AOS CARROS.

PLACAS ESCOLHIDAS DOS CARROS	MOTIVAÇÃO ALEGADA PARA A ESCOLHA	REPRESENTAÇÕES E NOÇÕES DE MEMBRO MAIS SIGNIFICATIVAS SOBRE O CARRO COMO LUGAR E AS TERRITORIALIDADES ENVOLVIDAS NO TRÂNSITO DE CURITIBA, EM CADA ENTREVISTA.
BDI-9090	1. Letras do nome 2. Estética - relação poética com os números (noventa – noventa – janelas do carro que não “ventam”) 3. Número de fácil memorização e identificação no caso de roubo	1. Carro como extensão da identidade 2. Reconhecimento que Curitiba privilegia motoristas 3. Deu relevo à territorialidade 4. Se vê como pertencendo ao grupo dos motoristas
ADR-5565	1. Letras do nome 2. questão estética – (proporção áurea – unidade que dividida em dois segmentos, tem o valor de 0,618 e 0,382 da unidade inteira).	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como extensão da casa 3. Carro como extensão do trabalho 4. Carro como fator de separação do entorno 5. Se vê pertencendo ao grupo dos motoristas 6. Deu relevo à territorialidade (teoria-mulheres dirigem mal)
AWK-2805	1. Letras do nome de mais de um membro da família 2. Data de aniversário de membro da família OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como reafirmação do laço familiar 3. Reconhecimento que Curitiba privilegia motoristas
AVW-6666	1. Relação metonímica com a marca do carro (fusca) 2. Estética	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como relíquia (primeiro dono desde a década de 1970)
AMG-0818	1. Iniciais do nome 2. Estética 3. Numerologia	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como fator de

	4. Influência da família OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	separação do entorno 3. Carro como reafirmação do laço familiar 4. Se vê pertencendo ao grupo dos motoristas
ANJ-0284	1. Esoterismo 2. Data de nascimento 3. Amuleto, proteção 4. Influência de outros carros vistos	1. Carro como extensão da identidade 3. Deu relevo à territorialidade
ABF-0079	1. Letras do nome de mais de um membro da família	1. Carro como extensão da identidade 2. Deu relevo à territorialidade (teoria do porquê o curitibano é como é)
ABX-1965	1. Relação metonímica com o ano de fabricação do carro 2. Carro teve placa escolhida por outro dono	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como relíquia (coleccionador) 3. Se vê pertencendo ao grupo dos “bons” motoristas
ALQ-2288	1. Esoterismo 2. Amuleto, proteção 3. Data de aniversário 4. Signo no horóscopo chinês - tigre	1. Carro como extensão da identidade 2. Reconhecimento de que Curitiba privilegia motoristas
DFF-1952	1. Relação metonímica com o ano de fabricação do carro 2. Carro teve placa escolhida por outro dono	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como relíquia (coleccionador) 3. Se vê pertencendo ao grupo dos motoristas
AGE-0052	1. Letras do nome 2. Registro do número de anos de idade pessoal 3. Contrato pessoal, meta a ser atingida, registrada na placa. OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Reconhecimento que Curitiba privilegia motoristas 3. Deu relevo à territorialidade
AUT-0032	1. Relação metonímica com o carro 2. Número seqüencial de uma frota comercial 3. Carro teve placa escolhida por outro dono	1. Carro como extensão da identidade (adesivos de pertencimento a um grupo selete)
ACE-3355	1. Relação com a profissão, marca da empresa	1. Carro como extensão da identidade

	<p>2. Adjetivo (ace= ás, o bom)</p> <p>3. Estética</p> <p>4. preferência pelo número 16 = 3+3+5+5</p>	<p>2. Carro como afirmação da marca da empresa</p>
AEY-0072	<p>1. Numerologia - 0+0+7+2 = 9, o número perfeito)</p> <p>2. Estética</p> <p>3. Amuleto, proteção</p> <p>OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p> <p>2. Carro como extensão da casa</p> <p>3. Carro como fator de separação do entorno</p> <p>4. Se vê pertencendo ao grupo dos “bons” motoristas</p> <p>5. Deu relevo à territorialidade</p>
MOD-3089	<p>1. Letras do nome</p> <p>2. Necessidade de individualização, frente à globalização e à mundialização</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p> <p>2. Carro como extensão da casa</p> <p>3. Carro como extensão do trabalho</p> <p>4. Deu relevo à territorialidade</p>
ART-7580	<p>1. Relação com a profissão</p> <p>2. Datas de nascimento de dois membros da família</p> <p>OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p> <p>2. Carro como reafirmação do laço familiar</p> <p>3. Reconhecimento que Curitiba privilegia motoristas</p> <p>4. Deu relevo à territorialidade</p>
APG-7111	<p>1. Relação metonímica com o carro (PG = Peageot)</p> <p>2. Número de telefone</p> <p>3. Número 11 = várias coincidências na vida</p> <p>4. Amuleto, proteção</p> <p>OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p> <p>2. Carro como reafirmação do laço familiar</p>
AMZ-1279	<p>1. Letras do nome</p> <p>2. Data de nascimento de membro da família</p> <p>OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p> <p>2. Carro como reafirmação do laço familiar</p>
APN-1104	<p>1. Letras do nome</p> <p>2. Data de aniversário</p>	<p>1. Carro como extensão da identidade</p>

	3. Contrato pessoal, meta registrada na placa. OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	2. Carro como reafirmação do laço familiar
APT-2900	1. Letras do nome 2. Contrato familiar, número 29 usado por mais de um membro. OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro <i>in memoriam</i> de um membro da família 3. Carro como reafirmação do laço familiar
BDY-3003	1. Letras do sobrenome OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como reafirmação do laço familiar
APG-1912	1. Relação com a profissão, marca da empresa. 2. Data de aniversário OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como afirmação da marca da empresa
ARA-6676	1. Letras do nome 2. Estética 3. Influência da família OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como reafirmação do laço familiar
ART-7464	1. Letras do nome de mais de um membro da família 2. Relação com a profissão 3. Datas de nascimento de mais de um membro da família 4. Influência anterior de outros carros vistos	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como extensão da casa 3. Carro como reafirmação do laço familiar
ASC-0225	1. Letras do nome 2. Data de nascimento	1. Carro como lugar topofóbico 2. Carro como extensão da identidade (em simultaneidade com a topofobia) 3. Deu relevo à territorialidade
BBG-0096	1. Letras do nome de membro da família 2. Estética 3. Influência da família OBS.: a família tem ou já	1. Carro como lugar topofóbico 2. Carro como extensão da identidade 3. Carro como reafirmação

	teve mais de um carro com placa escolhida	do laço familiar
AVF-0029	1. Letras do nome 2. Contrato familiar, número 29 usado por mais de um membro. OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro <i>in memoriam</i> de um membro da família 3. Carro como reafirmação do laço familiar
AVL-2302	1. Letras do nome 2. Data de aniversário	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como lugar topofóbico. 3. Teoria sobre o perfil do curitibano: “Curitibano não gosta de ser passado para trás”.
AWK-6769	1. Letras dos nomes de mais de um membro da família 2. Datas de nascimento de mais de um membro da família OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade 2. Carro como reafirmação do laço familiar 3. Reconhecimento que Curitiba privilegia motoristas
AWN-8611	1. Letras do nome 2. Relação com a profissão 3. Número representativo de grande conquista. 4. Relação metonímica com um marco geográfico e geológico. OBS.: a família tem ou já teve mais de um carro com placa escolhida	1. Carro como extensão da identidade

5 A EVANESCÊNCIA DAS TERRITORIALIDADES E DOS LUGARES, QUANDO SE ESTÁ DENTRO DE UM CARRO

Como pôde ser observado no capítulo anterior, o estudo das subjetividades que produzem e reproduzem aspectos culturais e interagem entre si no contexto urbano, interessa à Geografia Cultural. Uma opção teórico-metodológica como, por exemplo, o cruzamento entre a Fenomenologia, a Teoria das Representações Sociais a Etnometodologia e o conceito de “culturas transversais”, pode ser de extrema utilidade para a compreensão do campo de uma pesquisa de Geografia, porque coloca em relação aspectos espaciais de macro e de micro envolvidos no real.

A busca por novos aportes teórico-metodológicos é fundamental, como preconizou Paulo César da Costa Gomes, ao propor os conceitos de cultura pública e espaço para uma investigação no campo da Geografia Política. Essa busca por novos aportes metodológicos também deveria ser uma meta para os que estudam temas de Geografia Cultural.

Observar a ordem espacial dos fenômenos e analisar os comportamentos sociais que lhe são aliados constituem um desafio para compreender os sentidos da espacialidade na vida social. Desse modo, refletir sobre a cultura pública em sua relação com o espaço – em sua dimensão do vivido cotidianamente pelas populações que habitam e definem o espaço – sem que para isso sejamos obrigados a percorrer os caminhos da subjetividade absoluta, como muitas vezes a geografia dita humanista nos tem conduzido. De fato, deve haver a possibilidade de inquirir o vivido espacial sem rumarmos ao incerto domínio do pessoal e do individual. Os geógrafos que se interessaram pela geografia do local muitas vezes foram buscar na psicologia ou na psicanálise os instrumentos de suas análises. Acreditamos que outras solidariedades disciplinares podem ser estabelecidas por uma microgeografia. A antropologia tem uma verdadeira tradição de estudos que evocam, de longe ou de perto, a construção de uma espacialidade pelos grupos sociais; a história tem demonstrado um interesse renovado pela análise dos eventos não-extraordinários e por séries de documentos comumente desprezados pelas suas correntes dominantes (certidões, alvarás, processos penais, etc.), que lançam luzes sobre novos problemas e dão significações diversas a conhecidos temas. Assim, uma abordagem nova indica também a necessidade de estabelecer novas solidariedades disciplinares. (GOMES, 2001, p. 111-112).

“Nem tanto ao mar, nem tanto à terra” e, sim, “pelo caminho do meio”, pode-se conseguir a opção teórico-metodológica mais apropriada a um determinado objeto de pesquisa.

De acordo com a sistematização dos dados pessoais dos entrevistados, vista nas tabelas do capítulo anterior, tornou-se possível perceber, e logo responder, algumas das perguntas feitas na Introdução desta dissertação.

As hipóteses que sugeriam efeitos de classe social não deram conta de responder às questões apresentadas inicialmente. A motivação dos entrevistados para escolherem a combinação de letras e números das placas de seus carros pouco teve a ver com o *status* social, bairro da cidade onde moram, formação e profissão, tipo ou valor do carro, faixa etária, gênero, estado civil e naturalidade dos indivíduos.

Diferentemente disso, a pesquisa revelou que o pertencimento a um determinado grupo cultural pode influenciar a decisão de se escolher uma placa para o carro, por exemplo, o fato de ser membro de uma determinada família em que há a disseminação dessa prática ou o fato de ser um colecionador de carros antigos.

Ampliando-se o olhar sobre o campo desta pesquisa, houve a possibilidade de agrupar os entrevistados entre aqueles “que entendem seus carros como lugares” ou, ainda, agrupá-los pelo fato de se verem pertencendo a um determinado grupo que concorre territorialmente nos asfaltos de Curitiba: os motoristas. Apesar de estarem no grupo dos motoristas, não significa que sejam, exatamente, solidários ao grupo. Mas, em determinados momentos das entrevistas, o fato de serem motoristas de carros de passeio, os colocou em alinhamento com as práticas socioculturais de outros indivíduos classificados no mesmo grupo e em confronto direto, com outras territorialidades no contexto urbano. Essa percepção do campo se coaduna, perfeitamente, com o conceito de “noção de membro”, da Etnometodologia.

Essas duas grandes classes de representação e de “noção de membro” estão relacionadas com um objeto sociocultural de massa: o carro. As relações envolvidas com o carro e seus proprietários, no bojo desta pesquisa, se revelaram à investigação, quando compreendidas pelo efeito de transversalidade cultural. Nessa perspectiva, em decorrência do estudo, a placa de carro escolhida passou a ser uma evidência, a se configurar como um indício, de que o carro é um “lugar” para os seus proprietários. Isso acabou acarretando a necessidade da criação deste capítulo, especialmente, para a apresentação das descobertas mais significativas que esta pesquisa gerou.

A constatação de que o carro pode ser um lugar, conceito afeito à Geografia Cultural, não foi considerada apenas e somente pelas subjetividades dos indivíduos entrevistados, mas pelo reconhecimento de que existem forças oriundas de outros grupos socioculturais existentes na sociedade, como por exemplo, as instituições de

planejamento e gestão de Curitiba, bem como corporações ou grupos que agem localmente, mas que têm presença global como, por exemplo, as empresas automotivas. Essas instâncias, por sua vez, utilizam-se dos meios de comunicação de massa para veicularem representações sociais e provocarem a libido dos espectadores, de modo a atingirem seus intentos.

Trata-se, pois, de um processo dialético em que o universo reificado impacta as individualidades com as suas coerções - para terem êxito em suas investidas por ordenação do espaço social, por mais lucro, poder material ou poder simbólico - mas que em condição de pós-modernidade, esse universo também se vê obrigado a ir a busca do desvelamento da imaginação, dos desejos e das representações dos cidadãos/consumidores que não absorvem e reproduzem de forma passiva as imposições do universo reificado.

Tal processo apresenta uma profunda dialética sobre o viver urbano: a função e a efetividade da cidade. A cidade como espaço da reprodução de capital, do mundo do trabalho e do consumo, como foco das ações de organização populacional, é espaço da “norma” e da “lei” social. O urbano deve inspirar segurança às lógicas das instituições do capitalismo e essa segurança representa o equilíbrio da estrutura de normas de comportamento, ideologização de perspectivas de vida e produção material do espaço público da rua e a sua separação da propriedade privada (espaço privado). Por outro lado, a intensa aglomeração populacional das grandes cidades da atualidade evidencia um campo de relações propenso à troca de informações e a constante manipulação objetiva e subjetiva dos sistemas de valores e das perspectivas relacionais, estéticas e éticas das pessoas. [...] Subjetividades reprimidas são possibilitadas de aflorarem e emaranharem-se com outras, para construção de outras possibilidades relacionais, que buscam no espaço a efetivação da comunicação. Dessa forma, um pequeno espaço apropriado na cidade, uma rua, uma esquina, um bar, uma parte do parque, possibilitam a expressão conjunta de subjetividades interessantes às atividades relacionais emotivas dos indivíduos. Espaços do “Id” são construídos e burlam o superego urbano, ou mais, minam, corroem, diversificam a monotonia e a funcionalização da cidade, fazendo marcar outras possibilidades de viver. (COSTA, 2005, p. 46-47).

A cidade é produzida pelas relações institucionais político-econômicas, que estabelecem as “normas” e as “leis” a serem seguidas, com o objetivo de se fazer cumprir as determinações funcionais do planejamento e gestão urbanos, subordinadas aos efeitos da globalização e da mundialização da cultura. (ORTIZ, op. cit.).

No entanto, a cidade não se reduz a essas determinações de grupos dominantes. Ela é vivida, de forma heterogênea, por indivíduos e grupos que estão, constantemente, apresentando táticas criativas para cravarem no coração do universo reificado, suas

formas de apropriação dos espaços concebidos, seus desvirtuamentos, suas resistências, seus ativismos e suas novas formas de agrupamento cultural, de modo a produzirem o espaço e novas representações sociais.

À primeira forma, a dominação da cidade, Michel de Certeau (op. cit.) associou a palavra “estratégia”, própria à dimensão espacial. À segunda, a apropriação da cidade, ele associou a palavra “tática”, afeita à dimensão temporal.

As estratégias são, portanto, ações que, graças ao postulado de um lugar de poder (a propriedade de um próprio), elaboram lugares teóricos (sistemas e discursos totalizantes), capazes de articular um conjunto de lugares físicos onde as forças se distribuem. [...] Privilegiam, portanto, as relações espaciais. [...]

As táticas são procedimentos que valem pela pertinência que dão ao tempo – às circunstâncias que o instante preciso de uma intervenção transforma em situação favorável, à rapidez de movimentos que mudam a organização do espaço, às relações entre momentos sucessivos de um “golpe”, aos cruzamentos possíveis de durações e ritmos heterogêneos etc. [...]

As estratégias apontam para a resistência que o estabelecimento de um lugar oferece ao gasto do tempo; as táticas apontam para uma hábil utilização do tempo, das ocasiões que apresenta e também dos jogos que introduz nas fundações de um poder. Ainda que os métodos praticados pela arte da guerra cotidiana jamais se apresentem sob uma forma tão nítida, nem por isso é menos certo que apostas feitas no lugar ou no tempo distinguem as maneiras de agir. (CERTEAU, op. cit., p. 102).

Os entrevistados mostraram que existem brechas nas “paredes” do universo reificado e que foi possível, mesmo que singelamente, burlarem as “estratégias” de manipulação e massificação imposta a eles, com determinadas práticas socioculturais que lhes restituíram, em algum grau, suas individualidades no meio social.

Para facilitar a análise das representações, os sujeitos desta pesquisa foram separados dos outros grupos que concorrem territorialmente nas ruas de Curitiba, porque quando entrevistados, identificaram-se, claramente, com a categoria “motoristas”. Os entrevistados não se vêem como pedestres, apesar de o serem em alguns momentos. Tampouco, se identificaram como indivíduos que utilizam transportes coletivos. Evidentemente, os sujeitos entrevistados não podem ser identificados somente como motoristas. Eles são e se identificam com muitas outras coisas. Em seus mundos vividos, assumem diferentes posições sociais e diferentes identidades, implicadas em diferentes territorialidades e grupos culturais. Contudo, enquanto estão em seus carros, assumem atitudes e valores, que, muitas vezes, até contrastam com papéis que performam em outros âmbitos de seus mundos vividos.

Uma inferência que pôde ser tirada das entrevistas, diz respeito ao fato de haver uma representação social sobre o planejamento urbano de Curitiba, que privilegiaria o trânsito de automóveis, criando cada vez mais espaços para os motoristas, em detrimento das necessidades dos pedestres. Surpreendentemente, se constatou que alguns dos motoristas entrevistados reconheceram que o planejamento da cidade prioriza os espaços destinados aos carros, em detrimento das necessidades dos pedestres.

Isto também foi demonstrado por outras duas pesquisas, realizadas na cidade de Curitiba.

Em uma delas, feita com 418 cidadãos da cidade, pela Paraná Pesquisas, a pedido do jornal Gazeta do Povo e publicada em 18/06/06, ficou evidenciado que, dentre os aspectos que mais incomodam e preocupam os pedestres da cidade, a violência e o excessivo espaço destinado ao trânsito estão em primeiro lugar (LOPES, 2006).

Essa publicação se deu em um momento em que houve um debate sobre a possibilidade de reabertura do calçadão da rua XV de novembro aos carros, promovido pela Associação Comercial do Paraná, em 2006. Por essa rua de comércio, que fica no centro da cidade, circulavam carros até a década de 1970. Em 1972, um grande trecho dela foi transformado pela Prefeitura em via para pedestres.

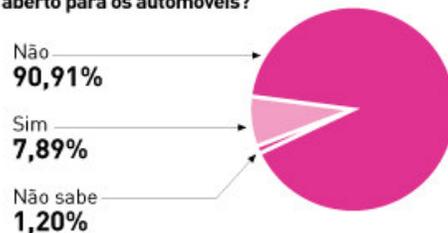
A polêmica recente foi personificada pelo arquiteto Salvador Gnoato, que trabalha como coordenador do Docomomo Núcleo Paraná¹³, em favor do patrimônio modernista de Curitiba. No seu entendimento, o trecho destinado aos pedestres da rua deveria ser reaberto parcialmente aos carros, no sentido de se revitalizar a área do centro da cidade. Segundo ele, é importante que haja a “mistura” de vários tipos de atividades e pessoas transitando pelas ruas da cidade. (ALMEIDA, 2007). O mesmo jornal, Gazeta do Povo, que publicou uma entrevista com o arquiteto no ano passado, também organizou um fórum de discussões, aberto aos leitores em sua versão on-line. As opiniões declaradas no fórum foram quase unânimes: “não” à reabertura da rua aos carros. Essas opiniões foram consoantes com as dos entrevistados da Paraná Pesquisas. (FIGURA 2).

¹³ “O Docomomo Internacional é uma organização sem fins lucrativos que subsidia a documentação e conservação das manifestações do movimento moderno em arquitetura. Ele se funda em 1988 na Escola de Arquitetura da Universidade Técnica em Eindhoven, Holanda, reagindo contra a crescente demolição ou alteração de edifícios modernos, em geral por insuficiente apreciação de seu valor dentro da cultura contemporânea e/ou de seu potencial de reciclagem”. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/docomomo/>, acesso em 20 fevereiro 2007.

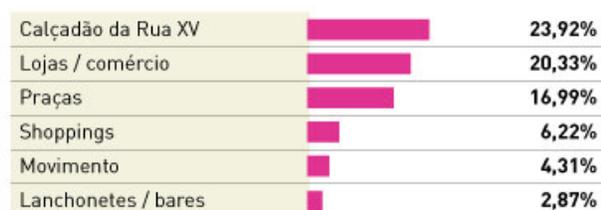
O CENTRO, PELOS CURITIBANOS

Falta de segurança e assaltos são os principais problemas apontados.

Você acha que o Calçadão da Rua XV deveria ser aberto para os automóveis?



Do que você mais gosta no centro de Curitiba?



Do que você menos gosta no centro de Curitiba?



Qual o principal problema do centro de Curitiba?



Qual o principal motivo para vir ao centro de Curitiba?



Fonte: Paraná Pesquisas.

Infografia: Adriana/BP

FIGURA 2 – Pesquisa realizada com cidadãos de Curitiba, pela Paraná Pesquisas, a pedido do jornal Gazeta do Povo, publicada em 18/06/06.

FONTE: LOPES, José Marcos, 2006.

A outra pesquisa foi realizada com o objetivo de se saber quem são os vilões do trânsito. Entre os 1.500 entrevistados de várias cidades brasileiras, foram abordados 55 motoristas e 100 pedestres de Curitiba, pela Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito. O resultado foi publicado no jornal Gazeta do Povo, em 01/06/06.

Entre os motoristas entrevistados de Curitiba, ficou registrada a maior causa de reclamação: o trânsito da cidade foi considerado lento e congestionado, e os carros e o comportamento dos outros motoristas são os fatores que mais os incomodam. No entanto, se colocados em relação com motoristas de outras capitais brasileiras em que também houve a pesquisa, os motoristas de São Paulo foram os que mais reclamaram dos congestionamentos. A razão disso parece ser óbvia para quem vive lá, ou assiste aos noticiários da televisão.

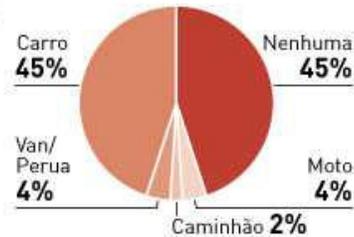
Entre o grupo dos pedestres entrevistados de Porto Alegre, Fortaleza, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Rio de Janeiro e Recife, ficou evidenciado que os pedestres de Curitiba foram os que mais reclamaram da má educação dos motoristas no trânsito e do espaço que os carros tomam na cidade. Os que menos reclamaram foram os pedestres de Recife. (VALENZA, Cecília; ALMEIDA, Aniela, 2006). (FIGURA 3).

Os entrevistados no âmbito dessa dissertação apresentaram a mesma representação dos motoristas entrevistados, citados anteriormente na matéria jornalística. A impressionante recorrência em apontar o comportamento deselegante e pouco civilizado dos outros motoristas de Curitiba, como o fator que mais os incomodava no trânsito, foi constatada em quase todas as entrevistas realizadas. Acompanhando as explicações, um detalhe se destacou: a maior parte dos entrevistados, ao ilustrarem o mau comportamento dos outros motoristas, colocaram em relevo o fato de, no trânsito de Curitiba, diferentemente de outras cidades em que estiveram, não se dar a vez ao motorista que sinaliza e pede passagem para outra pista. Quando explicaram isso, fizeram-no, gestualmente e oralmente, indicando sempre o lado direito para a passagem hipotética do exemplo. Alguns deles teorizaram sobre a motivação por trás da falta de gentileza dos outros motoristas: “Curitibano não gosta de ser passado para trás”.

VILÕES DO TRÂNSITO

Congestionamento e falta de sinalização por parte dos motoristas são apontados como os principais problemas do trânsito de Curitiba. Para os pedestres, a maior queixa é em relação a falta de educação dos condutores.

Tipo de veículo usados habitualmente pelos entrevistados:



EM CURITIBA

Os principais motivos de reclamação dos motoristas:

A lentidão/congestionamento	49%
Outros	33%
Falta de sinalização de outro automóvel (luz de freio, farol, seta etc...)	13%
Nada incomoda	11%
Sofrer uma fechada de outro veículo	7%
Os radares que controlam o limite de velocidade	7%
Quando recebe uma buzina	5%
O tempo [Chuva, neblina, sol...]	5%
Semáforo quebrado/danificado	4%
A grande quantidade de semáforo.	2%

NAS OUTRAS CIDADES

Onde o congestionamento mais incomoda:



EM CURITIBA

O que mais incomoda quem anda a pé:

A falta de educação dos motoristas	62%
Outros	21%
Nada incomoda	13%
Automóvel parado na faixa de pedestre	8%
O som de buzina dos veículos	6%
A falta de semáforo de pedestre	2%
O curto tempo para atravessar uma rua/avenida	2%
Automóveis parados na calçada	2%
As calçadas em péssimo estado	2%
A obrigação de atravessar na faixa de pedestre	1%
Não Sabe	1%

NAS OUTRAS CIDADES

Os curitibanos reclamaram mais da educação dos motoristas:



METODOLOGIA: A Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito realizou uma pesquisa quantitativa nas cidades de São Paulo (capital e mais quatro municípios do interior), Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Curitiba. A amostra é de 1,5 mil entrevistas distribuídas entre as cidades selecionadas. Em Curitiba foram ouvidos 55 motoristas e 100 pedestres. As entrevistas foram realizadas de 1 a 14 de fevereiro de 2006, por telefone.

Fonte: Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito.

Infografia: Gazeta do Povo

FIGURA 3 – Pesquisa realizada com motoristas e pedestres de Curitiba e de outras cidades brasileiras, pela Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito, publicada no jornal Gazeta do Povo, em 01/06/06.

FONTE: VALENZA; ALMEIDA, 2006.

Mas não é só o planejamento urbano e a gestão político-administrativa da cidade que influenciam as relações no asfalto e acirram as disputas territoriais na cidade, ou que em alguns casos, tentam diminuí-las. A mídia também dá sua parcela de contribuição.

As propagandas de fabricantes de carros, veiculadas pela televisão e pela mídia impressa, são extremamente sedutoras e concebidas, muitas vezes inteligentemente, para cooptar seus clientes. Em muitas delas, os consumidores são levados a entenderem os carros como mais do que artefatos tecnológicos. Elas tentam convencer os consumidores que os carros e seus proprietários podem desenvolver uma relação que vai além da antinomia homem/máquina. As imagens e mensagens das propagandas são produzidas de forma a mostrar que os carros podem ser extensões dos corpos, das personalidades, e que, graças a eles, pode-se mudar a identidade. Muitas delas, inclusive, pretendem estabelecer a distinção social que pode ser obtida, ao se adquirir um determinado carro. Isso, certamente, joga com as identidades e territorialidades, umas contra outras, no contexto urbano.

Como exemplo do carro como extensão do corpo, pode-se citar a propaganda da empresa Volkswagen, veiculada atualmente nas televisões de canais abertos e fechados (TV GLOBO, canal 12, em 12/10/06, às 12h25). Nesta campanha publicitária, aparecem, de forma alternada e com velocidade crescente, imagens de partes do corpo de uma pessoa, seguidas de imagens de partes de um carro da marca Volkswagen, com placa VWB 1234 (VWB= Volkswagen do Brasil). A idéia é se estabelecer a perfeita simetria e semelhança que existe entre a máquina e o ser humano. Para ancorar as imagens, aparece o seguinte *slogan*: “Volkswagen. Você. Não é que vocês são parecidos? Volkswagen. Perfeito para você”.

Em outra peça publicitária, que enfoca tanto relações sociais quanto aspectos relativos à identidade, desta vez da montadora Renault (TV GLOBO, canal 12, em 12/10/06, às 11h30), aparece um carro *Megane*, placa REN 0084, conduzido por um motorista que transporta o seu filho. No início da propaganda, o menino lista, em voz alta, os itens diferenciais do novo carro, enquanto escreve o que fala. Após isto, ele diz:

- Bom. É tudo isto que tem no carro novo, né pai?
- É sim. Por que? Vai contar pros seus amiguinhos?
- Não, não! Eu vou falar pro marido da mamãe! Aquele mala!

E o *slogan* que fecha a propaganda é o seguinte: “Novo Renault *Megane*. O carro para mudar a sua história”.

Ainda no âmbito da publicidade, há uma campanha promovida pela Prefeitura de Curitiba, que está sendo veiculada em diversas mídias. Pela televisão, atualmente, pode ser vista uma peça publicitária, em que personagens se comportam de maneira inadequada, em diferentes situações cotidianas e são reprovados por esses comportamentos. Na propaganda, ouve-se o seguinte *slogan*: “Não faça no trânsito, o que você não faz em outros lugares. Qualidade de vida também começa na rua”.

Acompanhando as peças dessa campanha, veiculadas pela televisão, conceitualmente articuladas, estão imagens dispostas em *displays* próximos a pontos de ônibus, *outdoors*, vidros traseiros de ônibus, *banners* pendurados em postes de eletricidade e adesivos que estão sendo colocados em veículos, ou onde a imaginação permitir. Estas imagens apresentam mensagens, tais como, “gentileza”, “calma”, “respeito”, “cuidado”, “atenção”, palavras escritas de tal forma, que acabam por formar desenhos de veículos e que são ancoradas pelo *slogan*: “Qualidade de vida começa na rua”. Note-se que as cores, utilizadas no fundo das imagens, estabelecem uma correspondência com a palavra que está escrita e com o que está desenhado. Por exemplo: a palavra “cuidado”, escrita de tal modo que faz surgir o desenho de uma motocicleta, tem o fundo vermelho, cor que indica perigo. A palavra “calma”, que parece formar o desenho de um Volkswagen Fusca, aparece com um fundo azul, cor relacionada com estados psíquicos de tranqüilidade. (FIGURA 4).



FIGURA 4 - Peças publicitárias da campanha “Qualidade de vida começa na rua”, da Prefeitura de Curitiba.

FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, 14/10/2006.

Estes exemplos de propagandas, sejam eles concebidas por empresas privadas ou por instituições governamentais, indicam que há no meio social representações relacionadas aos carros, entendidos, efetivamente, como lugares, ou por outro lado, às disputas territoriais no asfalto, que precisam ser mediadas.

As disputas territoriais que ocorrem entre motoristas de carros de passeio, ou entre estes e os motoristas profissionais, - como os de transporte coletivo, caminhões, táxis e, principalmente, *motoboys* - podem ser percebidas por indicadores colocados nos próprios veículos. Algumas dessas mensagens são muito agressivas, outras, educativas. Outras tantas se dirigem, especialmente, a determinados grupos culturais, como por exemplo, aos que professam uma religião, pródigos em veicular mensagens doutrinárias em adesivos colados nos carros.

Isto pode servir como termômetro das interações sociais nas ruas e mostram que, realmente, em determinados momentos, é necessário que o poder público intervenha, como está fazendo, atualmente, a Prefeitura de Curitiba. (FIGURAS 5 e 6).



FIGURA 5 - Adesivos de advertência a outros motoristas, colados em carros de Curitiba. “Mantenha distância. Eu freio para animais”. – “Quer correr? Vá ao parque!”. FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 8/06/2006 e 31/08/2006.



FIGURA 6 - Adesivos de advertência a outros motoristas, colados em carros de Curitiba. “Jesus te ama! Mas eu te acho um babaca!”.
FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, em 30/11/2006.

Entre os motoristas profissionais, envolvidos em disputas territoriais nas ruas da cidade, destacam-se os que utilizam uma motocicleta como instrumento de trabalho. Parece haver entre os integrantes desta categoria a representação de que estão em permanente desvantagem, em relação a outros motoristas que circulam em Curitiba.

Em entrevistas abertas, realizadas com motociclistas profissionais em diferentes pontos da cidade, no segundo semestre de 2006, eles reclamaram que os outros motoristas não os respeitam, não entendem que eles estão trabalhando e que qualquer um pode, repentinamente, precisar de seus serviços para alguma emergência, a despeito do que se pense deles. A representação de que o trânsito da cidade é violento, perpassou todas as falas desses indivíduos.

Do outro lado do embate estão os motoristas de carros particulares entrevistados nesta pesquisa, que deixaram registrado seu julgamento sobre os *motoboys*: “abusados”, “irresponsáveis” e “perigosos” pelas manobras ilegais e arriscadas que realizam no trânsito e também pelos prejuízos causados aos carros de outros motoristas, quando passam “zigzagueando” entre as faixas de rolamento.

Inúmeros exemplos de solicitações e advertências puderam ser observados nos adesivos colados nas motos e nos capacetes dos motociclistas que estão em circulação em Curitiba. (FIGURA 7).



FIGURA 7 – Adesivos de solicitação e de advertência em motocicletas, “Dê espaço ao motoqueiro. Quem lucra é você”. – “Mais respeito, menos violência”.
 FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, 23/10/06.

As mensagens que atestam a presença de crianças a bordo nos carros, cujos nomes são grafados nos adesivos, acompanhados de expressões tais como “Cuidado. Fulaninho a bordo”, curiosamente, têm sido alvo da irritação de uma dos trinta entrevistados desta pesquisa.

TRECHO DA ENTREVISTA COM JA¹⁴

...

JA - ...e outra coisa que eu observo também, são essas coisas que.. que..eles colocam nos carros. Tem umas que são completamente “*no sense*”, “Se ele não é por você, não sei o quê...” quer dizer...

TB – Você diz os adesivos?

JA – Os adesivos, né? É, tem umas que são muito engraçadas, porque é...você pode fazer várias interpretações. Normalmente, são religiosas, né? Mas são engraçadas.

TB – É. Tem umas agressivas também...

JA – Tem. Tem agressivas, tem engraçadas, né? E tem aquelas que eu acho que me irritam mais, que são... ée... “bebê a bordo”, “Cuidado, Bernardinho aqui”...(risos). Essas eu acho assim...sabe? E normalmente são carros grandes, dirigidos por mulheres jovens, né?

TB – Hum, hum.

¹⁴ **JA** - Entrevista realizada em 16/01/07, às 11H00, na residência dela. A entrevistada não possuía mais o carro, na oportunidade da entrevista. A placa do carro em questão, além de apresentar as iniciais da entrevistada, tinha a peculiaridade de se configurar como um contrato pessoal, em que a entrevistada delimitou uma data, o seu aniversário de 52 anos – números que constavam na combinação da placa – para a mudança definitiva de alguns aspectos de sua vida. Ela alcançou o seu intento, não sendo mais necessário manter consigo o carro e a placa, por isso o vendeu. A filha da entrevistada também teve um carro com placa escolhida, por influência da mãe.

JA – Que acham que estão protegidas de toda a violência e de todo o mal que ...né? Que..que...acontece nas grandes cidades...colocando-se dentro de uma 4 x 4, uma “*off-road*”, (risos), né? Andando na cidade com um bebê atrás e “Cuidado. Bernardinho a bordo” ou... sei lá! Qualquer nome que seja. “Júlia a bordo”. Aqui no prédio tem uma.

TB – Você acha que é uma medida ineficaz como tentativa de proteção...

JA – É! Completamente! E ridícula! Sabe...de uma...vamos dizer assim, de uma forma acintosa no país que a gente vive.

TB – Ham, ham.

JA – Né? Você num belíssimo carro, com seu bebê, com aquela cadeira que é mais cara quase que o carro, dentro, né? Que agora eles têm uns carrinhos, umas cadeiras que são...né? E vai colocar isso...

TB – Quase aeronáuticas...

JA – Colocar isso, sendo que no sinaleiro tem uma criança pedindo esmola.

TB – Hum, hum.

JÁ – Né? E a pessoa ali se acha protegida. Isso, pra mim, me...meio que me incomoda, sabe? Eu fico...eu passo, assim, normalmente não dá pra ver muito bem, porque agora eles põe aquela película preta, né?

TB – Hum, hum.

JA – Que eu acho um horror, também! Sabe...eu não..não...não gosto. O meu, mandei por a mais clarinha, só para evitar realmente, a...

TB – A insolação.

JA – A insolação. Mas a mais clara, porque eu não acho que isto proteja ninguém!

TB – Hum, hum.

JA - Não protege! Sabe? Porque eu já andei em carro com película e você se sente mal lá dentro, de ver aquilo tão escuro, né?

TB – Hum, hum.

JA – Quem ta fora, se vai te assaltar ou não vai, não é por causa da película!

TB – Hum, hum.

JA – Vai assaltar do mesmo jeito! A gente sabe de tantos casos aí, que foram..né? As pessoas tinham o maior carrão, a maior película e...foi inevitável, né? Mas o que mais me choca é esse tipo de coisa: é essa...esse..esse... protecionismo aí “classe média alta”, que acha que colocando em um belíssimo carro de R\$ 70, 80 mil reais, às vezes, até mais, “Cuidado, bebê a bordo” não sei o quê...

TB – Ham, ham.

JA – Não acho isso...politicamente correto, né?

TB – Certo.

JA – Sendo que nas esquinas tem um carrinho e um carrinheiro com um bebê dentro do carro.

TB – E ele não pode se...

JÁ – E ele não pode por “Cuidado, fulaninho a bordo”.

...

Das disputas territoriais nos asfaltos, há quem tente tirar alguma vantagem da situação. Esse foi o caso de uma agência de publicidade de Curitiba, situada no bairro Bom Retiro, que, em 2005, criou uma maneira inusitada de chamar a atenção dos motoristas para a sede de sua empresa. A empresa se localiza próxima a um equipamento de controle de velocidade de veículos, que regula a velocidade máxima em

60 km/h no trecho. Valendo-se de sua localização “privilegiada”, a empresa colocou uma grande placa em seu terreno advertindo os motoristas incautos, de forma sutil, sobre o radar ali colocado, ao mesmo tempo, em que aproveitou o ensejo para fazer propaganda de si mesma. (FIGURA 8). Os radares de Curitiba têm sido alvo constante de reclamação por parte da população de motoristas, porque são considerados como verdadeiros “caça-níqueis” instalados na cidade pela Prefeitura que, ao invés de se preocupar com instrumentos de trânsito mais educativos, investe muito dinheiro em expedientes punitivos.



FIGURA 8 - Placa de advertência aos motoristas e propaganda da agência de publicidade *Exclam!*, bairro Bom Retiro, Curitiba.

FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, 12/06/05.

Determinadas construções imagéticas e discursivas têm tamanha força simbólica, que em um mundo globalizado, podem fazer com que novas representações sociais comecem a circular, atingindo muitas pessoas, simultaneamente, como também podem reforçar antigas representações, carregadas, muitas vezes, de preconceito e intolerância.

Alguns dos entrevistados da pesquisa revelaram que há um impacto causado pela veiculação de inovações tecnológicas na mídia, em suas escolhas e atitudes, no que se refere à compra dos carros, aos outros motoristas e à percepção do contexto em que circulam, a bordo de seus veículos.

Muitos deles transitam pela cidade, sem, de fato, vê-la, concentrados e isolados que estão em seus universos particulares. De outro modo, os entrevistados refletiram sobre o fato de que suas percepções de tempo e de espaço se alteraram, quando deixaram de ser os pedestres que um dia foram.

As respostas às entrevistas parecem comprovar que os carros, para seus motoristas, configuram-se como lugares. Por serem entendidos como lugares, muitas vezes, os carros transportam seus proprietários, levando-os às disputas territoriais nas ruas da cidade.

5.1 O CARRO COMO UM LUGAR

O espaço em si é uma dimensão amorfa, tendo acepções e entendimentos diferenciados, para diversas áreas do conhecimento.

Para a Geografia, o espaço é uma categoria que assume diferentes dimensões, dependendo de qual Geografia se está falando. Segundo Corrêa (1995, p. 15), “adicionalmente, a palavra espaço tem o seu uso associado indiscriminadamente a diferentes escalas, global, continental, regional, da cidade, do bairro, da rua, da casa e de um cômodo no seu interior.” Ainda de acordo com este autor, na Geografia Humanista, o espaço adquire diferentes formas:

A paisagem torna-se um conceito revalorizado, assim como a região, enquanto o conceito de território tem na geografia humanista uma de suas matrizes. O lugar passa a ser o conceito-chave mais relevante, enquanto o espaço adquire, para muitos autores, o significado de espaço vivido. (Op. cit., loc. cit)

Como afirmou o autor, lugar é o conceito-chave quando se fala de espaço vivido. O lugar assume valores e significados especiais, para aqueles que o vivem. É um espaço carregado de emotividade, no qual as relações sociais, as representações de universos singulares e as experiências se articulam, de forma a transformar meras localizações em sítios especiais, guardados com cuidado na memória.

Os pertences, parentes, amigos e a base territorial experienciada fazem parte do acervo íntimo do indivíduo. Pausa, movimento e morada conferem ao mundo vivido a distinção de lugar. As experiências nos locais de habitação, trabalho, divertimento, estudo e dos fluxos transformam os espaços em lugares, carregam em si experiência, logo, poesia, emoção, sensação de paz e segurança dos indivíduos que estão entre os “seus”, tem uma conotação de pertinência por pertencer à pessoa e esta a ele, o que confere uma identidade mútua, particular aos indivíduos. Assim, o lugar é recortado emocionalmente nas experiências cotidianas. [...] Os geógrafos humanísticos insistem que o lugar é o lar, podendo ser a casa, a rua, o bairro, a cidade ou a nação. Enfim, qualquer ponto de referência e identidade. (MELLO, op.cit., p. 102)

Para diferentes indivíduos, os espaços e os lugares podem não coincidir. O espaço, que para alguns adquiriu um *status* de lugar, para outros, poderá nada representar. De outra maneira, o que era há alguns segundos um espaço, poderá assumir a posição definitiva de lugar, na representação que um indivíduo faz desse espaço. E vice-versa. O que um dia foi um lugar carregado de boas impressões, poderá se tornar

um espaço, ou um lugar topofóbico, por associação com eventos traumáticos ou desagradáveis ao indivíduo (TUAN, 1983, p. 155).

Relph (op.cit., p. 16-17), se preocupou em mostrar a importância e a validade do método fenomenológico, como opção epistemológica para a Geografia Humanista. A Geografia, segundo ele, solicita uma abordagem fenomenológica, uma vez que os espaços são vividos e não somente percebidos, sentidos ou representados. Sendo assim, existem inúmeros espaços, porque existem várias experiências espaciais.

Os lugares, as paisagens e os espaços constituem-se como atributos do mundo vivido e são importantes dentro de uma perspectiva fenomenológica para a Geografia. Estas três formas de relação entre os indivíduos e os espaços compõem o que Eric Dardel¹⁵ chamou de “geograficidade”. (DARDEL, 1952, p. 2, apud RELPH, op. cit., p. 18).

A geograficidade está presente em todos os momentos da vida, desde os movimentos de locomoção, os movimentos cinestésicos, até a contemplação que se faz de algum evento ou objeto. Para Relph, os lugares são intercambiáveis e sem fronteiras definidas, com as paisagens e os espaços. Eles coincidem, se alinham, se justapõem, se diferenciam em um jogo mutável, variando em um mesmo indivíduo e entre indivíduos diferentes.

Os grandes espaços vazios, em que não ocorrem ligações de afetividade, foram chamados pelo antropólogo Marc Augé (1994) de “não-lugares”. Esses espaços contrapõem-se aos espaços de significação, de conforto, de sociabilidade, de proteção: os “lugares”. Os não-lugares – saguões de hotéis, shoppings, supermercados, salas de embarque em aeroportos, por exemplo – são vácuos locacionais, destituídos de significados para as pessoas que passam por eles, segundo este autor.

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico. [...] O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugídias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. (Op. cit., p. 73-74).

¹⁵ DARDEL, Eric. **L'Homme et la Terre**: Nature de la Réalité Géographique; Presses Universitaires de France, Paris, 1952.

Augé usou o termo supermodernidade, analogamente, ao que outros autores chamam de pós-modernidade. Segundo Ciro Flammarion Cardoso (1998, p. 14), no entanto, Augé marcou este conceito pelo lado positivo, diferentemente, da negatividade que envolve o termo pós-moderno. Comentando a tese de Augé, Cardoso perguntou-se sobre a pertinência do uso da categorização do espaço, a partir do conceito de “não-lugar”, em que há uma divisão entre as situações pré-moderna, moderna e supermoderna. Para Cardoso, parece não ser possível o uso desta categorização em um país como o Brasil. Ao invés da apropriação deste conceito, ele prefere aceitar o conceito de “lugar” de Augé.

Seria também preciso indagar se, num país como o nosso, as pessoas se relacionam com o que para o antropólogo francês são não-lugares de modo análogo ao que caracteriza países como a França ou os Estados Unidos, por exemplo, ou se, entre nós é mais freqüente – creio que sim – a transformação em lugares do que seriam virtualmente não-lugares. Isto chama a atenção para um defeito das interessantes construções de Augé: elas percebem o sujeito unicamente no nível individual. Assim sendo, as forças que regem o que chama de supermodernidade se tornam esfumadas, difusas, difíceis de captar em detalhe. Talvez por esta razão, na verdade, em minha opinião, o seu conceito de lugar antropológico não só é mais interessante como poderia ser mais operacional para o historiador do que a noção de não-lugar, por mais que esta última permita descrever alguns aspectos relevantes do mundo de nossos dias, em especial nas regiões de capitalismo mais avançado. (CARDOSO, op. cit., p. 17).

Uma posição alternativa a de Augé, no que se refere aos lugares e aos não-lugares, pode ser encontrada em Serpa (2006). Este autor propõe um novo conceito para estudos de Geografia Humanista e Cultural: culturas transversais. “Os espaços da cultura de massa são “campos transversais”, ao mesmo tempo geradores e destruidores de “identidades” e de lugares. (Op. cit., sem página). Partindo desse conceito, Serpa entendeu que os automóveis são uma das sub-cultura de massa, assim como as do futebol, da praia, dos condomínios fechados e dos *shopping centers*. Alguns desses espaços, antes considerados como “não-lugares”, pela tendência à monotonia e homogeneização de comportamentos e atitudes como, por exemplo, os *shopping centers*, têm se mostrado como lugares para os seus freqüentadores, que passaram a realizar ali as sociabilidades, antes pertencentes à praça e aos espaços públicos de antigamente. Um dos principais motivos para essa mudança é a violência real dos grandes centros, ou a fabricada pelas empresas de segurança que querem vender seus

produtos e serviços, amedrontando, com a ajuda dos meios de comunicação de massa, a população.

A vida contemporânea nas metrópoles, articulada pelos avanços tecnológicos e pelo processo de globalização, modificou a experiência e a percepção das pessoas, transformando localizações pouco prováveis de serem lugares, ou não-lugares de décadas passadas, em lugares. Usando como exemplo a cidade de São Paulo, o autor mostrou como os proprietários de automóveis, impelidos pelo projeto urbano e os inevitáveis congestionamentos, têm em seus mundos vividos, o carro como um lugar.

Para dar conta disso, Serpa lançou mão de um instrumento teórico que pode dar mais espaço de manobra ao pesquisador, na compreensão que deve pretender, ao se debruçar sobre a problemática das diferenças culturais e de classe. Para que se possa interpretar melhor o jogo de forças e as influências que sofrem os indivíduos imersos nas culturas de massas, é necessário se ampliar a dialética entre os conceitos de intencionalidade e o de mundo vivido da Fenomenologia, as coerções das imagens midiáticas e os conflitos deflagrados por múltiplas forças sociais e culturais.

A compreensão de que o carro pode ser um lugar requereu uma flexibilização desse conceito geográfico, que alguns geógrafos parecem não estarem prontos a aceitar. Curiosamente, pode-se encontrar em um dos fundadores da Geografia Humanista, o amparo necessário à asserção do carro como um lugar geográfico.

Em resumo, conhecemos lugares, não lugar, e enquanto há consistências em nossa maneira de conhecê-los, e como todo lugar é, em algum sentido, um centro, torna-se enganoso sugerir que para qualquer pessoa a fixação no lugar esteja diretamente relacionada com a duração da permanência, ou que a casa ancestral seja a única pedra lógica da experiência geográfica. Pessoas relacionam-se aos lugares em inumeráveis modos; alguns respondem e orientam-se em termos de lugares ancestrais, outros reagem a certos tipos de ambientes com os quais sentem uma forte harmonia e, então, movem-se livremente entre eles; para outros, ainda, o lugar que importa mais é onde suas primeiras memórias duráveis começam ou, simplesmente, **onde estão agora**. Não há, entretanto, simples generalização que possa ser feita sobre os modos pelos quais as pessoas se relacionam com o lugar ou, o que é mais importante, aos lugares. Os lugares que conhecemos e gostamos são todos lugares únicos e suas particularidades são determinadas por suas paisagens e espaços individuais e por nosso cuidado e responsabilidade, ou ainda pelo nosso desgosto, por eles. Se conhecemos lugares com afeição profunda ou genealógica, ou como pontos de parada numa passagem através do mundo, eles são colocados à parte porque significam algo para nós e são os centros a partir dos quais olhamos, metaforicamente pelo menos, através dos espaços e para as paisagens. **E se nos encontramos aprisionados pelas circunstâncias ou ambientes de nossa própria escolha, estamos sempre dentro dum lugar que é colorido por nossas intenções e experiências, que também as modificam.** (RELPH, op. cit., p. 17-18, grifo nosso).

O carro como um lugar, no âmbito desta pesquisa, foi assim entendido pelas relações sociais diretas e indiretas que ocorrem dentro e fora dele, pelas representações, virtualidades e percepções de tempo e espaço que foram e são provocadas por ele fazer parte dos mundos vividos de seus proprietários, pelos fluxos e itinerários realizados. Mas também por sua porção física e localização espacial no contexto urbano, muitas vezes, “presos” e “fixos” como enclaves territoriais nos engarrafamentos da metrópole. Para alguns dos entrevistados, os carros foram e são vividos em seus aspectos topofílicos e topofóbicos, simultaneamente.

Como já advertiu Serpa (op. cit.), de determinados pontos de vista, alguns dos aspectos que envolvem estes objetos socioculturais de massa levam à compreensão do que significam em termos de efeitos de classe. Outros aspectos apontam para efeitos de transversalidade, que o conceito de classe social não pode explicar.

Para exemplificar estes efeitos de apropriação do espaço, serão transcritos trechos de entrevistas realizadas com três indivíduos desta pesquisa, em que se poderá observar como os automóveis se apresentam como lugares para eles. Esses trechos foram escolhidos por mostrarem, de forma contundente, os efeitos da cultura do carro. Nestes exemplos, ficou clara a relação que existe entre o universo reificado e os mundos vividos dos proprietários/consumidores de veículos. Os trechos das entrevistas foram retirados das gravações, geradas a partir do questionário apresentado no capítulo anterior, igualmente aplicado a todos os entrevistados. (FIGURAS 9 e 10).

Espera-se que esses exemplos sejam suficientes para confirmar uma das principais representações sociais capturadas nas entrevistas: o carro vivido como um lugar geográfico. Dada a extensão das trinta entrevistas, seria impossível colocá-las, em toda a sua riqueza, no contexto desta dissertação.

1 - TRECHO DA ENTREVISTA COM JM*

REPRESENTAÇÃO: Carro – Fator de prazer, conforto e *status*.

...

JM – Éeee... eu sinto tanto prazer com o veículo, mas tanto prazer... e me choca éeee...algumas pessoas acharem que eu to fazendo ostentação.

TB – Hum.

JM – Acho que é a coisa que mais me magoa, sabe?

TB – Hum, hum.

JM – Uma pessoa achar que eu estou ostentando. Tamanho o prazer que eu tenho pela tecnologia, pelo conforto, pela, eeu....digamos que eu, eu poderia ter comprado um apartamento, que me renderia, vamos dizer, mil reais por mês..., né? Que pra minha, pro meu futuro, que pra minha velhice, seria importante, né? ...E eu prefiro comprar um carro, pra me dar... me dar um prazer....hoje.

TB – Sim.

JM – Eeeee....

TB – O senhor usa o carro como, normalmente, para se “desestressar”?

JM – Vamos dizer, o carro me dá um prazer que não tem tamanho! O carro me dá um, uma satisfação pessoal... éeee... eu me realizo dentro do carro como um....sei lá! Como tudo, tudo, tudo... E eu, não, não, não....já...já analisei o lado do *status*...

TB – Hum, hum.

JM- Analisei o lado do *status* que, evidentemente, que se eu for a uma reunião... só gente importante...e eu chegar com um carro simples, eu....

TB – O senhor vai estar em desvantagem.

JM – Eu vou estar em desvantagem. Já pensei nisso. Não me preocupa, tanto isso. Mas, eu sei que ela tem um determinado valor.... Mas o prazer pessoal, que eu tenho sem, que me, interessar o que os outros estão enxergando...pela tecnologia que o carro me proporciona...

TB – Hum, hum.

JM – É muito grande! É muito grande... éeee....oooo...começa a chover, ele limpa sozinho, ele começa a limpar...

TB – Ele tem sensores...

JM – É... escurece, ele acende a luz...

TB – O senhor fica fascinado pelo avanço tecnológico...

JM – Ah! Isso é maravilhoso! Isso é maravilhoso!

* **JM** – Entrevista realizada em 14/03/06, às 10H00, no escritório da empresa do entrevistado, em Curitiba. Este empresário é uma pessoa influente no meio social, tendo integrado a equipe de um governador do Estado do Paraná. Já teve vários automóveis e uma característica que faz parte de seu mundo vivido é que a soma dos números de suas placas tem que totalizar nove. Isto tem a ver com o fato de encarar a placa como uma espécie de amuleto de proteção e também um componente estético, que “combina com um carro bonito”. O número 9, em diferentes culturas, é encarado como um número mágico, que simboliza o fim e o começo, a espiritualidade, o céu e o inferno. (CHEVALIER; GHEERBRANT, 1996). O número 72, também mencionado em outro trecho da entrevista pelo entrevistado, é múltiplo de nove e de grande simbolismo na cultura islâmica e entre os árabes-descendentes. No momento da entrevista, o entrevistado declarou não ter, atualmente, nenhum carro com uma placa escolhida, mas admitiu ter exercido influência em outros membros da família, persuadindo-os a terem placas escolhidas. Uma outra relação numérica parece acometê-lo, só que com finalidade estética: a combinação dos números 6 e 7, que aparecem na placa de um dos membros de sua família, ARA-6676. A divisão visual causada pelos números parece ser da mesma ordem da motivação da entrevistada AH. Duas outras entrevistadas desta pesquisa são membros da família dele. O entrevistado admitiu assistir propagandas de carro pela televisão, lembrado-se de alguns exemplos.

2 - TRECHO DA ENTREVISTA COM AH*



FIGURA 9 – Placa do carro da entrevistada AH

FONTE: Tânia Bloomfield, em 11/04/06.

REPRESENTAÇÃO: Carro – extensão da casa ou do trabalho

...

TB – Tá... Você gosta de dirigir.. e o que mais te agrada em relação ao ato de dirigir, ou em relação ao seu carro?

AH – Olha! Eu não queria tirar a carteira (risos)...Eu achava muuuito côomodo, a minha mãe me levar, pra cima e pra baixo...achava uma delíiicia, né? “Ai! Não quero dirigir, não!” Mas, daíi.. a mãe disse; “Não. N, não. Você não tem opção. Agora...é tua vez e chega! Né? De mordomia.” Iiii...agora não teeeem como ficar sem carro.

TB – Hum, hum.

AH – Porque a gente acaaabaaaa...se prendendo muito, porque...prá mim é muito importante o deslocamento. Eu tenho que cuidar deeee...de várias oobrasss... tem que, tem fornecedor.. e eu quase nem paro no escritório. Eu passo o dia inteiro dirigindo. Éeee... não é uma coisa prazerosa, pra mim... Mas, eu considero já o carro como uma extensão da casa... de tanto tempo que eu passo dentro....

TB – Hum, hum.

AH – Eu tenho que ter dentro dele: roupa, sapato, comida...sabe? Tem que ter de tudo, um pouco.

TB – Hum, hum.

AH – Porque.... Curitiba é ..essa coisa, né? Se acorda de manhã, um friiiiiio...daí a tarde, já táaaaa mais quente...então..., onde que fica tudo isso? É dentro do carro, né?

TB – Hum, hum.

...

* **AH** - Entrevista realizada em 11/04/06, às 11H00, no escritório dela. As letras da placa são iniciais do nome. Uma peculiaridade da placa escolhida do carro da entrevistada é a divisão visual que se apresenta na composição dos números. Os números 5565 podem ser aproximados à proporção áurea - também conhecida como número de ouro ou divina proporção - em que uma unidade inteira é dividida em dois segmentos de 0,618 e 0,382 da unidade. Esta proporção foi utilizada na antiguidade por egípcios, gregos e romanos, em obras de arte e na arquitetura, por entenderem que era um princípio de beleza. Esta proporção está relacionada ao crescimento de seres vivos e pode ser encontrada em diferentes exemplos da natureza, inclusive, no homem. A entrevistada afirmou que não fez a opção pelos números, conscientemente. No entanto, pelo fato de ser arquiteta, é possível se pensar que esta proporção está naturalizada nela pelo exercício profissional.

3 - TRECHO DA ENTREVISTA COM RM*



FIGURA 10 – Placa do carro da entrevistada RM

FONTE: Tânia Bloomfield, em 11/06/05.

REPRESENTAÇÃO: Carro – extensão da identidade.

...

TB – Qual a intenção... por que botou esta placa no carro? Foi você quem escolheu?

RM – Fui eu que escolhi. Se a moça não tivesse perguntado, “que placa você quer?”, eu acho que eu não teria pensado numa placa.

TB – Ah, então na hora em que você comprou o carro, a moça perguntou que placa você queria?

RM- Exatamente. Ela disse: “você quer a placa que está na vez, ou você quer escolher uma placa?” Daí, eu perguntei se dava para por ART, ela falou que dava, daí ela falou “e os números?”, daí, eu fiquei pensando, os números, como é ART- R, de (nome da entrevistada) e T, de (o marido) – 74, 64.

TB – Estes números são as datas de nascimento dos dois...

RM – R, de (nome), 74 é o ano do meu nascimento e T, de (nome do marido), 64.

TB – Você escolheu, não só pelas iniciais dos nomes, mas também porque formavam a palavra ART.

RM – Exatamente.

TB – Que significado ela tem para você?

RM – Eu amo a Arte, eu fiz Artes Plásticas, em 19..., na Federal, e é uma coisa que convive comigo, o olho, eu olho as coisas pensando nela, ou através dela.

TB – Quando você colocou a placa, éeee, você pensou que ela, a placa poderia, enfim, estar no carro, para emitir uma mensagem para alguém, ou você não se importou com isso, não pensou sobre isso?

REPRESENTAÇÃO: Carro – extensão do corpo.

RM – Não, ela é significativa. É como se fosse uma roupa no seu carro. Ela identifica você. As minhas filhas sabem qual é a placa, sabem qual é o meu carro. Porque está escrito ART, elas sabem o significado... então a placa veste o carro, como se fosse uma roupa.

* **RM** - Entrevista realizada em 11/06/05, às 17H00, na casa da entrevistadora. Esta foi a primeira entrevista do campo desta pesquisa, ainda no primeiro ano do curso de Mestrado em Geografia da UFPR. De fato, ela serviu como uma entrevista-piloto e era para ter sido uma entrevista aberta. No entanto, houve a percepção de que sem as intervenções da pesquisadora, a entrevista não teria progredido. A partir desta entrevista, foi, então, criado um questionário para entrevistas estruturadas.

TB – Não te incomoda, por exemplo, ter uma marca tão registrada assim? Identifica muito o carro. Nunca te incomodou uma placa que distinguisse o carro dos outros? Você se preocupou com isso?

FALHA NA GRAVAÇÃO

RM – Não. Só quem sabe de quem é... e 7464, também não dá para distinguir que é ano, exatamente. Então, é só para quem sabe da história é que consegue ler a placa desse jeito.

TB – Então, a sua intenção não era que essa mensagem fosse captada por um grande número de pessoas, mas por um círculo fechado de pessoas.

RM – É. É como se fosse uma roupa íntima. Você veste ela e ninguém está sabendo que você está...

TB – Mas todo mundo sabe que está ali...

RM – Todo mundo sabe que está ali (risos), mas ninguém ta sabendo, como, que cor que é (risos)...

TB – De onde surgiu, exatamente, esta idéia? Você teve a influência de algum lugar, alguém te influenciou, alguma coisa que você viu antes...

RM – È que você...não. Você tem a oportunidade deeeee, de se identificar. É uma distinção. Tem 300 carros iguais ao teu e é uma forma de distinguir o carro pela placa e, e, além da distinção, que eu podia escolher qualquer placa que tivesse, a identificação. Eu me identifico com aquele carro, então ele tem até um vínculo, não emocional, ehhe mas mais significativo que os outros carros.

TB - Você, provavelmente, viu isto em outros carros. Viu isto, talvez, em publicidade. Ou isto de forma nenhuma te influenciou?

RM – Não. Não me influenciou. Eu acho legal, os outros carros, quando eu consigo ver alguma identidade nos outros carros, quando eu consigo ler algumas mensagens nos outros carros, mas não me influenciou diretamente.

TB – Se você tiver outro carro... você fará a mesma coisa?

RM – Eu não sei... (rs) porque é uma coisa que não..., agora que eu tô pensando sobre o assunto, né?... Ehhe....

TB - ... Sobre o fato dele ser tão identificável?

RM – Sobre o fato dele ser identificável e dele ser ... ele emergir, num universo de um monte de placas.... eeee, até por fator de segurança mesmo. Você é identificada por onde você anda. É muito mais fácil você ler uma palavra, do que ler letras como código. Mas, talvez, a questão emocional, de novo, e dessa roupa que você está vestindo, ser só sua, também influencia.

...

A representação social do carro como um lugar, pode ser inferida a partir das falas, que apresentam o carro, em alguns trechos das entrevistas, como um fator de prazer, conforto e *status*. Em outros fragmentos das entrevistas, pode-se entender o carro como extensão do corpo, da casa, do trabalho e das identidades. Pode-se perceber, igualmente, como o universo reificado influenciou suas atitudes e comportamentos.

No caso de JM, o carro se configura como um símbolo de *status*, necessário à sua boa performance como um empresário de sucesso, nos círculos que frequenta. Sendo entendido dessa forma, o carro, além de ser de um tipo/marca determinado, tem que apresentar elementos que afirmam a sua condição social, como os equipamentos de

última geração em seu interior, disponibilizados pela indústria automobilística. O fato de o carro estar equipado desta forma auxiliou na afirmação do carro como um lugar, em que o proprietário se vê separado do contexto urbano por onde circula e onde pode “se sentir em casa”, ouvindo seus discos e convivendo com os que lhe importam. A escolha das placas de seus carros tem a ver com questões estéticas e esotéricas, fazendo com que a combinação de letras e números, além de ser bonita e “combinar” com uma máquina possante, se transforme em uma espécie de amuleto de proteção, pela numerologia envolvida na escolha.

No caso de AH, a sua condição familiar e profissional acabou por provocar determinada forma de relação com o carro. Apesar de ter admitido que não tem prazer em dirigir, reconheceu que o carro se transformou em algo mais do que um simples veículo, por conta, principalmente, de seus afazeres profissionais. Neste caso, o carro se configurou como uma extensão do ambiente de trabalho e da casa. A placa, além de representar uma extensão da personalidade, porque contém as iniciais do nome, envolve questões estéticas, em que foi respeitada uma determinada proporção na inserção dos números.

No caso de RM, a motivação para a escolha da placa veio com a vontade de torná-la um símbolo do laço familiar e uma extensão da personalidade de mais de um membro da família, identificando o carro como um lugar para esse grupo específico. No entanto, a entrevistada admitiu que a escolha da placa só aconteceu, porque a funcionária da revenda de carros a provocou para que o fizesse.

Algumas propagandas de carro, veiculadas recentemente, parecem querer reforçar a atitude de se atribuir significados especiais aos carros e influenciar os indivíduos/consumidores.

Uma peça publicitária promovida pela Renault apresenta o carro *Megane Grand Tour* (TV GLOBO, canal 12, em 01/02/07, às 7h46). Nela, um grupo de bonecos de teste automobilístico, caracterizado como uma família de quatro membros – pai, mãe e dois filhos – são colocados dentro do carro *Megane*, por uma parafernália robótica. Um cenário é montado pelos braços robóticos, para simular um ambiente de estrada, enquanto o veículo roda sem sair do estúdio. No final do teste, o carro foi aprovado e a “família” de bonecos foi forçada a deixar o carro. No entanto, eles se recusaram a sair, apesar da força utilizada pelos braços robóticos para retirá-los de dentro do carro. O *slogan* da propaganda é: “Você é o que você vive”. No caso dessa propaganda, a

perspectiva existencialista foi possibilitada pelo carro, reforçando a representação social de que o carro é um lugar.

Como já foi enfatizado por diversos autores que discutiram a pós-modernidade, na contemporaneidade as dimensões tempo e espaço são articuladas pelo presente vivido, e não por elementos do passado ou futuro. “A vida é curta. Curta a vida” poderia ser um complemento à propaganda do *Megane Grand Tour*.

Pode-se pensar que, contrariamente ao objetivo da empresa publicitária que concebeu a campanha, nesse exemplo, o argumento utilizado pode jogar contra o produto, porque substituiu pessoas reais por bonecos de teste, arrumados em um cenário, como simulacros do real.

Isso pode lembrar ou mostrar a alguns consumidores o quanto, muitas vezes, os grupos corporativos os manipulam e os vêem como pessoas subordinadas às determinações das relações de produção e reprodução do sistema capitalista. De outro ponto de vista, a propaganda pode mexer com o imaginário dos consumidores, dando-lhes a ilusão de que podem fugir, terem a sonhada liberdade, de sua inextrincável condição social, nem que seja por curtos períodos de tempo e dentro de um carro. Como participantes do universo reificado, esses grupos corporativos, astutamente, convidam os indivíduos a tentarem se livrar das armadilhas, que eles, os grupos corporativos, ajudaram a criar para mantê-los cativos. Já que eles não podem ter uma vida natural e humana, que a vivam, pois, dentro de um carro. A mesma campanha, em suporte impresso, pode ser mais esclarecedora do que está subjacente às intenções. Lá há o acréscimo de outro texto, sugerindo que o momento presente vivido dentro do carro, por contraste, se transforma em fuga das estressantes situações do cotidiano: “Tire férias com a sua família sempre que sair de casa”.

Em outra propaganda, desta vez da empresa Mitsubishi (NET, canal fechado GNT 41, em 24/08/06, às 10h00), um novo proprietário de um carro, tipo jipe, com tração nas quatro rodas, transita pelas ruas de uma cidade a bordo do carro e, no caminho, vai sendo cumprimentado por outros proprietários de veículos iguais ao dele. O *slogan* é “Mitsubishi *outdoor*. Para quem é 4 x 4”. Nesse caso, houve, em um único argumento, o que segue: a intenção de identificar o carro com questões idiossincráticas dos consumidores; a representação da valorização de espaços naturais, em contraste com os espaços construídos; o estabelecimento de um grupo cultural específico, composto por proprietários de veículos 4 x 4, que devem ter interesses em comum.

Mas, a propaganda que parece fazer uma menção direta ao mundo vivido dos consumidores, que estão hoje na faixa etária entre os trinta e quarenta anos, é a do carro *Prisma*, da GM/Chevrolet, que está sendo veiculada, atualmente, nos meios de comunicação. (TV GLOBO, canal 12, 22/02/07, às 7h55). Na campanha publicitária de lançamento do carro, o argumento girou em torno da idéia de resgatar o passado ou a origem do grupo-alvo, apresentando os elementos mais significativos da infância e da adolescência, que compõem, em média, o imaginário desses indivíduos e que, muito provavelmente, fazem parte de seus mundos vividos.

Dessa forma, a propaganda apresenta um indivíduo que, ao percorrer um determinado espaço da cidade, vem angariando, atrás de si, uma multidão de ícones do seu passado, como, por exemplo: os personagens de história em quadrinhos, televisão e cinema; pessoas importantes, como seus pais, a primeira namorada, a empregada que o iniciou sexualmente, a professora do primário, o médico que fez o seu parto, os amigos da rua e da escola; as coelhinhas da *Playboy*; etc. Quando o contingente que o segue já está bem grande, o indivíduo se depara com o carro novo *Prisma*. Então, as expressões usadas para ancorar as imagens são: “Você, até aqui”, “O videoclipe da sua vida”, “Seu primeiro grande carro”. Um detalhe importante da propaganda: o carro tem a placa GEN-5513. Pode-se pensar que houve a intenção de aludir à palavra “gênesis” ou “gene”, remetendo à origem, ao início da vida - ou aquilo do que é feito o sujeito - que se desenrolou até aquele mágico momento, em que encontrou o “seu primeiro grande carro”. O carro, então, apresenta-se como um “divisor de águas”, ou parte de um rito de passagem para uma nova vida.

Nem sempre o que se quer, se consegue. Apesar da agência de publicidade que concebeu essa propaganda, supostamente, ter o objetivo de criar a identificação dos consumidores com o personagem principal do filme, em alguns casos, não houve a pretendida identificação. Ao contrário, a propaganda causou uma certa irritação. Esse foi o caso da entrevistada CH, que terá um trecho de sua entrevista transcrito a seguir. (FIGURA 11).

TRECHO DA ENTREVISTA DE CH¹⁶



FIGURA 11 – Placa do carro da entrevistada CH
FONTE: Tânia Bloomfield, em 22/10/05.

...

TB – Você assiste televisão e se assiste, você vê propagandas?

CH – Sim.

TB – Sim? E você presta atenção... costuma prestar atenção em propagandas de carro?

CH – Costumo.

TB – Em especial...

CH – Em especial, não..assim, eu gosto de propagandas em geral, assim.. então, algumas a gente gosta mais...são bem boladas, assim....mas eu costumo prestar atenção em propagandas, assim, no geral.

TB – E de carro, você lembra de alguma?

CH – Ai! De carro, a última que eu (rrss) eu achei horrorosa...eu acho que é uma propaganda tão mal feita...

TB – Qual?

CH – Que é aquela...só que eu nunca lembro o carro qual é...mas assim, ó..

TB – Ela já é mal feita aí, né? Você nem lembra a marca...

CH - É. Exatamente. Não lembro nem a marca do carro, mas é aquela propaganda...você assiste TV? Você tem tempo?

TB – Tenho! Até por causa da....(pesquisa) eu fico com um papelzinho do lado para anotar.

CH – Ahã...Que vem um rapaz andando e daí vão aparecendo todos os personagens, assim, “Fofão”, o “Zorro”, o...o...”Homem de *Marshmallow*”...vem todo mundo andando atrás dele e vem tocando uma musiquinha e daí o *slogan* da coisa.. é “sua vida trouxe você até aqui”.

TB – Ah! Sim! Já vi, já vi.

CH – É. Ela é muito mal feita (rrss).

TB – É...e por que ela é mal feita?

CH – Bom, primeiro eu não lembro nem a marca do carro, né? Eu já vi 500 vezes e eu já prestei a atenção, assim, já pensei...

TB – Tentou guardar.

CH – “Meu Deus!” “Que carro que é, daquela propaganda?” Daí, eu já prestei a atenção, mais de uma vez, e eu não consigo lembrar que carro é. Então, assim, se eu não

¹⁶ **CH** - Entrevista realizada em 23/01/07, às 20H00, na casa da entrevistada. A entrevistada escolheu a combinação de letras e números de sua placa, de forma a construir a palavra ANJO, com as três letras e o primeiro número, o zero. Os três números finais se referem ao dia e ao mês do seu aniversário. A motivação teve a ver com a extensão da identidade para o carro e a placa deveria funcionar como uma espécie de amuleto de proteção. A entrevistada está na faixa etária do público-alvo da propaganda em questão.

me engano é da Chevrolet, mas eu não tenho certeza. E...na verdade eu acho que não tem nada a ver aquele bando de personagens vindo atrás dele e o *slogan* “sua vida trouxe você até aqui?” Pra mim não fez....

TB – Não dá liga.

CH – Não dá.

...

Em Curitiba, o entendimento do carro como um lugar, já havia sido constatado, anteriormente, pelo viés da Psicologia, por uma pesquisa da qual só se tomou conhecimento, recentemente.

Uma matéria publicada na revista *Isto é*, em 2006, apresentou uma pesquisa realizada pela psicóloga Neusa Corassa, do Centro de Psicologia Especializado em Medos, em Curitiba. A psicóloga acabou transformando a pesquisa em livro, *Seu Carro - Sua Casa Sobre Rodas - Que tipo de motorista você é?*, de 2006.

Nesse livro, a conclusão a que chegou demonstrou que o carro pode ser vivido pelos seus motoristas e “freqüentadores”, analogamente, como se vive em uma casa, ou em outros ambientes que envolvem sociabilidades. Grande parte das inferências da pesquisadora foram recolhidas ao longo de mais de dez anos de pesquisa e clínica, tendo entrevistado centenas de indivíduos. Na figura a seguir, alguns exemplos dessa analogia apresentados por ela. (FIGURA 12).



<p>BANHEIRO Os espelhos do carro são usados para conferir o visual, retocar a maquiagem. Há até quem troque a fralda dos filhos no banco de trás.</p>
<p>COZINHA Sem tempo para comer em casa ou em restaurantes, os motoristas costumam fazer do carro um espaço para lanches.</p>
<p>QUARTO Entre uma viagem e outra, o carro pode ser usado como espaço para descanso e até para breves cochilos.</p>
<p>SALA DE ESTAR Quando não dá tempo de conversar em casa, o carro é utilizado para conversas em família, para namorar ou compartilhar assuntos com amigos de escritório.</p>
<p>ESCRITÓRIO Com o celular e outros equipamentos, os motoristas fizeram do carro uma extensão do escritório. Resolvem problemas de trabalho enquanto dirigem. Alguns aproveitam para ler atas de reuniões e relatórios.</p>

FIGURA 12 - O carro: espaço vivido pelos seus motoristas.
FONTE: COTES, 2007, baseado em pesquisa de CORASSA, 2006.

Segundo Neusa Corassa, uma pesquisa realizada nos Estados Unidos revelou que muitas pessoas vêem os seus carros, como mais do que simples veículos de transporte. Os seus mundos vividos os incluem, como pode ser visto no quadro abaixo. (QUADRO 9).

QUADRO 9 – O QUE OS MOTORISTAS FAZEM EM SEUS CARROS, QUANDO NINGUÉM ESTÁ OLHANDO.

<p>ATITUDES E COMPORTAMENTOS EM RELAÇÃO AO CARRO</p>
<p>cantam em seus carros</p>
<p>acreditam que a aparência do carro é essencial</p>
<p>conversam com seus carros</p>
<p>já beijaram ou namoraram em seus carros</p>
<p>reputam aos seus carros, um papel importante na cerimônia de casamento ou lua-de-mel</p>
<p>decoram o interior de seus carros</p>
<p>já tomaram uma decisão muito importante em seus carros</p>

já fizeram amor em seus carros
dão nomes para seus carros
tiveram sua primeira relação sexual dentro do carro
tiram fotos de seus carros
encontram-se com seus companheiros em seus carros
já subiram no capô do carro
já ficaram noivos no carro, ou conheceram alguém que ficou
geraram filhos em seus carros
celebram a data de aniversário de seus carros

FONTE: CORASSA, 2006, baseada em pesquisa da organização *Car Love*, com o apoio da *International Carwash Association*, EUA, realizada com motoristas americanos.

A pesquisa de Corassa mostrou, a partir de uma abordagem psicológica, que o carro se configura como um ambiente em que as sociabilidades estão sendo desdobradas de lugares tradicionais, como a casa e o ambiente de trabalho. Os indivíduos acham brechas nas coerções que o espaço concebido lhes impingiu e reinventam novas práticas socioculturais em “lugares” inusitados. O carro é, ao mesmo tempo, o lugar que confere experiências significativas e o lugar que impede os indivíduos de se sociabilizarem com outros indivíduos ou grupos, em espaços públicos. Ele pode estar relacionado com momentos agradáveis e a outros de extremo desconforto e trauma.

Em seu livro, Corassa (op. cit., p. 23-61) também estabeleceu uma classificação dos cinco tipos de motoristas existentes, de acordo com o comportamento que apresentam no trânsito, relacionando-os aos seus perfis psicológicos: os donos do mundo, os de comportamento mascarado, os cautelosos, os ansiosos, os perigosos por natureza.

Ainda que sua intenção tenha sido a de advertir o leitor, quanto aos riscos que corre, diariamente, ao enfrentar o trânsito na cidade, essa categorização, além de controversa e simplista, pode contribuir, ainda mais, para as disputas territoriais no trânsito. As suas descrições dos tipos de motoristas podem servir como um “manual de auto-ajuda” nas mãos de leigos em Psicologia, que passarão a discriminar e rotular os outros motoristas, acabando por agravar os efeitos negativos das territorialidades concorrentes no asfalto.

De qualquer modo, a sua pesquisa capturou as nuances e os efeitos maléficos dos conflitos no trânsito que a sua experiência clínica, como psicóloga especialista em

medos, vem constatando, por exemplo, em pessoas que apresentam bloqueios para dirigir.

A cidade contemporânea envolvida nos processos de globalização da economia e mundialização da cultura (ORTIZ, op. cit.), assim como seus agentes institucionais, impelem seus habitantes a viverem nela, deslocando, continuamente, suas identidades, percepções, comportamentos e representações.

A sobrevivência na cidade exige uma atenção superaguçada, a fim de afastar as múltiplas ameaças a que está sujeito o passante. A experiência do choque acaba produzindo um novo tipo de percepção, uma nova sensibilidade, concentrada na interceptação e na neutralização do choque, em contraste com a sensibilidade tradicional, que podia defender-se, pela consciência, contra os choques presentes, mas podia também, pela memória, evocar as experiências sedimentadas em seu próprio passado e na tradição coletiva. (SERPA, 2004, p. 23).

Isso fez, muitas vezes, que o carro fosse entendido pelos entrevistados como um lugar de segurança psíquica e física, no qual se sentiram apartados do mundo lá fora, livres para viverem momentos descolados do contexto, em que se projetaram para aléns imaginados. Mas, de outra maneira, em outros momentos, também os tornou conscientes do “aqui e agora”, protegidos em certo grau e, ao mesmo tempo, vulneráveis, separados do meio, somente, por suas frágeis carapaças metálicas.

Abaixo, mais um trecho da entrevista com JM, em que há uma passagem referente ao carro como fator de separação do entorno.

**NOÇÃO DE MEMBRO- Os que entendem o carro como Lugar e/ou Território
REPRESENTAÇÃO - Carro – fator de separação do contexto físico e social**

...

TB – Bem, o senhor já me disse...Ah! sim: quais s... o senhor disse que o carro é uma coisa que, que... da qual o senhor gosta muito...

JM – Sim.

TB - E qual é a sensação de estar dentro dele? É..a... vou colocar a situação da seguinte maneira: o senhor sente que há uma espécie de separação entre o universo do entorno, fora e o que está dentro? Ou então o senhor sente como se estivesse num mundo particular e lá fora é lá fora... Então há um apartamento, uma separação?

JM – Sim. Sim. Completamente.

TB – Me, me descreva um pouco esta sensação de estar dentro. Desde a hora que o senhor abre a porta, o senhor entra...

JM – É noutro mundo. Hoje, tudo, principalmente, com a tecnologia, que aperta um botão fecha aa, fecha um vidro, aperta um botão, liga o ar condicionado, aperta um botão, o som começa a funcionaaaar, éeee, aperta um botão, falo no celulaaaar...

éeee a tecnologia me deu uma, um conforto e uma privacidade dentro do meu carro queeee eu fico num outro mundo.

TB – Certo.

JM – Indiscutivelmente, eu fico num outro mundo.

TB – Certo. E o mundo lá fora está separado...

JM – Está bem separado. Não, não...

TB – Não que o senhor não preste a atenção, porque o senhor tem que dirigir...

JM – que eu tenho que dirigir, mas éee, éeee, com certeza eu vejooo, muito menos do que deveria ver, se não houvesse toda essa tecnologia de modernidade, estaria com o vidro aberto, escutando o barulho de fora... estaria, de repente olhando mais o que está se passandoooo...

TB – Hum, hum.

JM - Né? Prestando mais atenção em outras coisas...

5.2 TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADES, A BORDO DE UM CARRO.

O que se evoca, ao se pronunciar a palavra território? E a palavra territorialidade? Ao se fazer uma rápida associação de idéias, elas parecem estar atreladas à propriedade, ao poder, ao espaço a ser defendido, à violência, à exclusão, ao domínio, à hierarquia, à subordinação. De forma geral, a representação imediata que se pode ter delas apresenta somente aspectos negativos. Elas podem estar ligadas a tudo isto, mas podem, também, estar ligadas à produtividade e a aspectos positivos. Dependendo da matriz epistemológico-filosófica da qual se parte para a definição de território ou de territorialidade, podem surgir argumentações de caráter positivista, marxista ou fenomenológico-hermenêutico. No decorrer da pesquisa, território foi tomado como categoria analítica.

Para iniciar a reflexão acerca destas palavras, pode ser interessante retomar as definições de alguns autores que se envolveram, de forma mais ou menos aprofundada, com aspectos da cultura, territorialidade e identidade.

O antropólogo Edward T. Hall instigou o leitor com o título de sua obra *A dimensão oculta*, originalmente publicada em 1966 e reeditada em Portugal, em 1986. Nela, ele afirmou ter criado um neologismo, *proxemia*, “para designar o conjunto das observações e teorias referentes ao uso que o homem faz do espaço, enquanto produto cultural específico” (HALL, 1986, p. 11). A tese defendida pelo autor coloca a cultura como a dimensão oculta, que permeia todos os aspectos da vida humana. Ao homem, não é dada a opção de escapar às determinações culturais, inclusive, no que se refere à sensorialidade. Essa tese havia sido apontada, anteriormente, em outro livro seu: *A Linguagem silenciosa*. Para argumentar em favor de sua tese, o autor se apoiou nas discussões propostas em diversas pesquisas de ciências naturais – como a Biologia e a Etologia – e nas de ciências humanas, como a Psicologia, a Antropologia e as Artes Visuais.

No sentido de esclarecer o termo *proxemia*, em seu livro proliferam as discussões que envolvem a configuração do espaço como território, começando pelas semelhanças entre o comportamento humano e o animal. No transcurso de suas argumentações, ele aproximou o comportamento do homem ao do animal, nos aspectos referentes às territorialidades. A base biológica, no caso dos homens, ainda que tenha muita importância para as delimitações territoriais, segundo o autor, não é a que

prevalece. A cultura é a grande responsável pelas diferentes formas de ocupação do espaço. Para dominar o espaço, o homem criou extensões do seu próprio corpo.

Se é verdade que os sistemas culturais podem fazer variar de um a outro extremo a estrutura do comportamento, não se encontram menos profundamente enraizados no biológico e no fisiológico. O homem é um organismo dotado de um extraordinário passado maravilhoso. Distingue-se de todos os outros animais pelo fato de ter conseguido criar aquilo a que chamarei *prolongamentos* do seu organismo. O seu desenvolvimento permitiu-lhe melhorar e especializar diversas funções. O ordenador é um prolongamento de uma parte do cérebro, como o telefone é um prolongamento da voz e a roda um prolongamento das pernas e dos pés. A linguagem prolonga a experiência no tempo e no espaço, enquanto a escrita prolonga a linguagem humana. O homem levou estes prolongamentos a um tal nível de elaboração que acabamos por nos esquecer que a sua humanidade se encontra enraizada na sua natureza animal. [...] Noutros termos, o homem é criador de uma dimensão nova, a dimensão cultural, da qual a proximidade é apenas um elemento. A relação que liga o homem à dimensão cultural caracteriza-se por uma *modelagem recíproca*. O homem está agora em condições de construir por inteiro a totalidade do mundo em que vive: o que os biólogos chamam o seu 'biotopo' (Op. cit., p. 14-15).

Com outro foco e abordagem, mas de certa maneira indo ao encontro do que disse Edward Hall, Norbert Elias (op.cit), em seu *O processo Civilizador*, teorizou sobre a cultura como o fator de “adestramento” do homem ocidental, e que nela estaria, de um lado, a tentativa de sufocar sua porção animal, e de outro, um fator de promoção das diferenças sociais.

Sobre a territorialidade, Edward Hall (op. cit., p. 19) a definiu como “um conceito de base no estudo do comportamento animal: a territorialidade é geralmente definida como comportamento característico adotado por um organismo para tomar posse de um território, defendendo-o contra os membros da sua própria espécie”. Segundo o autor, e a partir da Etologia (op. cit., p. 20-21), existem algumas funções que a territorialidade cumpre para os animais: a) garante a reprodução das espécies e controla a densidade demográfica; b) faz com que os fortes sobrevivam e os fracos sucumbam às ações predatórias; c) influencia as funções individuais e sociais; d) está em relação direta com a hierarquia.

Entendidos dessa maneira, território e territorialidades concorrem para o equilíbrio ambiental, e, de acordo com Hall, para os homens, a coisa não seria muito diferente. Para provar isso, apelou para aspectos jurídicos e econômicos, que garantem aos indivíduos ocidentais a posse e a defesa de seus “territórios”, por meio da legalidade da propriedade, sejam elas casas, castelos ou terras.

Este tipo de abordagem do território, em base ambientalista, não é uma vertente aceita por diversos autores, e se faz referência aqui, especialmente, a Claude Raffestin (1993), que a repeliu, veementemente. Segundo ele, nos aspectos relativos à dominação nos territórios, não se pode simplesmente fazer uma transposição dos comportamentos animais para os humanos. No entanto, nas questões referentes à defesa dos territórios, Zilá Mesquita (1995, p. 80) alertou para as situações em que as estratégias de determinados grupos sociais como, por exemplo, as da União Democrática Ruralista – UDR, parecem semelhantes às adotadas pelos animais.

Relacionando o território e as territorialidades ao processo de globalização, Milton Santos defendeu a idéia de que a territorialidade individualiza e compartimentaliza os homens no espaço. Desta forma, entendeu que “o espaço se dá ao conjunto dos homens que nele se exercem como um conjunto de virtualidades de valor desigual, cujo uso tem de ser disputado a cada instante, em função da força de cada qual” (SANTOS, 2006, p. 317).

Em seu livro *O Mito da Desterritorialização, do “fim dos territórios” à Multiterritorialidade*, Rogério Haesbaert da Costa (2004) fez uma grande revisão da literatura específica para tentar delimitar os conceitos de território, territorialidade e desterritorialização. No livro, o autor reuniu concepções de território de vários pensadores, entre perspectivas materialistas, idealistas e integradoras, e no sentido de sintetizar as várias noções de território que encontrou, resumiu-as em três vertentes básicas:

1. política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado.
2. cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
3. econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo (COSTA, op. cit., p. 40).

Para efeito de análise no âmbito da presente pesquisa, foi tomada a perspectiva integradora defendida por Haesbaert da Costa como a mais produtiva e abrangente, para a análise territorial. A perspectiva integradora de território é multidimensional e

multiescalar. Baseado nas proposições de Henri Lefébvre sobre domínio e apropriação do espaço, Haesbaert delimitou o conceito de território da seguinte forma:

Poderíamos dizer que o território, enquanto relação de dominação e apropriação sociedade-espaço, desdobra-se ao longo de um continuum que vai da dominação político-econômica mais “concreta” e “funcional” à apropriação mais subjetiva e/ou “cultural-simbólica”. Embora seja completamente equivocado separar estas esferas, cada grupo social, classe ou instituição pode “territorializar-se” através de processos de caráter mais funcional (econômico-político) ou mais simbólico (político-cultural) na relação que desenvolvem com os “seus” espaços, dependendo da dinâmica de poder e das estratégias que estão em jogo. Não é preciso dizer que são muitos os potenciais conflitos a se desdobrar dentro desse jogo de territorialidades (Op. cit.; p. 95-96)

Território, então, é um conceito que envolve conflito. Mas, também, acomodações e equacionamento de disputas ou prevalências espaciais e virtuais.

Se há um lugar ou território onde os conflitos trazidos desde a modernidade podem ser observados, este lugar é a cidade, ou a metrópole, como indicou este mesmo geógrafo (2002, p. 97):

A vida moderna, do cidadão moderno, daquele que, por ter espaço nesta cidade, pode exercer sua efetiva cidadania, foi-se encastelando cada vez mais. Na modernidade instável e insegura de nossos dias, este fechamento é representado por enormes edifícios-fortalezas, guaritas, seguranças, mecanismos de triagem e seleção, muros, cercas e, fundamentalmente, pelo automóvel, a nova carapaça inexpugnável do homem moderno, tão saudada pelos “modernistas” (como Le Corbusier). É ele quem vai permitir a passagem e, ao mesmo tempo, garantir nossa invulnerabilidade.

A cultura de massa, que abrange a cultura do automóvel, se insere nesse processo, contribuindo, efetivamente, para o aumento dos problemas e conflitos existentes nas cidades contemporâneas. O papel dos meios de comunicação, como articuladores da comunicação de massa, é preponderante na disseminação transversal dos objetos socioculturais.

Uma das características fundamentais, entre os que acreditam que exista tal coisa como a condição pós-moderna, a perda dos lugares e a desterritorialização, é a conformação dos indivíduos em aceitar o simulacro, no lugar dos seus equivalentes originais.

Como exemplo dessa tendência, pode-se tomar a cidade de Las Vegas, nos EUA, e seus vários templos temáticos e pós-modernos de consumo. Um de seus hotéis-

cassino, *The Venetian*, foi construído de forma que se parecesse com a cidade de Veneza, na Itália. Mais especificamente, com um fragmento dessa cidade, a praça de São Marcos.

Em muitos detalhes, a cidade-simulacro foi construída à imagem da verdadeira e a sua semelhança deslumbra e satisfaz a maior parte dos turistas que por lá passam. Se não se pode ou não se quer ter o genuíno, por que não se contentar com a cópia? A mediação das imagens parece bastar aos que foram absorvidos pela condição pós-moderna. Afinal, é o real que se torna virtual, ou será o contrário? A obsessão da criação parece perseguir os planejadores do espaço concebido, que não se contentam em ser meras criaturas.

Os territórios devem ser compreendidos como cada vez menos delimitados, determinados e cada vez mais fluídos e cambiantes, no mundo contemporâneo. As territorialidades, por sua vez, definem-se pelas relações sociais e culturais que diferentes grupos “mantêm com a trama de lugares e itinerários que constituem seus territórios do que pela referência aos conceitos habituais de apropriação biológica e de fronteira” (BONNEMAISON, 2002, p. 99-100). Essas territorialidades são exercidas, às vezes de forma beligerante, às vezes, de forma pacífica e civilizada. De uma forma ou de outra, são produtoras de espaço.

O mundo da publicidade apresenta aos consumidores objetos do desejo. Não importa se a demanda for criada artificialmente, ao contrário, este será o motor que fará o mercado se expandir, como convém ao terceiro estágio do capitalismo. (JAMESON, op. cit.). Os meios de comunicação de massa, como a televisão, por exemplo, são importantes agentes nesta lógica.

Um dos interesses desta pesquisa, ao tentar delimitar o campo das representações sociais que envolvem o carro, diz respeito à influência que os entrevistados sofrem dos meios de comunicação.

Abaixo, um trecho da entrevista do entrevistado JM, anteriormente citado, mostra como pode se dar esta relação entre os meios de comunicação de massa e o imaginário dos indivíduos.

TRECHO DA ENTREVISTA DE JM

...

TB – Ta. Quando o senhor, o senhor éeee está vendo televisão, o senhor presta a atenção, especificamente, às propagandas de carro?

JM – N..Sim.

TB – Sim?

JM – Essas, sim.

TB – O senhor lembra de alguma assim, que tenha sido significativa, ou que o senhor achou criativa, ou engraçada...ou, ou muito genial, enfim...

JM – Putcha! Foram tantas, tantas, tantas, que.....

TB – Mas que no momento, o senhor não lembra...

REPRESENTAÇÃO Papéis Institucionais – Exterior é melhor que o Brasil

JM – Não! Lembro! Acho, acho interessante essas propagandas internacionais, quando eu assisto éeee... esses canais fechados, aí, né?

TB – Hum, hum.

JM – E que acho as propagandas mais criativas, né?

TB – Hum, hum.

REPRESENTAÇÃO Imagem em Preto e Branco = feia, Imagem Colorida = bonita

JM – Éeee...éeee, propaganda da, da, do... tinha umas propagandas que o carro ia passando eeee, e onde ele passava, atrás ficava tudo bonito, né?

TB – Hum, hum.

JM – Mudava, o carr..passando assim, na frente é tudo sem cor, né?

TB – Sim.

JM – E o carro passa e ele vai colorindo tudo onde ele passou, né?

TB – O senhor lembra a marca do carro?

JM – A marca é oooo... carro da Fiat eseeee...eseeee....

TB – O Idea?

JM – Hã?

TB – O Idea?

JM – Não! Mais velho! Esse caminhonete da Fiat ooooo...

Em seguida, JM contou uma história muito interessante, que envolveu a influência que os meios de comunicação de massa podem exercer no imaginário dos indivíduos.

NOÇÃO DE MEMBRO - Os que entendem o carro como Lugar e/ou Território

REPRESENTAÇÃO Papéis Sociais – Entendendo o comportamento dos outros

JM - Mas eu, euuuu tenho uma história pra lhe contar, então, em relação a isso, muito interessante.

TB – Que maravilha!

JM – Éeee... o Fusca tinha um motor éeee 1.300.

TB – Sim.

JM – Quando ele lançou o motor 1.500...

TB – Hum, hum.

JM – Passou a se chamarrrr éeee... o Tigre.

TB – O Tigre?

JM – O Tigre. Então ele era um, um...

TB – Uma potência.

JM – Uma potência. Então, você, por exemplo, via na contracapa da revista *O Cruzeiro*, *A Manchete*, aquelas revistas...

TB – Sim, eu vi (risos)

JM – Em circulação, na contracapa aparecia... um Fusca, todo malhado, assim...

TB – Tigrado.

JM – Como se fosse um tigre...

TB – Ham, ham.

JM – E tinha na traseira, um rabo.

TB – Ah! Eu acho que eu lembro disso!

JM – Eles, eles implantaram o rabo, sabe?

TB – Sim.

JM – Implantaram o rabo... Tinha, parecia um rabo assim de tigre, né? E o carro todo malhado. Aquilo era uma propaganda, né? O meu pai gostava de ir lá pro interior de Guarapuava, caçar e tal e um dia... naquele tempo o meu pai tinha a (nome da empresa do pai), na praça Osório (Curitiba).

TB – Hum, hum.

JM – E eu tava lá no balcão, daí chegaram, chegou um casal de amigos do meu pai, que...fazendeiros do interior lá de..., que vieram pra Curitiba comprar um Fusca. E vieram falar com meu pai. Com meu pai. Só tinha a Servopa (revenda de carros que existe até hoje em Curitiba), naquela época.

TB – Sim.

JM – E o meu pai tinha amigos na Servopa, eu também tinha amigos lá, aí eles queriam comprar um carro. E vieram com uma caixa de sapato, cheia de dinheiro. Eu lembro direitinho.

TB – (risos)

JM – Aí o pai não podia sair, “você vai com eles lá na Servopa”. Daí eu fui com eles lá na Servopa. Peguei, fui com eles lá na Servopa! Sentei na frente da, do vendedor, um amigo nosso lá, o Armi...não esqueço até hoje. E aí a pessoa começou a dizer que, “Olha, eles vieram buscar um Fusca e tal e levar hoje”. “Ah! Nós temos aí”. Aí o cara puxou o catálogo de cores eee apresentou pro casal... o casal olhou, olhou, eles se olhavam assim, não queriam falar e tal... “Mas não gosta de nenhuma dessas cores?” “Não. Nós queremos aquele da propaganda”.

TB – (gargalhada) Ah! O Tigre!

JM – “Qual da propaganda?” “O senhor não tem aquele malhado, bonito, que tem na propaganda?”

TB – (gargalhada) Coitados!

JM – Queriam o malhado, bonito.

TB – O que viram “É aquele carro”.

JM – Naquele dia, eles acabaram comprando um vermelho...

TB – Hum...

JM – E euuuu..., eles não sabiam nem dirigir. Nem, nem o marido, nem a mulher. Eles iam aprender a dirigir.

TB – Compraram o carro antes?

JM – E o meu pai me fez levar o carro pra eles em Ponta, em Guarapuava. Eu levei... naquele mesmo dia, eu levei o carro eles iam... deixei lá na casa deles, guardei na garagem... peguei um ônibus e voltei pra Curitiba.

TB – Meu Deus! Que coisa!

JM – (risos) E não tinha nem estrada asfaltada... era macadâmia e tudo.

TB – Nossa mãe! Que legal, essa história! É bacana.

JM – Essa é uma história interessante.

...

Na época em que essa história, narrada pelo entrevistado JM, aconteceu, na década de 1960, a frota brasileira de veículos era incipiente. O país estava recebendo as primeiras montadoras de automóveis e vivendo um processo de urbanização e industrialização acelerado.

No Brasil, segundo o DENATRAN, a frota de veículos em circulação no país atingiu, em 2006, pouco mais de quarenta e cinco milhões. No quadro a seguir, é possível se ter um panorama dessa situação. (QUADRO 10).

QUADRO 10 - CRESCIMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS/ANO, NO BRASIL.

Nos últimos anos, a frota de veículos no Brasil só cresceu - em milhões	
1994	24,1
1997	28,8
1998	30,9
1999	32,3
2000	29,5*
2001	31,9
2002	34,2
2006	45,3

* Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN-, a redução da frota em 2000 se deve à depuração de cadastro com a integração ao sistema de Registro nacional de veículos auto-motores - RENAVAL.

FONTE: COTES, 2007, baseado em dados do DENATRAN.

O aumento da frota nacional, entre outros fatores, implicou em um aumento dos acidentes de trânsito no Brasil, que, como mostram as estatísticas dos órgãos responsáveis pelo controle do tráfego e licenciamento dos veículos, DENATRAN,

DETRAN, CONTRAN, DNIT, Polícia Rodoviária Federal, já fazem cerca de sessenta mil vítimas fatais, por ano.

A representação de que no Brasil “morre um Vietnã por ano” – referência somente ao número de americanos mortos no conflito Vietnã/EUA, de 1964 a 1975 -, já está bem consolidada. Há que se ter em mente, no entanto, que esse número se refere aos vitimados nos locais dos acidentes. O número total de mortos em acidentes de trânsito sobe muito, se forem somadas as estatísticas dos hospitais, onde milhares de pessoas acabam morrendo em decorrência dos ferimentos causados nesses acidentes. As causas dessa assustadora conta envolvem diferentes fatores, como indica o quadro a seguir. (QUADRO 11).

QUADRO 11 - CAUSAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

As estatísticas da Polícia Rodoviária Federal mostram que a desatenção dos motoristas é a grande responsável pelos acidentes - em % das causas	
Falta de atenção.	29,08
Velocidade excessiva.	9,57
Distância entre os carros.	8,79
Defeito mecânico no veículo.	4,31
Desobediência à sinalização.	3,88
Ultrapassagem indevida.	3,27
Defeito na pista.	2,96
Ingestão de álcool.	0,89

FONTE: COTES, 2007, baseado em dados do DENATRAN.

Segundo dados do DENATRAN de 2005, quando esta pesquisa de Mestrado começou, morriam, em média cem e ficavam feridas mil pessoas por dia no Brasil, em decorrência de acidentes de trânsito. Por conta dessa estatística, a Semana Nacional do Trânsito, promovida pelo órgão governamental naquele ano, teve como tema “No trânsito somos todos pedestres”. A idéia era, justamente, convencer os motoristas de que deveriam se identificar com os pedestres e não se verem, simplesmente, como

motoristas. De outra maneira, a campanha quis advertir os pedestres que eles deveriam aprender a se comportar nas vias públicas, atravessando onde lhes for devido por lei e tendo um comportamento defensivo. Segundo o diretor do DENATRAN naquele exercício, Aílton Brasiliense, quase 60% dos acidentes com pedestres em algumas cidades brasileiras foram causados pela inépcia ou desatenção dos próprios pedestres. Em 2007, a campanha para melhorar o trânsito no Brasil, promovida pelo CONTRAN e DENATRAN, tem como tema “O jovem e o trânsito”.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), mantendo e reforçando as diretrizes internacionais proclamadas para 2007 pela Organização das Nações Unidas (ONU), Organização Mundial de Saúde (OMS) e Organização Pan Americana de Saúde (OPAS), elegeu como tema da Semana Nacional de Trânsito “O jovem e o trânsito”. Os jovens de todo o mundo, segundo os índices de morbimortalidade, são considerados o grupo mais vulnerável e de maior exposição ao risco de mortes e em acidentes de trânsito, uma vez que circulam como pedestres, ciclistas, motociclistas, condutores e principalmente como passageiros. De acordo com especialistas, as condições emocionais específicas da adolescência, como a necessidade de auto-afirmação, competitividade, exibicionismo, onipotência, busca de intensas e prazerosas sensações, em conjunto com a bebida alcoólica, fazem do jovem um forte candidato ao grupo de risco de acidentados no trânsito. Os “rachas” são um exemplo desse comportamento, onde as demonstrações de onipotência e exibicionismo são procuradas nas altas velocidades e manobras radicais. Já a bebida responde às necessidades emocionais e sociais de aceitação, valorização e de poder típicas da idade. Por outro lado, muitos jovens interpretam a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) como um “ritual de passagem” para a vida adulta e que lhe dará o direito de participar ativamente na sociedade. Nesta fase, o jovem possui auto-confiança acentuada e acredita que nada de ruim vai lhe acontecer, trazendo a certeza de que possui “super-poderes” à direção de um veículo. Considerando tais aspectos, o CONTRAN convoca todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para desenvolverem, no decorrer de 2007, campanhas educativas voltadas a mobilização do jovem para que seja protagonista de ações preventivas de segurança e de cidadania no trânsito. (SEMANA Nacional do Trânsito -DENATRAN, 2007).

Em Curitiba, as estatísticas não são muito animadoras indicando que os grupos que concorrem territorialmente nas ruas da cidade, muitas vezes, acarretam vítimas fatais ou mutilados. Segundo os últimos dados disponíveis do DENATRAN, em 2005, as vítimas fatais de acidentes de trânsito, nos locais dos acidentes, totalizaram noventa e uma pessoas. Segundo dados do Ministério da Saúde, o total chegou a quatrocentas e trinta e uma pessoas, após os acidentes.

Em comparação, no Estado do Paraná, no mesmo ano, foram mil seiscentas e trinta e uma mortes nos locais dos acidentes. Pela conta do Ministério da Saúde, o número de vítimas fatais chegou a três mil e quarenta e uma pessoas. (ESTATÍSTICAS, Acidentes de trânsito – DENATRAN, 2007). (QUADRO 12).

QUADRO 12 -

ACIDENTES DE TRÂNSITO EM CURITIBA - 2000 a 2005

DADOS	ANOS					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
População	1.607.793	1.637.698	1.666.817	1.695.030	1.722.243	1.748.361
Frota	674.781	722.997	761.582	791.286	843.300	907.154
Acidentes com vítimas	5.669	5.387	6.159	7.976	7.082	6.588
Vítimas Fatais (1)	107	94	78	81	84	91
Vítimas não fatais	7.201	6.901	7.851	9.959	8.846	8.234
Total de vítimas	7.308	6.995	7.927	10.040	8.930	8.325

FONTE: DETRAN- PR, 2007. (1) Mortes computadas no local do acidente.

O número de atropelamentos por ônibus também cresceu na cidade. Comparativamente ao ano de 2005, houve, só no primeiro quadrimestre de 2006, trinta e oito atropelamentos em Curitiba. Isto correspondeu a um aumento de 90%, em relação ao ano anterior. O número de colisões entre ônibus e carros também subiu 40%, em relação ao ano de 2005. (VOITCH, 2007).

Os acidentes envolvendo motocicletas cresceram 4,3% em relação ao ano de 2006. Ao todo, foram três mil, setecentos e cinquenta e seis motos envolvidas em acidentes nesse ano, contra três mil, seiscentos e um casos em 2005. Em decorrência dos acidentes, houve um aumento na morte dos motociclistas: no total, morreram vinte e cinco em Curitiba, em 2006.

Para o diretor de Trânsito da Urbs, órgão que gerencia o trânsito e os transportes em Curitiba, Gilberto Foltran, o envolvimento de motos em acidentes é compatível com a expansão da frota, que cresceu 13,51% de um ano para outro. “O aumento da frota de motos caminha numa velocidade maior do que a de carros. É natural o maior número de envolvimento, porque muitas pessoas compram a moto antes de saber pilotar com habilidade. É um veículo barato e o clima tem ajudado quem utiliza esse veículo” diz. (BRONKHORST, et. all, 2007).

Os conflitos nas ruas de Curitiba não se limitam somente aos que estão a bordo de veículos, entre si. As territorialidades no asfalto se confrontam entre os que estão motorizados e os que estão a pé. Entre esses últimos, destacaram-se, no transcurso das entrevistas, menções aos conflitos ou experiências vividas com os guardadores de carros, os artistas performáticos nos cruzamentos onde há semáforos, os meninos de rua, os criminosos e com os guardas de trânsito, do DIRETRAN ou do BPTRAN.

Algumas vezes, as territorialidades em disputa tomaram proporções extremas, em que houve risco de alguém sair ferido do episódio. Esse foi o caso de SC. Aliás, essa entrevistada pontuou quase toda a sua fala, com a narrativa de episódios violentos em Curitiba, ocorridos com ela própria, com algum membro de sua família ou com terceiros, nos quais ela esteve envolvida como testemunha ocular. SC traçou um verdadeiro mapa dos locais mais perigosos do bairro do Batel - em que a renda *per capita* é uma das mais altas da cidade - para quem estiver de carro ou a pé. Também mencionou outros tantos no centro da cidade, dando destaque, entretanto, às imediações da favela Vila das Torres, que é caminho para o aeroporto internacional Afonso Pena. Em outros trechos da entrevista, que não serão transcritos, ela rememorou episódios em que foi atendida por policiais, de forma displicente e negligente, quando esteve envolvida em uma situação violenta e lhes pediu socorro. (FIGURA 13).

TRECHO DA ENTREVISTA DE SC♦



FIGURA 13 – Placa do carro da entrevistada SC

FONTE: Tânia Bloomfield, em 02/04/06.

...

TB – Existe alguns lugares da cidade que você evita...

SC – E a polícia sabe. Já saiu no jornal. A polícia sabe que acontece isto na esquina da Coronel Dulcídio (bairro Batel). Ninguém passa impune ali. Nem a pé. Você não passa impune ali. Eu saio para andar com o meu cachorro, eu dou a volta pelo outro lado, para

♦ SC - Entrevista realizada em 24/01/07, às 10H30, na casa da entrevistada. O carro já havia sido vendido, quando a entrevista foi realizada. No entanto, foi possível fotografar a placa e fazer a gravura, quase um ano antes, quando ela avisou que o venderia. As letras da placa eram iniciais do nome e os números, a data de aniversário, dia e mês.

não passar nessa esquina. Eu vou na minha mãe, a minha mãe mora aqui na Coronel Dulcídio, na quadra de trás. Eu saio, vou pela Pasteur e vou por lá. Eu evito o máximo ir por lá.

TB – Então a Coronel Dulcídio é um lugar perigoso...

SC – A esquina da Coronel Dulcídio, tanto o lado de cá, quanto o lado de lá...

TB – Da Visconde.

SC – Da Visconde.

TB – É perigoso...

SC – Nossa! Se você ficar na janela uma tarde, você assiste quatro ou cinco assaltos, ou a pé, ou de carro. Saiu no jornal das sete (Paraná TV, 2ª edição – jornal local da Globo, canal 12). Foi filmado.

TB – Na hora em que estava acontecendo...

SC – Não precisa muito. Uma hora, duas horas de campana que dê ali, você pega dois, três assaltos.

TB – Nossa...

SC - De trombadinha, eu tô craque! Eu já fiz tudo. Tudo! O que você imaginar, eu já fiz com eles. Eu já queimei o dedinho com cigarro... Já passei em cima do pé. Já prendi o dedinho. Já...

TB – Ah! Que eles vão...que eles tentam entrar pelas janelas?

SC – Sim, porque a mãozinha, “ainhen nhen nheên”. Sabe aquela coisa de trombadinha? Que aqui o que dá são esses trombadinhas, entende?

TB – Ham, ham.

SC – “Ah, porque eu tô com canivete...porque isso...” Nunca vi com revólver aqui. Minha tia, que mora no segundo andar, fica mais perto ali...assim, porque aqui não dá pra enxergar muito do lado de cá. A minha tia já viu com revólver. Eu não vi com revólver. Aqui na frente, na esquina do meu prédio que deu tiroteio, uma vez, num sábado, na hora do almoço...O cara roubou o carro, o dono saiu correndo atrás, arrancou o cara de dentro, saiu correndo atrás do ladrão, o ladrão virou e pá pá pá pá, um tiro...

TB – Acertou o cara?

SC – Não, não acertou o cara, mas um tiro pegou numa coluna aqui do prédio, e o outro, um pouquinho abaixo da janela do primeiro andar.

TB – Meu Deus! Que coisa!

SC – E a polícia sabe. E não tem guarda aqui. Já foi pior. [...]

[...] *salto na entrevista, pelo trecho não ser significativo, neste momento.*

TB – Então na cidade você identifica como lugares perigosos aqui a esquina da Coronel Dulcídio, com a Visconde, aquela...perimetral que passa dentro da favela do Capanema (Vila das Torres)...

SC – A Brigadeiro Franco, ali...entre a Emiliano Pernetta e a Comendador...

TB – Entre a Emiliano Pernetta e a ...

SC – E a Desembargador (Mota).

TB – Tá.

SC – Ali, é um lugar muito perigoso porque tem um prédio que está abandonado e tem um cantinho nesse prédio que faz um canto, assim, que junta muito mendigo e daí rola muito crack. Tá, então, são uns piazinhos que saem, assim, dali, alucinados. Sei, porque eu trabalhava ali e passava ali constantemente, né? E daí, ali também. Daí, rola assalto...o trânsito é lento...então ali rola muito assalto, assim, muita... Mas eu já fiz de tudo! Teve um, que na época eu tava trabalhando com treinamento e eu andava com um esqueleto no carro. Um esqueleto em tamanho menor. E o nome dele era Nicodemos. Então, sempre o Nicodemos estava sentado atrás e eu tinha uma... do lado. A Pálio era um carro muito visada. Muito visada por trombadinha. O Corsa eles não davam muita

bola, porque achavam que era carro de pobre e o Peugeot, assim...eles enchem o saco, mas não muito. Mas eu tava com a Pálio e o Nicodemos sentado atrás com o cinto, né? Porque ele era meio mole..ele sentadinho, assim, encostado no vidro, com a cabecinha assim encostado sorridente. E eu tinha aquele vidro assim meio fumê.

TB – Com filme.

SC – É. Isulfilme. Daí, eu tava passando naquela rua do lado do Passeio Público...naquela esquina com a...aquela rua que vai pro Palácio do Governo e ali também é uma zona desgraçada, que tem a Riachuelo, a Riachuelo ali...

TB – Sei.

SC – É um lugarzinho miserável, ali. Boca de tudo...

TB – Mas ali você nunca teve alguma coisa?

SC – Não! Várias vezes ali. Fechava o vidro, prendia o dedo e tal...

TB – (risos) Que ridículo!

SC – Não, prender o dedo é ótimo! Teve um que eu prendi o dedo e ele ficou com aquele dedinho: “Me solte!” Aí ele fazia assim que ia dar um murro, daí eu andava e ele começava a perder o equilíbrio (risos)...e eu: “só quando abrir o sinal...” e ele com o dedo: “Tá doendo!”, e eu: “Azar o teu! Não devia ter posto!” Daí ele: “Eu...” e fazia que ia pegar uma pedra, eu tocava um pouquinho pra frente e ele perdia o equilíbrio (risos)...

TB – E as pessoas em volta?...os outros carros?...

SC – Ninguém faz nada! Nem pra te proteger, nem pra proteger o moleque. E eu é que não ia abrir mão pra soltar o moleque! E aí o moleque, ali, preso. E xingou, xingou, xingou...quando abriu o sinal, eu arranquei bem devagarzinho e quando eu comecei a andar eu soltei ele e me mandei (risos)...ficou berrando no meio da rua. Mas o do Nicodemos foi ótimo, porque daí...aquele dia eu me assustei muito. Veio um piazinho e veio um cara...um grandão. Aí, eu tava distraída, eu tava no carro e tal, daí ele chegou e ... “Abra o carro, porque sua vadia, porque sua isso...” porque daí eles falam rápido e te xingam de tudo, né? Coisa que você não consegue nem entender: “Porque abra....porque é um assalto, porque não sei o quê, porque” Huuuhamm! Porque eu fui ficando com medo, daí comecei a tremer, comecei a tremer, daí tinha aquele menino enorme na minha frente, o outro miúdo do lado, eu abri o vidro e disse.. “Olha aqui! O último que fez isto comigo, está sentado aqui atrás e anda comigo todos os dias. Você vai sentar do outro lado!” Mas, assim: possessa. (risos). Aí ele pôs a cara, quando ele pôs a cara (risos) ele deu um pulo! Eu ria tanto! Ele deu um pulo. “Ô, Dona! A senhora é louca!” Vazaram os dois. O susto foi tão grande...porque a última coisa que ele esperava encontrar...era um esqueleto, dentro do carro de uma louca, né? Eu fechei a janela, e eu ria tanto, mas eu tremia , tremia...mas, sabe assim, de não conseguir subir a escada, de tão bambas que estavam as pernas (risos) Mas eu fiquei tão possuída! (risos) “ O último de vocês está sentado aqui. Senta aí do lado já!” (risos) “ Ô, dona! É louca!” Essa foi a melhor de todas!

...

Se no geral do relato de SC, as situações vividas na cidade não fossem trágicas, em alguns trechos, seriam cômicas. O caso deixa de ser engraçado, ao se pensar que a violência está se tornando corriqueira no cotidiano das pessoas e o poder público parece estar ausente. Não se trata, no entanto, de se pensar somente nas medidas repressoras e punitivas aos infratores, mas de se implementar mais programas que impeçam que se aproximem da marginalidade, os que desde que nasceram, encontram-se, certamente, em situação de risco maior do que as suas eventuais vítimas, em Curitiba.

Assim como a entrevistada SC demonstrou medo de passar perto da Vila das Torres - um enclave de exclusão social na cidade - vários outros entrevistados assim também o fizeram. De fato, esse lugar da cidade está associado com uma das representações sociais mais recorrentes nesta pesquisa, tendo sido considerado o lugar mais topofóbico da cidade, entre outros menos mencionados. (MAPA 5).

A Vila das Torres situa-se no encontro de alguns bairros próximos do centro da cidade e ganhou esse nome, recentemente. Trata-se de uma área favelizada. Antes, foi chamada de Vila Pinto e, mais tarde, Vila Capanema. No entanto, ficou conhecida como Vila das Torres pela adjacência com a Avenida Comendador Franco, chamada pelos cidadãos de Curitiba de Avenida das Torres, por conta das torres de transmissão instaladas em toda a sua extensão.

A [...] Vila das Torres está localizada no município de Curitiba-Pr. Fica a 2 Km do Centro e está entre os bairros Prado Velho e Jardim Botânico. Teve sua formação na década de 1970, com a ocupação lenta e gradual. Em 1987, foi inserida no Programa de Regularização Fundiária e Urbanização de Favelas, recebendo recursos para a aquisição da área, implantação de rede de esgoto e execução de pontes. Sua área possui 14km² e é cortada pelo rio Belém, um dos principais rios da cidade e de abrangência da Bacia Hidrográfica do Rio Belém (fonte: COHAB – CT). Conta hoje, com uma população de 7.405 habitantes, com uma renda média mensal de R\$ 130,00, conforme fonte Unidade de Saúde Capanema (responsável pelo atendimento das famílias moradoras da Vila Torres, regional Matriz- 2004. (GODOY; ARNS, 2007).

Até recentemente, nas esquinas marcadas em vermelho no mapa 5, aconteciam muitos assaltos, de dia ou à noite. Geralmente, os assaltantes faziam tocaia a espera do fechamento dos semáforos nas duas esquinas destacadas, quebravam os vidros dos carros com pedras e levavam os pertencentes dos motoristas, ameaçando-os com armas de fogo. Essa situação se modificou, quando, em 2004, houve uma grande operação de cerco à favela, em que foram presos muitos indivíduos suspeitos de tráfico pesado de drogas, armas e crimes na cidade. A área ficou isolada por dias, por meio de cordões e policiamento ostensivo. Desde então, o número de ocorrências de assaltos aos motoristas que transitam na avenida Comendador Franco, ou avenida das Torres, diminuiu, mas não cessou, como se pode ver em uma matéria jornalística publicada em janeiro de 2007.

Polícia descobre arsenal na área central de Curitiba. Uma equipe da Delegacia de Furtos e Roubos descobriu, na manhã desta terça-feira (16/01/07), um arsenal na Vila das Torres, região central de Curitiba. O local era, possivelmente, de acordo com o delegado-titular da DFR, Rubens Recalcatti, um grande ponto de venda de drogas na região. "A experiência da equipe de investigação foi muito importante neste caso. Poderíamos ter tido confronto perigoso no local já que todas as armas já estavam

municizadas", disse o delegado. As informações são da AEN. Foram encontradas 256 munições (150 para calibre 380, 43 para pistolas 9 milímetros de uso militar, 49 calibres 38 e 14 calibres 12). A polícia também apreendeu uma pistola Glock importada e uma Taurus, ponto 40, uma escopeta calibre 12, com repetição de seis tiros seqüenciais, uma espingarda calibre 36, um revólver calibre 38 e outro calibre 32. Quando a polícia chegou ao local, quatro homens foram detidos. "Nós os levamos, mas são apenas compradores de drogas. Não estão ligados ao arsenal", afirmou o delegado. Segundo Recalcatti, a polícia começou a investigar os crimes de ladrões que quebram vidros de carros em sinaleiros da região e levam as bolsas dos condutores, principalmente mulheres. "Começamos a investigar os furtos e recebemos a informação que havia uma casa na Vila Torres que abrigava armamento pesado", contou. A polícia informou que já identificou os donos das armas. "Vamos atrás deles para que expliquem a posse desse arsenal", disse o delegado. (PRADO, 2007).

A idéia de que a cidade não é homogênea e apresenta conflitos entre diferentes grupos socioculturais, que se separam em termos virtuais e geográficos, é clara para muitos dos entrevistados. No caso específico da Vila das Torres, houve uma quase unanimidade sobre o que ela representa no mundo vivido dos entrevistados. O medo deles por esse lugar da cidade, não é infundado, mas, em alguns casos, foi superdimensionado.

TRECHO DA ENTREVISTA COM AH (entrevistada já apresentada anteriormente).

...

TB – Hum, hum...Certo... O que faz você escolher, ou evitar determinados lugares ao dirigir? Por exemplo: aspectos, como o tempo que você vai gastar – por esse trajeto, ou por aquele – as condições do trânsito, que você já sabe, mais ou menos, como é que vão estar, naquele determinado horário, por exemplo;...

AH – Hum, hum...

TB – as condições das ruas, se têm buraco, se...têm asfalto, por exemplo...

AH – Hum, hum.

TB – O bairro.... Né? Então: “Por esse bairro eu não ando, de jeito nenhum...ou eu quero..eu faço todo um...um percurso, sóoo pra andar naquele bairro que eu gosto...” Se tem estacionamento, se tem segurança? Que aspectos são esses?

AH – Então, é assim: éeee...eu, normalmente, eu penso em tempo. Então, não importa se o caminho é mais looonge...mais longo...né?

TB – Hum...

AH - Eu opto por aquele queee....

TB – Vai fluir...

AH – Vai fluir e queee eu vou chegar mais rápido no local.

TB – hum, hum.

AH – Então, não adianta eu querer pegar a Visconde de Guarapuava (corta vários bairros, próxima ao centro), às 6 horas da taaarde...que eu sei quee...talvez, seja o caminho mais cuuurto, mas eu num vou chegar, nuuunca, né?

TB – hum, hum.

AH – Então, às vezes, eu prefiro dar toda uma volta pra poder desviar...esse trânsito. Éee...eu evito algumas ruas....Prá passar, assim...Eu não gosto de andar pela André de Barross... Éeee...eu acho que tem muito caaarrooo...Éeee...um lugar, assim, muito perigooso...Então, eu nãooo...evito.

TB – hum, hum.

AH – Éee...Getúlio Vargas (bairro Água Verde), à noite, também...éee.. numm...evito, ao máximo.

TB – Hum, hum.

AH – E aquela perimetral dos bairrosss...que passa por dentro daquela...da...da Vila Pinto...agora, é Vila das Tooorress...Éeee..aquela também, eu só ando...

TB – Aquela que você...como quem vai pra PUC? Aí, você vai reto?

AH – Isso! Que ela atravessa no meio da favela!

TB – É a ...é a Kennedy que...que...vira aquilo lá.

AH – Isso mesmo! É um caminho super prático...às vezes, eu pego. Durante o diiiiia....não sei o quê...vai tranquilo. Mas, não é um caminho queee...que eu ache assim, que eu possa pegar sempre.

TB – hum, hum.

AH – Então...quando eu passo por lá, é tudo sempre fechado, tudo trancado...tudo...o dobro de atenção eeee...cuidando práaaa...prá cronometrar, pra pegar o semáforo aberto.

TB – hum, hum.

AH – Né? Então....tem ruas que funcionam desse jeito.

TRECHO DA ENTREVISTA DE MD♥



FIGURA 14 – Placa do carro da entrevistada MD

FONTE: Tânia Bloomfield, em 22/10/05.

TB – Você escuta música dentro do carro?

MD – Não. Não escuto música. Eu tenho pavor de ouvir música no carro!

TB – Ah é? Por que?

MD – Porque me tira a percepção do entorno...e eu acho que são tantas coisas, por exemplo, no centro da cidade: milhões de garotos pedindo coisas...e a gente sabe de mil histórias....de pessoas com estiletos, com navalhas.. então, no centro, hoje, eu tenho

♥ **MD** - Entrevista realizada em 20/03/06, às 10h00, no local de trabalho da entrevistada. As letras da placa se referem às iniciais do nome da entrevistada, que havia comprado seu carro em outro Estado, tendo-o transferido para Curitiba, por ocasião de sua mudança. Os números não têm nenhum significado especial. A entrevistada é natural de Curitiba.

temor! Éeee...quando eu vou para o aeroporto eu faço outros roteiros, outros trajetos, de medo de passar pela favela (Vila das Torres)...de ser...de ter o carro violado, de me colocar em situação de perigo e isso, eu creio, que nas grandes cidades tem sido um motivo de *stress*, porque você tem que andar com os vidros fechados...Então, uma coisa que eu achava que era luxo, que era o ar-condicionado, agora eu já não vejo mais assim. Tá? Então o meu próximo carro, eu quero que ele tenha ar, pra eu poder dirigir com tranqüilidade...

TB – Para ficar com os vidros fechados...

MD – É. Outra coisa, éee...eu coloquei película, mas eu ..fui assim bastante legalista, eu coloquei (risos), coloquei o que a lei prevê, propõe. Daí, fiquei pensando: “Pôxa vida! Ta cheio de gente aí, com os carros escuros, de repente, eu acho que eu vou por uma película mais escura pra me proteger também...

TB – Não faça isso, não. O CONTRAN já baixou uma lei que vai multar e vai apreender os carros que estão com película mais escura.

MD – Então, eu vou deixar, mas que eu...né? Que eu gostaria de ter...sei lá! Algumas medidas, ou elementos que me dessem maior segurança dentro do carro, com certeza...

Uma visão diferente da cidade, em alguns aspectos, mas que reforçou a idéia de que não existe *uma* Curitiba, como a que é propalada pelas estratégias de *city-marketing* - em que não há, violência, exclusão e diferença no tratamento aos cidadãos e ao ambiente - foi apresentada por uma entrevistada que é natural do Estado de São Paulo. Essa pessoa, por sua vivência em grandes centros, como as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, apresentou uma boa representação de Curitiba, que não a impediu de tecer críticas ao planejamento e gestão urbanos locais.

TRECHO DA ENTREVISTA DE VL*

...

VL – A pessoa de fora vem com uma idéia que é falsa em alguns momentos, né? Então, ela não é a capital ecológica coisa nenhuma....

TB – Por que?

VL – Porque ao mesmo tempo que ela faz...aah..constrói um Jardim Botânico, que é o meu parque preferido, ela compromete o manancial de água do entorno! Então, aquela população que vive no entorno, que é a população pobre, não só não aproveita do Jardim Botânico, ela não tem acesso ao Jardim Botânico, né? Até por uma questão de

* **VL** - Entrevista realizada em 3/03/06, às 9h00, no local de trabalho da entrevistada. Ela não autorizou a fotografia e a gravura da placa. A placa, que contém as iniciais e a data de aniversário, acabou sendo associada a eventos desconfortáveis para a entrevistada, que declarou que venderia o carro assim que pudesse, graças ao sentimento que passou a identificar o carro e a placa para ela. Por ser uma pessoa de fora e não residir há muito tempo na cidade, a entrevistada apresentou uma espécie de choque cultural, revelado, especialmente, por uma representação social que foi apresentada por outros entrevistados desta pesquisa, que também são de fora da cidade: “curitibanos não gostam de ser passados para trás”. Essa “teoria” justificou, para a entrevistada, o comportamento dos curitibanos, que julgou incivilizado no trânsito, em contraste com os comportamentos, atitudes e a vida cultural que a cidade exhibe, em outros âmbitos.

exclusão natural mesmo, né? Como ela teve a sua vida comprometida, pelo comprometimento do manancial de água, por exemplo, né?. Então...éee...o fato deles investirem em algumas áreas da cidade, né? De uma forma....marketeira, assim, né? Então, quem vem de fora, acha que Curitiba não tem favela! Por exemplo. Eu achava que Curitiba não tinha favela! E mesmo assim, aaa...Vila Torres, lá, né? Que é uma comunidade, extremamente complicada e tal, não se compara com uma favela de São Paulo, por exemplo. Então, ainda, a minha referência, ainda é...então eu passo no meio da Vila Torres, mas eu não passo próximo a um morro do Rio, por exemplo. De uma favela de São Paulo, vamos dizer assim, em questão de segurança, né? E passo lá dentro (Vila das Torres), claro, com cuidado e tal, mas aquilo não me causa ansiedade. Aquilo não me causa temor.

TB – Hum, hum.

VL – Né? Então tem essas coisas que são..são falsas, né? São propagandas mesmo! Mas eu acho que ainda assim, além...apesar disso, eu acho que ainda vale a pena.

As representações manifestadas por alguns dos entrevistados, dividiram a cidade de Curitiba, de tal forma, que se pode usar o modelo aproximado a dois anéis concêntricos: um que envolve os bairros “bons” da cidade, que circundam o centro; outro maior, que passa por fora deste, constituído pelos bairros da periferia e da região metropolitana. Nesses últimos, alguns entrevistados entendem que há uma discriminação e abandono, por parte do poder público, em contraste com bairros considerados nobres, que são bem mantidos por excelentes serviços públicos.

Diferentemente da anterior, um outro tipo de representação ocorreu a alguns entrevistados, em que a cidade apareceu como uma tela, cravejada por bolsões de pobreza, dentro de bairros considerados bons. Nas respostas, pôde-se perceber uma certa descrença na cidade como o lugar que tolera as diferenças e uma desesperança com a capacidade das instituições sociais e políticas, como mediadoras dos conflitos urbanos.

De outra forma, percebeu-se, também, em alguns casos, um apego saudosista às sociabilidades vividas na cidade, em outras épocas, especialmente antes da aceleração da urbanização e industrialização da cidade, em dois momentos bem definidos: década de 1970 e 1990.

Nesse sentido, os entrevistados e suas representações e noções de membro, parecem estar consoantes com a tese central da obra de Alain Touraine, anteriormente citada. Relembrando-se a tese do autor, está havendo a consolidação de um novo paradigma na contemporaneidade, em que a dimensão social não é mais apropriada para se entender as relações entre os indivíduos e grupos, dado aos esgarçamentos que a vida

em sociedade vem apresentando e ao desgaste da análise em termos sociais, mas, sim, é a dimensão cultural que pode trazer melhores reflexões. Existem forças de recomposição da sociedade, atualmente, que não estão visíveis na superfície e não são facilmente identificáveis.

A decomposição da sociedade nos países mais modernizados atinge suas formas extremas quando o elo entre o sistema e o ator se rompe, quando o sentido de uma norma para o sistema não corresponde mais ao sentido que ela tem para o ator. Tudo assume então um duplo sentido e o indivíduo deseja afirmar-se por sua oposição à linguagem da sociedade. Esta ruptura é menos fácil de perceber do que as destruições materiais ou a extensão da criminalidade, mas é necessário chegar a percebê-la se quisermos compreender até onde pode levar a decadência da idéia de sociedade e, por conseguinte, com que urgência podemos construir uma outra representação da vida coletiva e de nossa vida pessoal. (TOURAINÉ, op. cit., p. 77).

A representação social que circula entre os cidadãos sobre as zonas de exclusão e as territorialidades na cidade está presente nas conversas informais em bares e restaurantes, em universos acadêmicos, nos templos religiosos, nas salas de jantar das famílias, em jornais, nas notícias da televisão e na Internet.

A título de exemplo, uma síntese dessa representação foi publicada em um *Blog* – espécie de diário em que o próprio internauta é o responsável pelo conteúdo postado em uma página na Internet – e pareceu pertinente colocá-la aqui. Com muita acuidade, o autor advertiu que as zonas de exclusão não são mais as periferias e, sim, os bairros “europeizados” com seus condomínios fechados, habitados por quem possui um estilo de vida mais confortável. A visão do editor da página virtual coincidiu com as representações de vários dos entrevistados da presente pesquisa.

Duas Curitiba. Curitiba foi, não é mais. A frase encerra um conto de Dalton Trevisan, *Curitiba Revisitada*. Também encerra a peça *Pico na Veia*, baseada em textos dele, que terminou a temporada nesse fim de semana no Guairinha. O texto detona a cidade das velhinhas tiritando de frio, do marketing de acrílico azul, dos 50 buracos por pessoa em cada calçada. E diz que a cidade já era. Mas a frase também é verdadeira em um sentido diferente. Não histórico, geográfico. Se reparar bem Curitiba não é mais uma cidade só. São pelo menos duas, bem diferentes, territorialmente inclusive. A fronteira existe, embora seja tênue. Suas marcas são as classes sociais, a falta de dinheiro, o tipo de gente que habita de um e outro lado. Quando falamos da Curitiba fria, de gente calada e de poucas palavras, por exemplo, estamos falando apenas de uma Curitiba. É a cidade antiga, do século 19, dos imigrantes europeus. É a cidade do Positivo, das livrarias, dos shoppings, do cinema. Aquela que aparece na tevê. Não sabemos da outra, eu e você que me lê aí na Internet. Dificilmente cruzamos a fronteira. Qual foi a última vez que você visitou a Vila Leão? O Tatuquara? O Osternack?

Você sabe onde fica o Xapinhal? E no Pantanal, você sabe o que acontece? Tem ainda a Vila Verde, a Vila Nossa Senhora da Luz, o Autódromo, a Vila Audi, Yasmin, tem a Ilha do Mel. E só para falar pouco. Na verdade, essas vilas no mapa fazem parte da mesma Curitiba que o Centro, o Jardim Social, o Batel, o Alto da XV. Mas a diferença é grande. E não é só de dinheiro. Cidade fria? Vá lá para ver. É outra gente, acostumada a viver em grandes aglomerados, dependentes um do outro. Gente mais simples e de mais fácil trato. Europeus? São quase todos do moreno para o preto. Tem os brancos também, mas pergunte a eles de quem descendem. Somos uma cidade dividida. A fronteira passa em algum lugar entre o Portão e o Pinheirinho. Em algum canto entre as Vilas Oficinas e o Autódromo. Separa o Cabral do Santa Cândida e o Campo Comprido da Cidade Industrial. A velha Curitiba está ilhada, no meio de uma periferia que tem dez vezes seu tamanho, dez vezes sua gente. E, mesmo assim, continuamos a falar de Curitiba pensando naquela espécie de Lapa do século passado. A cidade é viva, pulsa em nosso redor, mas não vemos. O arame da ópera e a estufa do Botânico botaram um véu na cidade que nos cerca. Aí vêm falar em guetos, onde vivem os pobres das cidades. Quê? Gueto é o nosso. A cidade de verdade está fora de nosso perímetro, do nosso mundinho de gente que toma banho todo dia na água aquecida pelo gás. Somos um quarto da cidade, se muito. Não ousamos passar para o lado de lá, por medo, simplesmente, ou por desinteresse. Quem passa de carro pela Vila das Torres pensa na favela, fecha o vidro do carro e faz muito bem. É um dos poucos pontos em que as duas cidades se cruzam. É um posto avançado da Curitiba atual na Curitiba antiga. Assim como há postos avançados nossos fora de nosso território – condomínios fechados, vilas caras no subúrbio. Por sorte, o percurso até o centro é facilmente coberto pelas vias rápidas. Somos duas cidades e não sabemos. Temos medo uns dos outros. O crime acontece mais na Curitiba periférica. Lemos notinhas nos jornais. Crime no Tatuquara, na Terra Santa, na Cidade Industrial. Tem mais gente lá, é normal que tenha mais crime. Ainda mais com a pobreza batendo à porta. As matérias maiores, porém, o jornal reserva para quando pegam alguém do nosso lado. Batel? É matéria de alto de página. Invadiram nosso gueto, nosso reduto, é preciso resistir. Chamem a polícia, a política, reforcem os limites. Sei lá. Temos 1,7 milhões de pessoas dentro dos limites da cidade. Quantos desses têm a nossa vida? Quantos estão excluídos, chegando todo o dia dos bairros distantes em busca de algo que não podemos, mesmo quando queremos, dar? Não é pessimismo. É que já corri essa cidade na minha profissão, e vi o outro lado da fronteira. É nosso dever unir os dois lados. Mas como? Fica para alguém mais inteligente do que eu responder. (GALINDO, 2007).

Certamente, não foi por acaso que muitos dos entrevistados disseram preferir lugares fechados, mais restritos ou considerados seguros para frequentarem, quer seja para se divertirem, se alimentarem, trabalharem ou morarem.

Sem dúvida, lugar, território e territorialidade são instâncias, inextricavelmente, ligadas. Uma se reflete na outra e acaba por influenciar o sentido de “geograficidade” dos indivíduos.

Dessa maneira, sentindo-se à mercê dos jogos territoriais e de interesses conflitantes, restou aos entrevistados lançar mão de “táticas” de afirmação da singularidade e de sobrevivência, no sentido atribuído por Michel de Certeau.

O carro, entendido como um lugar, em muitas situações cotidianas, foi usado como a possibilidade de salvo-conduto pelos riscos físicos e psicológicos do encontro com a diferença. Em outras ocasiões, colocou os seus condutores em rota de colisão direta com outras territorialidades em disputa nos asfaltos da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A vida na cidade contemporânea acontece de uma forma complexa e a visibilidade das relações entre os universos reificado e consensual, nem sempre estará disponível, sem que se faça algum esforço de compreensão e desvelamento dessas relações.

A pulsação da cidade pode ser encontrada nas brechas e frestas do concreto, do metal, do vidro e do asfalto. Ela se estabelece e se mostra, mesmo onde não é presumida, esperada ou desejada. Deve-se ter olhos para se ver o que é insuspeitável, surpreendente e mágico no burburinho da cidade.

Muitas vezes, por meio de elementos banais do cotidiano descobre-se que a vida não é tão rotineira, monótona e homogênea, como, para muitas pessoas, parece ser. De outro ponto de vista, ela também não está fadada ao determinismo e às coerções de forças extra-humanas, das quais é impossível se libertar.

Ela acontece, por exemplo, em situações como essas: quando, pela janela, se olha a chuva que vem vindo; quando se faz um telefonema para alguém muito querido; quando se prepara a viagem de férias tão sonhada; quando se espera uma planta crescer no jardim; quando se chega em casa e, ao se abrir a geladeira, descobre-se que sobrou um precioso e enorme pedaço de bolo de chocolate do jantar compartilhado com amigos. A conversa com o vizinho chato que faz barulho à noite; a ida ao dentista; o filho que tem de ser levado às pressas ao hospital, porque quebrou um braço tentando subir em uma árvore da escola; as manifestações de ativistas na frente da prefeitura; um assalto na esquina, quando se está distraído: todos são exemplos corriqueiros de como a vida cidadina pode se manifestar.

As relações e conexões, a partir de eventos, aparentemente, tão sem importância, deveriam ser estabelecidas por todos os indivíduos, quer sejam pessoas comuns ou pesquisadores, políticos e planejadores, para que a cidade fosse compreendida em seus processos dialéticos e se refletisse sobre formas mais humanas, justas e dignas de vivê-la.

Como muitos dos autores utilizados nesta dissertação observaram, ao invés de se começar a investigação desses processos dialéticos pelas relações de macro da sociedade, pode-se, sim, começar pelos caminhos traçados pelas intersubjetividades dos indivíduos, suas microhistórias e suas microgeografias. Mais propriamente, deve-se

buscar a visada cultural desses processos, porque parece ser por meio dessa abordagem que as melhores interpretações do real advêm.

Uma das “táticas” curiosas que podem ser observadas na cidade, diz respeito às placas escolhidas de carros.

Nesta pesquisa, se procurou compreender a prática sociocultural de trinta indivíduos de Curitiba, que têm em comum o fato de escolherem a combinação de letras e números das placas de seus carros. Por que se combinar letras e números nas placas, de forma a se obter um nexos e se sair circulando pelas ruas, como quem deseja enviar algum tipo de mensagem para outros indivíduos? Quem são esses motoristas e o quê os influenciou a realizarem essa prática? A busca pelas respostas a essas perguntas teve o seguinte resultado:

1. De fato, existiu a intenção dos trinta entrevistados de usarem a combinação de letras e números de suas placas, a fim de expressarem algum tipo de manifestação simbólica, no contexto urbano de Curitiba;
2. A opção pela visada cultural, especialmente, o uso do conceito de transversalidade da cultura de massa, se configurou como mais produtora, do que uma abordagem que colocasse em relevo questões relativas a classe social dos indivíduos, porque as práticas relatadas são de natureza cultural. Isto não significa dizer que foram desprezadas as instâncias políticas, econômicas e sociais em interação com a dimensão cultural dessas práticas. O carro é um objeto sociocultural de massa, portanto, pode ser considerado como um instrumento, uma materialização da dialética entre os universos reificado e consensual.
3. As motivações por trás das escolhas das placas são da seguinte natureza: uma forma de “customização” dos carros; uma forma de prolongar os corpos, personalidades e situações domésticas ou profissionais; uma forma de identificação entre membros de grupos específicos, como a família, ou colecionadores de carros antigos, por exemplo; uma forma de registrar acontecimentos ou datas importantes; uma opção estética, pela visualidade ou sonoridade das letras e números, seja pelo fato da placa estabelecer uma relação metonímica com o carro; superstição, numerologia ou para a placa servir como amuleto de proteção.

4. A partir da prática de se escolher a placa do carro novo, foi possível se perceber que os carros configuram-se como “lugares” para seus proprietários, de acordo com o conceito dos autores da Geografia Cultural utilizados nesta pesquisa.
5. Os carros e seus motoristas concorrem para as relações de territorialidade no contexto urbano de Curitiba, contribuindo para a dialética espaço/sociedade. Os motoristas se vêem pertencendo a este grupo e não se vêem como pedestres. Muitas vezes, agem de forma beligerante em relação a pedestres, motociclistas ou motoristas de outros tipos de veículos em circulação na cidade. O espaço da comunidade Vila das Torres emergiu das entrevistas, como o lugar mais topofóbico de Curitiba, segundo os entrevistados, em decorrência dos jogos territoriais que se desenvolvem em suas imediações.
6. Notou-se que houve influência de determinados grupos ou indivíduos, sobre alguns dos entrevistados, o que os fez escolherem suas placas, seguindo determinados critérios válidos para o grupo.
7. Em alguns casos, existiu uma relação direta entre as escolhas que os indivíduos fizeram da combinação de letras e números em suas placas, com determinadas representações e práticas sociais, em circulação na sociedade, veiculadas, principalmente, pelos meios de comunicação.

Infelizmente, toda a riqueza das entrevistas não pode ser apresentada no texto desta dissertação. Se isto fosse possível, ela, certamente, teria muito mais páginas do que já apresenta.

Durante a sistematização das entrevistas, foi percebido que duas grandes classes de representações e noções de membro se destacaram: o carro como um lugar e as territorialidades envolvidas, quando se está a bordo de um carro. No entanto, outras tantas pontuaram as falas de diferentes entrevistados, que, por serem muito interessantes, requereriam outro trabalho dissertativo.

Em muitos momentos, houve uma grande identificação desta pesquisadora com as representações dos indivíduos entrevistados, uma vez que também é uma motorista que circula pela cidade, a bordo de um carro. Isto fez com que houvesse uma compreensão tácita do que os entrevistados sentiam ou explicavam, em determinados

momentos das entrevistas, sem que houvesse a necessidade de utilizarem palavras para se expressarem.

A compreensão dos micromovimentos não visíveis ou subterrâneos das ruas da cidade pode ser de extrema importância ao universo reificado, para a reorientação de concepções, planejamentos e gestão urbanos.

REFERÊNCIAS

ALES BELLO, Angela. **Fenomenologia e ciências humanas: psicologia, história e religião**. Organização e Tradução, Miguel Mahfoud e Marina Massimi. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

ALMEIDA, Aniele. **Arquiteto defende a reabertura da Rua XV aos carros**.

Disponível em:

<http://canais.ondarpc.com.br/gazetadopovo/parana/conteudo.phtml?id=567826>, acesso em 17 fevereiro 2007.

ALVES-MAZZOTTI, A. J.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas Ciências Naturais e Sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa**. São Paulo: Pioneira, 2001.

ANDERSON, Perry. **As origens da Pós-Modernidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

ANDRADE, Carlos D. de. **A paixão medida**. Rio de Janeiro: Record, 2002.

ARRUDA, Ângela (org). **Representando a alteridade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994.

BALDRATI, Breno. Paraná sob o aquecimento. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 jan 2007. Caderno Mundo, p. 8.

BAUDRILLARD, Jean. **Simulacros e Simulação**. Lisboa, Relógio D'Água Editores, 1991.

_____. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1990.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BONNEMAISON, Joel. Viagem em torno do território. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) **Geografia Cultural: um século (3)**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2002. p. 83-131.

BORTOLOTTI, Marcelo. Terra Virtual, Lucro Real. **VEJA**, São Paulo, edição 1983, ano 39, no. 46, p. 90-91, 2006.

BRONKHORST, Tineke; WURMEISTER, Fabúla, et. all. Cresce a participação de motos nos acidentes de trânsito no Paraná. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 jan 2007. Caderno Paraná, p. 3.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro : Jorge Zahar Ed., 2005.

CARDOSO, Ciro F. Repensando a construção do espaço. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa-PR, v. 3, n. 1, p. 7-23, 1998.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano: arte de fazer**. Petrópolis, Ed. Vozes, 1994.

CHAUÍ, Marilena de S. Vida e Obra de Husserl. In: LOPARIC, Zeljko; LOPARIC, Andréa, M. A de C. (orgs.). **Edmund Husserl, Investigações Lógicas, Sexta Investigação: Elementos de uma Elucidação Fenomenológica do Conhecimento**. São Paulo: Nova Cultural, 1996, (Coleção Os Pensadores).

CHEVALIER, Jean; GHEERBRANT, Alain. **Dicionário de símbolos: mitos, sonhos, costumes, gestos, formas, figuras, cores, números**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1996.

CLAVAL, Paul. **Geografia Cultural**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001.

_____. Campo e Perspectivas da Geografia Cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (org.) **Geografia Cultural: um século (3)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002, p. 133-186.

CORASSA, Neusa. **Seu Carro - Sua Casa Sobre Rodas - Que tipo de motorista você é?** Curitiba, PR: Juruá Editora, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. et al (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 1995, p. 15-47

_____. Carl Sauer e a Escola de Berkeley: uma apreciação. In: ____ **Matrizes da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2001, p. 9-33.

_____. Análise crítica de textos geográficos: Breves notas. **GeoUERJ**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 7-17, 2003.

COSGROVE, Denis. A Geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORREA, Roberto L. ROSENDAHL, Zeny (Orgs.) **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

COSGROVE, Denis; JACKSON, Peter. Novos Rumos da Geografia Cultural. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia Cultural: um século (2)**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000, p. 15-32.

COSTA, Benhur Pinós da. A relação dialética entre funcionalização e afetividade na construção do espaço social urbano: a produção microterritorial e o caso das convivências homoeróticas subterrâneas ao social. **CAESURA**, Canoas-RS, n. 27, p. 45-68, 2005.

COSTA, Rogério Haesbaert da. **Territórios alternativos**. Niterói: EdUFF; São Paulo: Contexto, 2002.

_____. **O Mito da Desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

COTES, Paloma. **Eles moram no carro.** Disponível em: <http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EDG74431-6014-421,00.html>, acesso em 6 fevereiro 2007, às 16h10.

COULON, Alain. **Etnometodologia.** Petrópolis: Vozes, 1995.

CURITIBA 313. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 mar 2006. Suplemento especial, p. 1-17.

CURITIBA, a cidade da gente: **Cidade-Perfil.** Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/Cidade.aspx>, acesso em 12 fevereiro 2007 (a).

CURITIBA, a cidade da gente. **Cidade-Região Metropolitana.** Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/Cidade.aspx>, acesso em 13 fevereiro 2007 (b).

CURITIBA, a cidade da gente. Cidade - **Meio ambiente.** Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/Cidade.aspx>, acesso em 13 fevereiro 2007 (c).

DERRIDA, Jacques. **Gramatologia.** São Paulo: Perspectiva, 1999.

DETRAN. **Estatísticas de trânsito.** Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=194>, acesso em 13 fevereiro 2007.

DENATRAN. **Registro Nacional de acidentes e estatísticas de trânsito - RENAEST.** Disponível em: <http://www.infoseg.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120>, acesso em 13 fevereiro 2007.

DRECHSEL, Denise. Homem, o principal vilão do aquecimento global. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 jan 2007. Caderno Mundo, p. 9.

EAGLETON, Terry. **A idéia de cultura.** São Paulo : UNESP, 2005.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos Indivíduos.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994 a.

_____. **O Processo Civilizador.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994 b, 2v.

ESTATÍSTICAS. Acidentes de Trânsito – **DENATRAN.** Disponível em: <http://www.infoseg.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=115>, acesso em 21 fevereiro 2007.

FARACO, Carlos Alberto; NEGRI, Lígia. O falante: que bicho é esse, afinal? **Letras-UFPR**, Curitiba, n. 49, p. 159-170, 1998.

FERNANDES, José C. A cidade da “qualidade de vida” deixa de ser só escala. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 20 jan 2007 (a). Caderno Paraná, p. 3.

_____. Uma cidade feita por encomenda. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 jan 2007 (b). Caderno Paraná, p. 5.

FERREIRA, João Carlos V. **Cidades Brasileiras: origem e significados de seus nomes – Paraná**. Curitiba: J.C.V.Ferreira, 1999.

FEYERABEND, Paul K. **Contra o método**. Rio de Janeiro: Ed. Francisco Alves, 1977.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2005.

GALINDO, Rogério. Duas Curitiba. **Viva Nosostros – Blogspot**. 5 junho 2005. Disponível em: <http://vivanosotros.blogspot.com/>, acesso em 23 fevereiro 2007.

GARFINKEL, Harold. **Studies in Ethnometodology**. Cambridge: Polity Press, 1967.

GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba: evolução urbana**. Rio de Janeiro/Curitiba: Imprensa universitária da UFPR, 2006.

GARDNER, J. **Cultura ou Lixo?** São Paulo: Martins Fontes, 1996.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

_____. **O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa**. Petrópolis : Vozes, 1998.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GIL FILHO, S. F. **Geografia: no templo desedificado da globalização**. Curitiba: AGB, Revista Paranaense de Geografia, no. 1, 1996, <http://www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg1/sylvio.htm>, acessado em 20/09/05.

_____. Geografia Cultural: estrutura e primado das representações. **Espaço e Cultura, UERJ**, no. 19-20, p. 51-59, 2005.

GIRON, Luís A. **Jean Baudrillard: a verdade oblíqua**. Disponível em <http://www.consciencia.net/2003/06/07/baudrillard.html> Acesso em: 27 janeiro 2007, às 2h27.

GODOY, Elisamara R.; ARNS, José F. **Portal comunitário: uma ferramenta para a integração da metodologia do cadastro técnico multifinalitário. Estudo de caso Comunidade Vila das Torres/Curitiba PR**. Disponível em: http://72.14.209.104/search?q=cache:pA3rfVp0b_cJ:geodesia.ufsc.br/Geodesia-online/arquivo/cobrac_2006/028.pdf+%22Vila+das+Torres+Curitiba%22&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=3&gl=br&lr=lang_pt acesso em 23 fevereiro 2007.

GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e Modernidade**. 2ª. Edição. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2000.

_____. A cultura pública e o espaço: desafios metodológicos. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Religião, Identidade e Território**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001, p. 93-113.

HABERMAS, Jürgen. **Técnica e ciência enquanto “ideologia”**. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (coleção Os Pensadores).

HALL, Edward T. **A Dimensão Oculta**. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 1986.

HALL, Stuart. **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HEARTNEY, Eleanor. **Pós-Modernismo**. Tradução: Ana Luiza Dantas Borges. São Paulo: Cosac & Naify, 2002.

HOLZER, Werther. **A Geografia Humanista: trajetória de 1950 a 1990**. 550 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) Instituto de Geociências, UFJR, Rio de Janeiro, 1992.

_____. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. **Revista Território**, no. 3, pp .77-85, 1997.

_____. O lugar na Geografia Humanista. **Revista Território**, no. 7, pp 68-78, 1999.

IANNI, Otávio. **A sociedade global**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

IPPUC. **Documento-síntese das atividades do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, na comemoração dos 40 anos de sua fundação**. Trabalho apresentado na exposição “Ippuc 40 Anos: uma história de planejamento urbano”, Memorial de Curitiba. Curitiba: IPPUC, 2005.

IWAKURA, Mariana. Placas sob medida. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 12 mar 2006, Caderno Classificados Veículos, p. F2.

JAMENSON, Frederic. **Espaço e imagem. Teoria do pós-modernismo e outros ensaios**. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ, 1995.

_____. **Pós-modernismo: a lógica cultural do Capitalismo tardio**. São Paulo: Ática, 1997.

JODELET, Denise (org.). **As Representações Sociais**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.

JOHNSTON, K. J. **Geografia e Geógrafos**. São Paulo : DIFEL, 1986, p. 175-222.

KOZEL, Salette. **Das Imagens às linguagens do geográfico: Curitiba a “capital ecológica”**. 291f. Tese (Doutorado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

_____. As representações no geográfico. In: MENDONÇA, F.; KOZEL, S. (orgs.). **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba : Editora UFPR, 2004, p. 215-232.

KUHN, Thomas S. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Perspectiva, 2001.

LACOSTE, Yves. **A Geografia: isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Campinas: Papyrus, 1989.

LÉVY, Pierre. **A Inteligência Coletiva: por uma antropologia do ciberespaço**. São Paulo: Edições Loyola, 2003.

_____. **Cibercultura**. São Paulo: Editora 34, 2005.

LIMA, CRISTINA DE ARAÚJO; MENDONÇA, FRANCISCO. Planejamento urbano-regional e crise ambiental: região metropolitana de Curitiba. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 15, n. 1, 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100015&lng=pt&nrm=iso, acesso em 14 Fevereiro 2007.

LOPES, José Marcos. **Curitibanos recusam a reabertura da Rua XV para automóveis**. Disponível em: <http://canais.ondarpc.com.br/noticias/parana/conteudo.phtml?id=574137>, acessado em 18 de junho de 2006, às 11h25.

LULL, James. Significado em ação. In: RECTOR, Mônica; NEIVA, Eduardo (orgs.). **Comunicação na era Pós-Moderna**. Petrópolis: Vozes, 1998.

LYOTARD, Jean-François. **A condição pós-moderna**. 5. Ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1998.

MAFFESOLI, Michel. **O tempo das tribos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1987.

MARTINS, Fernando. **Longe do 1º. Mundo**. Disponível em: <http://canais.ondarpc.com.br/conteudo.phtml?id=366914>, acesso em 22 janeiro 2007 (a).

_____. **O meio ambiente depois da COP/MOP**. Disponível em: <http://canais.ondarpc.com.br/gazetadopovo/conferencia/geral/conteudo.phtml?id=551055>, acesso em 22 janeiro 2007 (b).

MELLO, J. B. F. DE. Geografia Humanística: a perspectiva da experiência vivida e uma crítica radical ao Positivismo. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, n. 52, p. 91-115, 1990.

MENDONÇA, Francisco. Geografia Socioambiental. In: MENDONÇA, F.; KOZEL, S. (orgs.). **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba: Editora UFPR, 2004, p. 121-144.

MENGATTO, A. F.; STROPARO, E. M. **Apostila de normas técnicas para trabalhos acadêmicos**. Curitiba: UFPR. SIBI. Biblioteca de Ciência e Tecnologia, 2005.

MERKEL pede flexibilidade aos países da OMC. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 jan 2007. Caderno Mundo, p. 26.

MESQUITA, Zilá. Do Território à consciência territorial. In: MESQUITA, Zilá.; BRANDÃO, Carlos Rodrigues (orgs.). **Territórios do cotidiano: uma introdução a novos olhares e experiências**. Porto Alegre/Santa Cruz: Ed. UFRGS/UNISC, 1995. 7, p. 76-92.

MOSCOVICI, Serge. **A representação social da psicanálise**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

_____. **Representações Sociais**. Petrópolis: Vozes, 2003.

MOURA, Rosa. Paraná: meio século de urbanização. **Ra'ega/UFPR**. Curitiba, n. 8, p. 33-44, 2004.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Ed. UFPR, 2000.

ORTIZ, Renato. **Um outro território: ensaios sobre a mundialização**. São Paulo: Olho d'Água, 2000.

_____. **Mundialização, Cultura e Política**. Disponível em http://www.multirio.rj.gov.br/seculo21/texto_link.asp?cod_link=37&cod_chave=1&letra=c, Acesso em 5 maio 2006, às 23h31.

PRADO, Heloísa. **Polícia descobre arsenal na área central de Curitiba**. Disponível em: <http://www.bonde.com.br/bondenews/bondenewsd.php?id=394&dt=20070116>, acesso em 23 fevereiro 2007.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RELATÓRIO culpa humanidade pelo aquecimento global. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 fev 2007. Caderno Mundo, p. 22.

RELPH, Edward C. As bases fenomenológicas da Geografia. **Geografia**, Rio Claro, SP, v. 4, n. 7, p. 1-25, 1979.

ROHMANN, C. **O livro das idéias: pensadores, teorias e conceitos que formam nossa visão de mundo**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Geografia Cultural: um século (1)**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2000.

_____. **Geografia Cultural: um século (2)**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2000.

_____. **Matrizes da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro : EdUERJ, 2001.

- _____. **Religião, Identidade e Território.** Rio de Janeiro : EdUERJ, 2001.
- _____. **Geografia Cultural: um século (3).** Rio de Janeiro : EdUERJ, 2002.
- SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, no. 16, p. 31-49, 2001.
- SANT'ANNA, Affonso R. de. **Desconstruir Duchamp.** Rio de Janeiro: Vieira & Lent, 2003.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ª. edição, 2ª. reimpressão. São Paulo: Edusp, 2006.
- SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo em Perspectiva.** São Paulo, v. 13, n. 3, 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88391999000300014&lng=en&nrm=iso, acesso em 14 fevereiro 2007.
- SEMANA Nacional do Trânsito 2007. **DENATRAN.** Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2007/semana2007.htm>, acesso em 21 fevereiro 2007.
- SERPA, Angelo. Experiência e Vivência, Percepção e Cultura: uma abordagem dialética das manifestações culturais em bairros populares de Salvador-Bahia. **Ra'ega UFPR**, Curitiba, n. 8, p. 10-32, 2004.
- _____. Culturas Transversais: um novo referencial teórico-metodológico para a Geografia Humanista e Cultural? In: ? **Da percepção e Cognição a Representação: reconstruções teóricas da Geografia Cultural e Humanista.** Belo Horizonte: PUC-MG, no prelo (2006).
- SOJA, Edward. W. **Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na Teoria Social Crítica.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.
- SORRÉ, Max. A noção de Gênero de Vida e seu valor atual. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia Cultural: um século (3).** Rio de Janeiro : EdUERJ, 2002, p. 15-62.
- SOUZA, Marcelo L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004 a.
- _____. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: UNESP, 2004 b.
- SPINK, Mary Jane P. (org). **Práticas discursivas e produção de sentidos no cotidiano.** São Paulo: Cortez, 1999.
- SPOSITO, E. S. **Geografia e filosofia. Contribuição para o ensino do pensamento geográfico.** São Paulo: Ed. da UNESP, 2004.

TOURAINÉ, Alain. **Um novo paradigma: para compreender o mundo de hoje.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

_____. Geografia Humanística. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio. (org.). **Perspectiva da Geografia.** São Paulo: Difel, 1985, p. 143-164.

VALENZA, Cecília; ALMEIDA, Aniela. **Pedestre curitibano é o que mais reclama da postura de motorista.** Disponível em <http://canais.ondarpc.com.br/noticias/parana/conteudo.phtml?id=568889>, acessado em 1º. de junho de 2006, às 9h08.

VIRILIO, P. **Velocidade e Política.** Tradução, Celso Mauro Pacionirk. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

VOITCH, Guilherme. **Aumentam atropelamentos por ônibus.** Disponível em: <http://canais.ondarpc.com.br/gazetadopovo/parana/conteudo.phtml?id=580761>, acesso em 25 janeiro 2007.

**APÊNDICE 1 - AUTORIZAÇÃO PARA A EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS
“MÍDIA”, NO EVENTO ARTE & PESQUISA.**

AUTORIZAÇÃO

Eu, _____
_____, portador do documento RG.
no. _____ e responsável legal pelo
veículo com a placa _____, autorizo a artista plástica e
pesquisadora Tânia Bittencourt Bloomfield a tirar a impressão em relevo sobre papel da
placa do citado veículo, para integrar a mostra de arte denominada “Mídia”. Declaro
que autorizo a divulgação dessa placa nos locais de exposição, nos quais essa mostra for
exibida, bem como a veiculação de sua reprodução em materiais gráficos e demais
mídias que, porventura, venham a ser utilizadas, como forma de apresentação desse
trabalho de pesquisa.

Local e data

Assinatura

**APÊNDICE 2 – AUTORIZAÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA ENTREVISTA E
IMAGENS PARA A PESQUISA DE MESTRADO**

AUTORIZAÇÃO

Eu, _____
_____, portador do documento RG.
no. _____ e responsável legal pelo
veículo com a placa _____, autorizo a artista plástica e
pesquisadora Tânia Bittencourt Bloomfield a tirar a impressão em relevo sobre papel da
placa do citado veículo, para integrar a mostra de arte denominada “Mídia” . Declaro
que autorizo a divulgação dessa placa e da entrevista que lhe concedi, nos locais de
exposição, nos quais essa mostra for exibida, bem como a veiculação de sua reprodução
em materiais gráficos, em sua dissertação de Mestrado da Geografia da UFPR, e demais
mídias que, porventura, venham a ser utilizadas, como forma de apresentação desse
trabalho de pesquisa.

Local e data

Assinatura

APÊNDICE 3 – AUTORIZAÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA ENTREVISTA PARA A PESQUISA DE MESTRADO.

AUTORIZAÇÃO

Eu, _____
_____, portador do documento RG.
no. _____ declaro que autorizo a
divulgação da entrevista que lhe concedi e a veiculação de sua reprodução em materiais
gráficos, em sua dissertação de Mestrado da Geografia da UFPR, e demais mídias que,
porventura, venham a ser utilizadas, como forma de apresentação do seu trabalho de
pesquisa.

Local e data

Assinatura

APÊNDICE 4 - PERGUNTAS PARA AS ENTREVISTAS COM DONOS DE CARROS COM PLACAS ESCOLHIDAS

PLACA/CARRO:

Nome:

Profissão:

Idade:

Naturalidade:

Bairro onde mora:

Telefone:

E-mail:

Estado Civil:

Filhos:

Formação:

1. Que tipo de diversão é a preferida nas horas de lazer? Que tipo de atividade lhe dá mais prazer?
2. Qual lugar gosta de freqüentar?
3. Durante a Escola, teve aulas de Arte?
4. Lembra-se de como eram?
5. Gosta de ler? Que tipo de literatura prefere?
6. Na sua opinião, quais são as atividades ou profissões que estão relacionadas à criatividade ou à expressão? E a sua profissão, como a classificaria? Gosta dela? Se sente realizado?
7. O que é arte e o que faz um artista?
8. Já praticou alguma forma de arte?
9. Existe alguém na família, ou próximo a você, que é artista ou pratica alguma atividade artística?
10. Gosta de dirigir? O que mais o agrada em relação ao ato de dirigir ou em relação ao carro?
11. O que representa o seu carro para você? Qual é a sensação de estar nele? Se tiver mais de um, existe diferença entre cada um deles e o que eles representam?
12. Quando está dirigindo, o que você observa nas ruas? O que mais chama a sua atenção?
13. Em relação ao conhecimento e às habilidades necessárias para dirigir, existe alguma coisa que o incomoda ou o aborrece?

14. Que tipo de comportamento dos outros motoristas o incomoda ou irrita?
15. E qual comportamento dos outros motoristas o agrada?
16. Em relação à cidade de Curitiba, qual é a sua opinião sobre ela?
17. E em relação ao planejamento urbano, à infra-estrutura da cidade, qual é a sua opinião?
18. E qual é a sua opinião sobre os órgãos de fiscalização e organização do trânsito, em Curitiba?
19. Costuma andar a pé pela cidade? Quando está na posição de pedestre, o que se modifica, em relação à sua visão como um motorista?
20. Já viu alguma manifestação artística nas ruas? Qual?
21. Qual foi a motivação para escolher a combinação de letras e números, que estão na placa do seu carro? De onde veio a idéia? O que significa?
22. Os seus carros têm placas pretas, não é? O que é necessário para a obtenção de uma placa preta (de colecionador?) Como foi o processo de emplacamento?
23. Já observou outros carros nas ruas que têm placas, cuja combinação apresentam palavras ou números significativos para você?
24. Já identificou o carro de alguém conhecido, pelo número da placa ou por alguma outra característica particular do carro em questão?
25. Qual seria a sua reação ao fato de alguém conseguir ler o que você colocou na placa do seu carro? Ficaria aborrecido, incomodado ou satisfeito?
26. O que pensaria se lhe dissessem que o viram, ou o reconheceram, devido à placa ou de alguma característica particular do seu carro?
27. Assiste televisão? Vê propagandas?
28. Costuma prestar atenção às propagandas de carro?
29. Havia observado que nas propagandas de carro na televisão, nas revistas ou outdoors nas ruas, as placas que aparecem nos carros, geralmente, são escolhidas?
30. Se tiver que vender ou se desfazer dos seus carros, qual será a sensação?
31. Antes de dirigir, pensa sobre o percurso que irá fazer?
32. O que o faz escolher ou evitar determinados lugares, ao dirigir? O tempo que gastará, as condições do trânsito, as condições das ruas, o bairro, se há estacionamento, se há segurança?
33. Ao dirigir, como se sente? Tenso, seguro, calmo, protegido, preocupado?
34. Costuma usar outros meios de transporte, como ônibus, bicicleta, ou motocicleta? Em situações de lazer ou trabalho?

APENDICE 5 - CARROS DOS ENTREVISTADOS QUE PUDERAM SER FOTOGRAFADOS.

OBS.: os carros de placas BDY-3003, APT-2900, AEY-0072 e AGE-0052, não pertenciam mais aos seus donos, quando as entrevistas foram feitas. Os carros de placas AWK-2805 e AVL-2302 não foram fotografados. As fotos foram feitas com o equipamento SONY CYBER-SHOT 3.2 MEGA PIXELS DSC-P72.



FIGURA 15 – Placas ABF-0079, ABX-1965, ACE-3355, pertencentes, respectivamente, a CL, FF e JC.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 8/3/06, 20/2/06 e 24/2/06.



FIGURA 16 – Placas ADR-5565, ALQ-2288, AMG-0818, pertencentes, respectivamente a AH, DO e CG.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 11/04/06, 18/06/07 e 20/2/06.



FIGURA 17 – Placas AMZ-1279, ANJ-0284, APG-1912, pertencentes, respectivamente a MZ, CH e RC.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 20/3/06, 22/10/05 e 20/3/06.



FIGURA 18 – Placas APG-7111, APN-1104, ARA-6676, pertencentes, respectivamente a MM, PI e RG.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 24/2/06, 24/2/06 e 18/2/06.



FIGURA 19 – Placas ART-7464, ART-7580, ASC-0225, pertencentes, respectivamente a RM, MJ e SC.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 11/5/05, 16/2/06 e 2/4/06.



FIGURA 20 – Placas AUT-0032, AVF-0029, AV-6666, pertencentes, respectivamente a JB, VC e BR.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 14/2/06, 24/2/06 e 20/2/06.

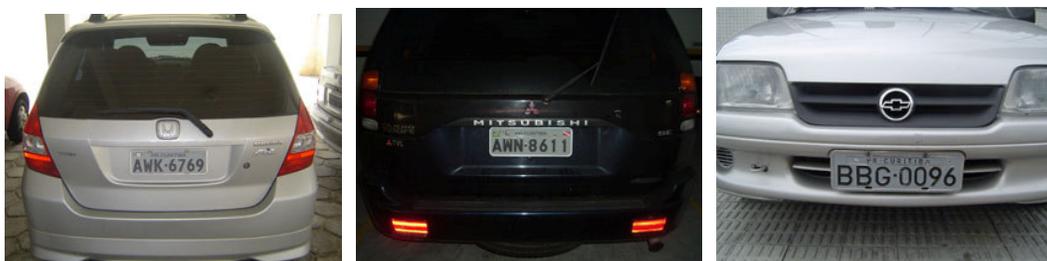


FIGURA 21 – Placas AWK-6769, Awn-8611, BBG-0096, pertencentes, respectivamente a WK, WN e SG.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield em, respectivamente, em 25/2/06, 24/2/06, 18/2/06.



FIGURA 22 – Placas BDI-9090, DFF-1952, MOD-3089, pertencentes, respectivamente a AB, FP e MD.

FONTE: acervo Tânia Bloomfield, respectivamente, em 18/2/06, 20/2/06 e 22/10/05.



FIGURA 23 – Processo de impressão em relevo sem tinta, da placa de carro de RM, a primeira entrevistada desta pesquisa.
FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, em 11/06/05.



FIGURA 24 – Processo de impressão da gravura da placa ART-7464, pertencente a RM – detalhe.
FONTE: Acervo Tânia Bloomfield, em 11/06/05.

APÊNDICE 6 - TABELA 15 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS AB a JC

NOME	SEXO	DATA ENTREVISTA	PLACA DE CARRO	PROFISSÃO/FORMAÇÃO	IDADE	NATURAL DE	BAIRRO RESID.	EST. CIVIL
AB	M	17/02/06	BDI-9090	Empresário/Economia	48	Curitiba-PR	Mercês	Divorciado
AH	F	11/04/06	ADR-5565	Arquiteta/Arquitetura	33	Curitiba-PR	Santa Felicidade	Casada
AK	F	25/02/06	AWK-2805	Do Lar/Letras	35	Iporã-PR	Juvevê	Casada
BR	M	18/02/06	AVW-6666	Empresário/Téc. em Contabilidade	74	Curitiba-PR	Novo Mundo	Solteiro
CG	F	20/02/06	AMG-0818	Empresária/Informática	35	Curitiba-PR	Bacacheri	Casada
CH	F	23/01/07	ANJ-0284	Enfermeira do Trabalho/Enfermeira	33	Curitiba-PR	Santa Felicidade	Solteira
CL	M	08/03/06	ABF-0079	Consultor/Eng. Elétrica	49	Curitiba-PR	Alto da Glória	Casado
DO	F	17/01/07	ALQ-2288	Func. Pública/Administradora de Hotelaria	44	Curitiba-PR	Vila São Paulo	Solteira
FF	M	13/02/06	ABX-1965	Agente de Turismo/Turismo	58	Curitiba-PR	Alto da XV	Solteiro
FP	M	14/02/06	DFF-1952	Empresário/Téc. em Mecânica	30	Curitiba-PR	Bom Retiro	Solteiro
JÁ	F	16/01/07	AGE-0052	Professora Universidade pública/Artes	53	Curitiba-PR	Cabral	Viúva
JB	M	17/02/06	AUT-0032	Func. Público/Administração	51	Vacaria-RS	Alto da Glória	Casado
JC	M	22/02/06	ACE-3355	Securitário/Administração	37	Piçarras-SC	Portão	Casado

APÊNDICE 7 - TABELA 16 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS JM a RM

NOME	SEXO	DATA ENTREVISTA	PLACA DE CARRO	PROFISSÃO/FORMAÇÃO	IDADE	NATURAL DE	BAIRRO RESID.	EST. CIVIL
JM	M	14/03/06	AEY-0072	Empresário/Direito/Administração	61	Curitiba-PR	Alto da XV	Viúvo
MD	F	20/03/06/	MOD-3089	Prof. Universidade pública/Pedagogia/Artes	50	Curitiba-PR	Vila Izabel	Casada
MJ	F	16/02/06	ART-7580	Prof. Universidade pública/Filosofia/Artes	58	Cachoeirinha do Una-PE	St. Inácio	Casada
MM	M	23/02/06	APG-7111	Empresário/Eng. Elétrica	40	Foz do Iguaçu-PR	Ahú	Solteiro
MZ	F	03/03/06	AMZ-1279	Prof. Universidade pública/Pedagogia	58	- Oriente-SP	Água Verde	Viúva
PI	F	24/02/06	APN-1104	Prof. de Educação Física	23	Curitiba-PR	Mossunguê	Solteira
PT	F	15/02/06	APT-2900	Func. Pública/Nutrição	31	Curitiba-PR	Batel	Solteira
RB	M	21/02/06	BDY-3003	Empresário/Geógrafo	41	Curitiba-PR	Juvevê	Casado
RC	F	18/03/06	APG-1912	Adm. de Empresas/Letras	48	Curitiba-PR	Cristo Rei	Casada
RG	F	17/02/06	ARA-6676	Farmacêutica/Farmácia	29	Curitiba-PR	Cajuru	Casada
RM	F	11/06/05	ART-7464	Do Lar/Ed. Artística	30	Curitiba-PR	São João	Casada

APÊNDICE 8 - TABELA 17 – UNIVERSO DE ENTREVISTADOS SC a WN

NOME	SEXO	DATA ENTREVISTA	PLACA DE CARRO	PROFISSÃO/FORMAÇÃO	IDADE	NATURAL DE	BAIRRO RESID.	EST. CIVIL
SC	F	24/01/07	ASC-0225	Psicóloga Corporativa/Psicóloga	48	Curitiba-PR	Batel	Divorciada
SG	F	16/02/06	BBG-0096	Do Lar/Ed. Artística	32	Curitiba-PR	Camp. do Siqueira	Casada
VC	F	15/03/06	AVF-0029	Advogada/Direito	31	Curitiba-PR	Centro Cívico	Casada
VL	F	03/03/06	AVL-2302	Prof.Universidade pública/Psicologia/Pedagogia	44	Campinas-SP	Cabral	Solteira
WK	M	25/02/06	AWK-6769	Eng. Civil/Engenharia Civil	38	Curitiba-PR	Juvevê	Casado
WN	M	05/03/06	AWN-8611	Empresário/Turismo	40	Foz do Iguaçu-PR	Mossunguê	Solteiro

ANEXO 1 – FOLDER DA EXPOSIÇÃO ARTE & PESQUISA, SALA ARTE & DESIGN, 2002.

ANEXO 2 – PLACAS DE CARROS AMERICANOS.

FONTE: KRENGEL, Sharon. GR8 PL8S: Great Plates. **Speak Up**, p. 32-34, 1992.

ANEXO 3 – ALGUNS EXEMPLOS DE PROPAGANDAS DE CARRO EM MÍDIAS IMPRESSAS.