

Juliane Müller

**Elementos Semióticos no Planejamento Urbano:
O Caso de Curitiba**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Geografia, Curso de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Orientação: Prof. Dr. Wolf-Dietrich Sahr

CURITIBA

2004

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a realização desta dissertação. Meu especial agradecimento ao meu orientador Prof. Wolf-Dietrich Sahr, pelo acompanhamento dos estudos, pelos conhecimentos oferecidos, pelas discussões ricas, pelos incentivos e pela amizade. Agradeço especialmente Marcos Santos Hara pelo amor e carinho, e também pelo apoio técnico e moral oferecido durante a execução deste trabalho. Além disso, quero agradecer a minha mãe, Silvia, que sempre deu um suporte incondicional para todos os desafios da minha vida.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	v
LISTA DE TABELAS.....	vi
LISTA DE SIGLAS	vii
RESUMO	viii
ABSTRACT.....	ix
ZUSAMMENFASSUNG	x
1 Introdução	1
2 A teoria da espacialização de Michel FOUCAULT – uma abordagem pós-moderna.....	5
2.1 Transformações das epistemologias científicas no mundo pós-moderno.....	5
2.2 Michel FOUCAULT e a teoria das espacializações	9
2.2.1 A primeira espacialização: sistemas semióticos	11
2.2.2 A segunda espacialização: sistemas de percepção e ação	21
2.2.3 A terceira espacialização e a nova função das instituições	28
2.2.4 A teoria das espacializações e o planejamento urbano	30
3 O Planejamento Urbano em Curitiba	35
3.1 Curitiba – uma cidade planejada no caminho ao pós-modernismo.....	38
3.2 A história do planejamento urbano em Curitiba	40
3.3 Alguns elementos da semiotização do planejamento urbano de Curitiba....	48
3.3.1 Prelúdio - o calçadão	48
3.3.2 O transporte coletivo	49
3.3.3 Interlúdio - o sistema de bicicletas	57
3.3.4 O Lema da “Capital Social”	57
3.3.5 As Ruas da Cidadania.....	61

4	As percepções e os efeitos dos signos do planejamento na população.....	75
4.1	Metodologia	75
4.2	A avaliação do sistema de transporte coletivo pelos usuários.....	78
4.3	A “Capital Social”, as Ruas da Cidadania e suas simbologias para a população	87
5	Conclusões	98
	REFERÊNCIAS	104
	APÊNDICES	104
	Apêndice 1 – Questionário sobre o transporte coletivo de Curitiba	112
	Apêndice 2 – Questionário sobre as Ruas da Cidadania e a “Capital Social”	114

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - As três espacializações no pós-modernismo como base teórica da dissertação.....	9
Figura 2 - Modelo de Signo segundo SAUSSURE	14
Figura 3 - Triângulo Semiótico de PEIRCE.....	16
Figura 4 - Logotipo de Curitiba dos meados anos 90.....	44
Figura 5 - Foto de ônibus expresso biarticulado	52
Figura 6 - Foto do ônibus Interbairros.....	52
Figura 7 - Foto de uma estação-tubo em Curitiba 2004.....	53
Figura 8 - Logotipos da “Capital Social” de Curitiba	58
Figura 9 - Desenho “Visões do futuro”	60
Figura 10 - Administração Regional do Boqueirão	62
Figura 11 - Foto do antigo barracão do IBC, previsto como Rua da Cidadania para a Regional Cajuru.....	63
Figura 12 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão e do Terminal do Carmo, Vista Inteira.....	65
Figura 13 - Foto aérea da Rua da Cidadania Boqueirão	65
Figura 14 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão e do Terminal do Carmo	65
Figura 15 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão, vista interna.....	66
Figura 16 - Serviços ofertados na Rua da Cidadania Boqueirão	68
Figura 17 - Foto da Rua da Cidadania Matriz	76

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução de dimensões do sistema de transporte coletivo de Curitiba.....	54
Tabela 2 - As Ruas da Cidadania - Localização e Área Construída.....	64
Tabela 3 - Usuários de transporte coletivo e a aceitação da propaganda da Prefeitura.....	85
Tabela 4 - Usuários de transporte coletivo e posicionamento crítico.....	85
Tabela 5 - Combinação do conhecimento/exercício da Cidadania e o uso dos conceitos de propaganda.....	95
Tabela 6 - Combinação entre conhecimento/exercício da cidadania e escolaridade	95
Tabela 7 - Combinação de Cidadania e Idade	96

LISTA DE SIGLAS

CFLP	Companhia Força e Luz do Paraná
CIC	Cidade Industrial de Curitiba
COHAB	Companhia de Habitação
COPEL	Companhia Paranaense de Energia
IBC	Instituto Brasileiro de Café
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICV	Índice de Condições de Vida
IMAP	Instituto Municipal de Administração Pública (de Curitiba)
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
METRO RIT	Rede Integrada de Transporte da Região Metropolitana (de Curitiba)
PMDB	Partido Movimento Democrático Brasileiro
PMDU	Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano
RIT	Rede Integrada de Transporte (de Curitiba)
SANEPAR	Companhia de Saneamento do Paraná
SMMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente (de Curitiba)
URBS	Urbanização S.A. (de Curitiba)

RESUMO

O planejamento urbano de Curitiba caracteriza-se por um amplo uso de elementos semióticos, especialmente quando observadas as três décadas passadas. Estes elementos aparecem no sistema de transporte público desde os anos 70, fazem-se mais visíveis na paisagem urbana durante os anos 90 com os parques étnicos, as Ruas da Cidadania e os Faróis de Saber, e são incorporados na propaganda para a "Capital Social", logo da segunda gestão TANIGUCHI (2000-2004). Esta pesquisa visa entender como os signos de planejamento urbano são construídos pela administração pública, de que forma eles definem a paisagem urbana, e quais os efeitos deles na vivência da população local. A análise é baseada na teoria das espacializações, proposta por Michel FOUCAULT em "O nascimento da clínica". Na abordagem do trabalho são focados na primeira espacialização os elementos discursivos, aplicando teorias semióticas, na segunda as práticas corporais e materiais trabalhando com a teoria de ação e de percepção, e na terceira o ambiente institucional em geral. Observa-se que, em Curitiba, os elementos semióticos são claramente percebidos pela população, mas parecem gerar pouca reflexão no seu cotidiano. Assim, o espaço da primeira espacialização fica predominantemente ocupado pela propaganda da Prefeitura. Apesar de que a população reflete profundamente a sua vivência na cidade (segunda espacialização), quando perguntada sobre Curitiba ela se refere à imagem de propaganda (primeira espacialização) como esta é divulgada pelas instituições do planejamento urbano (terceira espacialização). No caso das Ruas da Cidadania, uma análise mais nítida levanta que a atual política urbana tem graves consequências para o desenvolvimento da cidadania. As Ruas da Cidadania são lugares de atendimento público onde não são previstos espaços onde a população possa opinar, discutir e até questionar a cidade e sua administração pública. A exclusividade do discurso sobre a cidadania, a dominância arquitetônica das Ruas da Cidadania na paisagem urbana e o controle rígido exercido pelos órgãos públicos impedem um avanço democrático. Desta forma, a semiotização de Curitiba como promovida pelo planejamento urbano contribui para uma diminuição da pluralidade pós-moderna e, assim, impede uma cidadania plena.

Palavras-chave: Curitiba, planejamento urbano, semiótica, pós-modernismo, cidadania

ABSTRACT

Since 1970, urban planning in Curitiba makes ample use of semiotic elements. This is as much the case with the urban transport system, which has its origins in the 1970s, as with the Ethnic Parks, the Citizen Centres and the Lighthouses of Wisdom, which mainly appear in the urban landscape throughout the 1990s. Also the motto of the actual municipal administration of mayor TANIGUCHI (2000-2004), making reference to Curitiba as a "Social Capital" is included in this tendency. This research investigates how semiotic elements are incorporated into urban planning by the municipal administration of Curitiba, how they become visible in the urban landscape and in which way the local population reacts to them in their everyday life. The analysis is based on the spatialization approach developed by Michel FOUCAULT in "The Birth of the Clinic". This approach focuses on discursive elements in a first spatialization, referring especially to semiotic theories, the corporal and material practices as a second form of spatialization, applying at this point theories of action and perception, and the investigation of the institutional environment in the third spatialization. It could be shown, that a large portion of the Curitiba inhabitants do perceive the semiotic elements, however, rarely reflect on them in their everyday life. Thus, the space of the first spatialization is mainly left to the propaganda of the Municipality. Though most Curitibaans reflect profoundly on their living conditions (second spatialization) they predominantly respond, when asked about Curitiba, using elements of the image discourse (first spatialization) developed by the Municipality (third spatialization). In the case of the Citizen Centres, a careful analyses reveals that the actual urban planning policy has serious consequences for the development of a modern citizenship. These Centres are public service points of the local administration where there is no location for the local population to express themselves, to discuss or even criticize the urban condition and its administration. The exclusive domination of the citizen discourse by the administration, the architectural dominance of the Citizen Centres in the urban landscape and the rigid control implemented by the public administration impede a major advance in democracy. Consequently, the semiotization of Curitiba as promoted by the urban government helps to diminish the post-modern plurality and, thus, becomes an obstacle to full citizenship.

Key-words: Curitiba, urban planning, semiotics, pos-modernism, citizenship

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadtplanung Curitiba ist durch den umfassenden Einsatz semiotischer Elemente, insbesondere während der letzten drei Jahrzehnte, gekennzeichnet. Diese Elemente erscheinen im öffentlichen Nahverkehrssystem seit den 70er Jahren, sind aber mit den ethnischen Parks, den Staatsbürgerstrassen (Ruas da Cidadania) und den Leuchttürmen des Wissens (Faróis de Saber), in der Stadtlandschaft sichtbar während der 90er Jahre, in der zweiten Amtsperiode von TANIGUCHI als Bürgermeister (2000-2004). Diese Forschungsarbeit untersucht, wie Zeichen in der Stadtplanung durch die öffentliche Verwaltung konstruiert werden, in welcher Form sie die Stadtlandschaft bestimmen und welche Auswirkungen sie auf das Leben der lokalen Bevölkerung haben. Diese Analyse basiert auf der Theorie der Verräumlichungen, vorgeschlagen durch Michel FOUCAULT in „Die Geburt der Klinik“. Diese Konzeption betont in der primären Verräumlichung die diskursiven Elemente unter Verwendung der Semiotik, in der sekundären Verräumlichung die körperlichen und materiellen Praktiken mit Hilfe der handlungsorientierten Sozialgeographie und Wahrnehmungstheorien und schließlich in der tertiären Verräumlichung das institutionelle Umfeld. In Curitiba beobachtet man die uneingeschränkte Wahrnehmung der semiotischen Elemente durch die Bevölkerung, welche allerdings wenig im Alltag reflektiert werden. Auf diese Weise bleibt der Raum der primären Verräumlichung von der Werbung der Stadtverwaltung eingenommen. Abgesehen davon, dass die Bevölkerung ihr eigenes Dasein tiefer reflektiert (sekundäre Verräumlichung), wird sich auf die Frage nach der Stadt auf die Bilder der Werbung (primäre Verräumlichung), verbreitet durch die Institutionen der Stadtplanung (tertiäre Verräumlichung), bezogen. Im Fall der Staatsbürgerstrassen beweist eine tiefergehende Analyse, dass die derzeitige Stadtpolitik ernsthafte Konsequenzen für die Ausübung der Bürgerrechte nach sich zieht. Die Staatsbürgerstrassen sind Orte öffentlicher Dienstleistungen ohne jedoch einen Raum für Diskussionen und Kritiken an der Stadtverwaltung, vorzusehen. Die Exklusivität des Diskurses über die Bürgerrechte, die architektonische Dominanz der Staatsbürgerstrassen in der Stadtlandschaft und die strenge Kontrolle durch öffentliche Ämter erschweren einen demokratischen Fortschritt. In dieser Form, trägt die Semiotisierung der Stadt Curitiba durch die Stadtplanung zu einer Verringerung der postmodernen Pluralität bei und verhindert die uneingeschränkte Ausübung der Bürgerrechte.

Schlüsselwörter: Curitiba, Stadtplanung, Semiotik, Postmodernismus, Bürgerrechte

1 Introdução

Nos últimos 50 anos os conceitos do planejamento urbano sofreram alterações fundamentais. Enquanto o planejamento pós-guerra era completamente dominado pelo pensar funcionalista-moderno, como proposto na Carta de Atenas de 1930, surgiu durante os anos 70 e 80 uma maior atenção pela inclusão do cidadão no planejamento. Isto trouxe mais democracia, melhor integração com o mundo vivido dos moradores afetados e uma maior variabilidade das abordagens, incluindo o emprego de novas estratégias de comunicação, melhores explicações pelos técnicos, reuniões participativas da população e mais espaço pelas iniciativas dos moradores e associações dos bairros envolvidos. Iniciou-se assim uma nova fase de articulação entre a administração pública e cidadãos.

A partir do início dos anos 90, entretanto, percebe-se mais uma mudança significativa. Nela, valores estéticos e o embelezamento da paisagem urbana recebem uma maior atenção. Isto se deve, por um lado, a uma nova fase do capitalismo que agora busca a malha urbana reconstituir-se através de uma acumulação flexível, substituindo parcialmente o paradigma produtivo por um paradigma sedutivo (BAUDRILLARD, 1991). Focaliza-se então nos conceitos do *marketing* urbano¹ e da modernização urbana através de inserções semióticas. Esta traz consigo, no contexto da globalização, uma crescente concorrência entre as cidades pelos recursos econômicos e entre os cidadãos através da imagem das cidades (HELBRECHT, 1991).

A nova mudança do planejamento urbano coincide com mudanças epistemológicas que se anunciaram a partir dos anos 70, primeiramente na França e depois nos Estados Unidos, com o surgimento da época do pós-modernismo. Nela, a transformação sócio-econômica está acompanhada por modificações nos sistemas filosóficos e, conseqüentemente, pela estrutura social. Trata-se de uma fase onde a individualização das pessoas, dos seus estilos de vida e até da evolução das cidades

¹ Marketing urbano (*city marketing*): é um instrumento do planejamento urbano e uma concepção que abrange a totalidade de conteúdos e espaços atendendo todos os interesses e metas do sistema da cidade podendo assim ser traduzido em ações construtivas (POLLOTZEK, 1993, p. 17).

torna-se um assunto comum. O conceito de sujeito² atrelado à autodeterminação e à refletividade do indivíduo, muito ligado ao modernismo, fragmenta-se. As pessoas começam a perder suas identidades fixas com o aumento da comunicação e das ofertas de identificação. Nesta situação flexível, até desorientadora, as estruturas materiais, incluindo as cidades, ganham um novo papel orientador.

Observa-se que isto repercute imediatamente sobre as formas do planejamento urbano no mundo inteiro. Também na cidade de Curitiba, cidade no Sul do Brasil que na sua evolução sempre acompanhou as ondas epistemológicas do planejamento, observam-se evoluções semelhantes. Em contraposição à maioria das cidades européias, as quais aderiram a fase do planejamento urbano participativo já nos anos 70, em Curitiba observa-se na mesma época uma forte semiotização do planejamento, iniciando-se com o Plano Diretor de 1965, a instalação do transporte público integrado durante os anos 80 e os programas ambientais, depois culturais e finalmente sociais durante os anos 90. Desta forma, em termos de inserção semiótica no planejamento, Curitiba é uma das cidades pioneiras.

No Brasil, relações simbólicas têm um papel importante na configuração social e política, e simbologias fazem parte de muitos setores da cultura brasileira. Isto se observa, por exemplo, na religião, provavelmente o sistema simbólico mais forte em termos de configuração de uma sociedade, tanto no catolicismo, no catolicismo popular, no pentecostalismo, como também no Candomblé e na Umbanda. A forte tradição barroca, com a sua festividade, a importância dada à música, o ecletismo da arquitetura e outros elementos, pode ser sentida até hoje junto à população. As maiores expressões desta tradição são o carnaval e as inúmeras festas populares, como também a forte presença das telenovelas como uma forma imaginária da construção social. Todos estes elementos mostram-se coincidentemente fortes também no pós-modernismo cultural.

Também o planejamento urbano brasileiro é marcado por uma forte influência do simbolismo. Brasília, cidade modelo para o estilo funcional internacional, não foi

² Neste trabalho são usados como sinônimos os termos “sujeito” e “indivíduo”, o uso do termo é definido pelas teorias apresentadas.

planejada apenas funcionalmente, mas com uma forte ligação ao imaginário modernista. Por exemplo, a forma de um avião como elemento do progresso, a colocação da Casa do Presidente no seu cockpit e o paisagismo do Lago de Paranaoá como símbolo da irrigação do sertão atrasado do Planalto Central.

A cidade de Curitiba é muitas vezes citada como uma “Capital do Primeiro Mundo“ ou “Capital brasileira da qualidade de vida” ou ainda “Capital ecológica do Brasil” (CALCAGNOTTO, 1996, p. 229-230), evidenciando em todos os casos uma referência a processos semióticos que criam uma imagem da cidade. Mundialmente, a cidade é conhecida por sua eficiência administrativa e até ganhou vários prêmios internacionais pelo seu planejamento urbano "inovador" e "ecologicamente correto". E, de fato, Curitiba apresenta idéias inovadoras no planejamento urbano que são reconhecidas até nos países industrializados como, por exemplo, o seu sistema de transporte coletivo e o da separação de lixo. Surgiram, entretanto, durante os debates sobre a auto-governança da cidade, como expressamente proposto no novo Estatuto da Cidade, várias críticas alegando que Curitiba exagerou na dose de semiotização. Principalmente num plano político, quando a cidadania é fixada como um objetivo a ser alcançado, Curitiba não se sai bem.

Por isso, o objetivo geral deste trabalho é decifrar o discurso urbanístico da cidade de Curitiba para entender principalmente como a semiotização tem efeitos na própria população da cidade. Como a Prefeitura se mostra bastante inovadora no desenvolvimento contínuo de novos discursos e imagens sobre a cidade, é questionado se estes conceitos têm reflexos concretos na malha urbana planejada e também se eles influem na vida dos moradores.

Além disso, quer-se saber como os curitibanos refletem sobre essas interações semióticas, ou seja, procura-se desvendar se eles compreendem as variáveis envolvidas, conseguindo articular-se dentro dessa política de semiotização. Também existe o interesse pelo fato de como a Prefeitura adapta o seu discurso em relação às novas evoluções teóricas e políticas, e se esta adaptação gera uma certa sustentabilidade à imagem positiva da cidade. Finalmente, é feita ainda uma investigação crítica sobre o estágio que se encontra atualmente a discussão da

cidadania em Curitiba e o que esta poderia trazer, no conjunto da cidade, para melhorar a condição de vida dos seus moradores-cidadãos.

Inicia-se o trabalho, no capítulo 2, com a apresentação da fundamentação teórica referente basicamente à idéia de M. FOUCAULT proposta no seu livro "o nascimento da clínica", que afirma que a espacialização dá-se em três níveis interligados: o discurso, este decifrado através da semiótica e que será analisado na primeira espacialização, a corporalidade e materialidade, a qual necessita apoio de abordagens das teorias de ação e de percepção e representa o segundo nível, e a configuração contextual, que acontece através de instituições, estas colocadas na terceira espacialização. Esta multiplicidade das abordagens se enquadra bem na pluralidade do discurso pós-moderno.

No capítulo 3 é apresentada a cidade de Curitiba através da evolução do seu planejamento urbano, destacando-se três elementos importantes para a semiotização da cidade: o sistema de transporte coletivo, o conceito da "Capital Social" e as Ruas da Cidadania, baseando-se numa análise crítica das fontes secundárias e algumas observações.

No capítulo 4 são apresentadas as avaliações de uma pesquisa empírica realizada entre os usuários (e não usuários) do sistema de transporte coletivo e das Ruas da Cidadania. Foram aplicados dois tipos de questionários, cujos resultados são analisados principalmente em caráter qualitativo, com forte enfoque na semiótica. Analisou-se as atitudes semióticas dos moradores e as conseqüências do planejamento semiótico na vida deles. Também foi avaliado o grau da reflexão dos cidadãos sobre a cidade, o qual se acredita ser essencial, conforme o conceito de cidadania.

Busca-se, finalmente, contribuir com este trabalho para um melhor entendimento das conseqüências do planejamento urbano de Curitiba na vida cotidiana dos seus moradores.

2 A teoria da espacialização de Michel FOUCAULT – uma abordagem pós-moderna

2.1 Transformações das epistemologias científicas no mundo pós-moderno

O avanço contínuo de tempo traz consigo mudanças nas abordagens científicas. Esta dissertação se enquadra no âmbito da geografia social (e cultural), ramo significativo principalmente nas geografias européias (WERLEN, CLAVAL) que recentemente vivencia uma mudança profunda. Conforme a geografia social, cada ser humano representa um *zoon politicon* (Platão) e, assim, pertence a um ambiente social formado por uma sociedade ou um grupo num determinado espaço. Com este trabalho procura-se compreender o espaço social do cidadão nas cidades brasileiras, tomando como objeto de estudo a cidade de Curitiba, pesquisando as suas reflexões e os seus comportamentos como moradores, e como essas atitudes mudaram durante os últimos anos.

Vivemos hoje, conforme muitos autores (HARVEY, 1992; SOJA, 1993; GEIGER, 1997), na época da pós-modernidade, época vista como mudança epistemológica e sócio-cultural. Epistemologicamente, a pluralidade e o fim dos grandes relatos (LYOTARD, 1986), como também a estetização e o favorecimento do lúdico (JAMESON, 1996), vigoram na atual discussão científica das ciências humanas. Historicamente, com o sistema capitalista entrando na fase da acumulação flexível (HARVEY, 1992) e quando o papel do Estado-Nação diminui gradativamente, percebe-se uma nova fase na evolução da história depois da modernidade. Ambas as evoluções coexistem nos processos sociológicos da individualização (GIDDENS, 1989) e do fortalecimento dos movimentos sociais (CASTELLS, 1999), configurando novas formas de espaços e de espacializações, ou seja, a criação permanente de espaços.

O termo pós-moderno é ainda bastante vago devido a essa duplicidade das mudanças epistemológicas e sociais. Aparentemente, as atuais modificações dos modos de pensar e de ser ainda não são bem compreendidas. A ausência de um longo

retrospecto não permite a avaliação atual do conjunto de idéias e comportamentos (WELSCH, 1988, p. 4-5). Por isso, alguns autores apontam para o fato de que o pensar e a vivência pós-moderna não seguem cronologicamente o moderno na história, mas insistem que o pós-moderno sempre esteve presente na evolução da modernidade, desde a época do Renascimento até hoje. Neste sentido, a pós-modernidade se apresenta como o outro lado da moeda resultando da evolução dialética da própria modernidade.

Essa dialética é visível tanto na duplicidade das histórias entre colonizadores e colonizados, principalmente entre os séculos XVI e XVIII, como na diferença entre o rigor racional do iluminismo e o ímpeto lúdico do barroco (séc. XVII e XVIII). Também aparece no contraste do raciocínio da ciência com os estilos dos movimentos artísticos, como o simbolismo, o dadaísmo, o surrealismo e outros (séc. XIX e XX). Em todos estes casos, elementos do pós-modernismo acompanham o moderno numa relação dialética. Nos tempos atuais, a dúvida, peça fundamental do pensar dialético da modernidade, desmascara os próprios discursos unificadores da modernidade como instrumentos de ideologia, abrindo espaço para a heterogeneidade de estilos de vida que surgem das novas configurações sociais (SAHR, 1997, p. 11-13).

As modificações pós-modernas também têm repercussões maciças nas ciências sociais. WELSCH (1988) aponta para algumas das novas características científicas, como a interdisciplinaridade, a perda da unicidade de uma verdade única e objetiva, a fragmentação dos pensamentos, a semiotização das técnicas científicas, o aumento da ambigüidade no pensar, entre outros. Observa-se também um incremento da pluralidade de teorias e a possibilidade da poli-discursividade, ao lado da simultaneidade de evoluções paradigmáticas. Na geografia, os discursos científicos são caracterizados pela focalização na globalização (mundialização) e em novas regionalizações, além de um enfoque na individualização do ser humano.

Para as pesquisas científicas de hoje, a interdisciplinaridade é de maior importância. A troca de conceitos, métodos e experiências entre as mais diversas correntes das ciências sociais e humanas torna-se fundamental para abrir e ampliar o pensamento acadêmico em direção a novos horizontes, atravessando limites das

disciplinas e dos conteúdos de cursos acadêmicos para refinar as pesquisas (DEAR, 2000, p. 39).

Até agora, o objetivismo era um dos princípios mais fortes da modernidade, acreditando-se na existência de uma estrutura racional básica que fomenta todo o nosso pensar. Assumia-se que essa estrutura básica da "realidade" poderia ser descoberta pela razão e que valeria para todas as pessoas. Assim, pós-modernistas podem mostrar que a ideologia da modernidade, mesmo quando focaliza a individualização, é imposta pela ciência e pelo poder de forma geral.

A nova pluralidade de teorias, entretanto, questiona esta atitude dando espaço à razão pós-moderna que nos capacita a relacionar diferentes formas de racionalidades (DEAR, 2000, p. 29). WELSCH (1988, p. 296) denomina este novo tipo de racionalidade como "razão transversal". Conseqüentemente, durante os últimos 30 anos, percebe-se um gradativo abandono de pesquisas científicas positivistas e "objetivizantes" em favor de pesquisas que procuram focalizar experiências subjetivas e intersubjetivas de sujeitos.

A atual discussão do construtivismo e das representações sociais, que atualmente é forte no Brasil, enquadra-se bem neste contexto. O construtivismo assume que verdades até então tomadas como indiscutíveis agora são analisadas criticamente como interpretações da realidade, construídas em conjuntos sociais por membros de um determinado contexto social (MOSCOVICI, 2003). Conforme este pensar, também os paradigmas das ciências são considerados construções formadas em determinados contextos (WERLEN, 2003, p. 48). Assim, não existe mais uma verdade "única", objetiva e fixa no mundo, mas múltiplas verdades valendo para diferentes pessoas e grupos em formas diferenciadas. Descobre-se então a importância da avaliação de elementos não-rationais, como fatores psicológicos, emoções, sensações e experiências corporais (MAFFESOLI, 1999).

Uma outra característica importante do pós-moderno é uma maior valorização do papel da auto-refletividade, o "espelho na mão da Alice", como formula SANTOS (2001). A este respeito, DEAR (2000, p. 42) argumenta: "*Our knowledge of the world alters as we (the observers) change, and as the world itself (the observed) evolves. The*

practice of science is never still; it is, in a phrase, infinitely hermeneutic. 'Truth' and 'fact' are very elusive constructions, determined by the evolving states of observer and the observed.” Isto significa que o cientista nunca pode ficar fora do sistema das suas experiências e percepções, mas pertence ao mundo que ele está pesquisando. GIDDENS (1989) nomeia esta situação uma "dupla hermenêutica". Visando este fato, vários autores apontam para o perigo que o princípio do pós-moderno pode induzir a um relativismo permanente e, desta forma, contradizer a tarefa de resolver problemas científicos numa forma intersubjetiva. Entretanto, esta chance é remota. Como cada pesquisa está embutida num determinado contexto, também a reflexão sobre este garante uma intersubjetividade. Por isso, existe um espaço, sim, na ciência para experiências subjetivas de pessoas, em diálogo com a interpretação e avaliação entre os pesquisadores e os pesquisados. Neste contexto fica claro que o próprio pesquisador precisa passar por um processo de permanente reflexão e reavaliação dos seus atos e pensamentos.

A partir dos anos 80, quando o pós-modernismo – a ideologia e filosofia do pós-moderno - entrou na geografia humana, principalmente de língua inglesa, predominam no âmbito epistemológico abordagens baseadas na filosofia pós-estruturalista (CLOKE; PHILO; SADLER, 1991, 170pp., MacDOWELL, 1996).

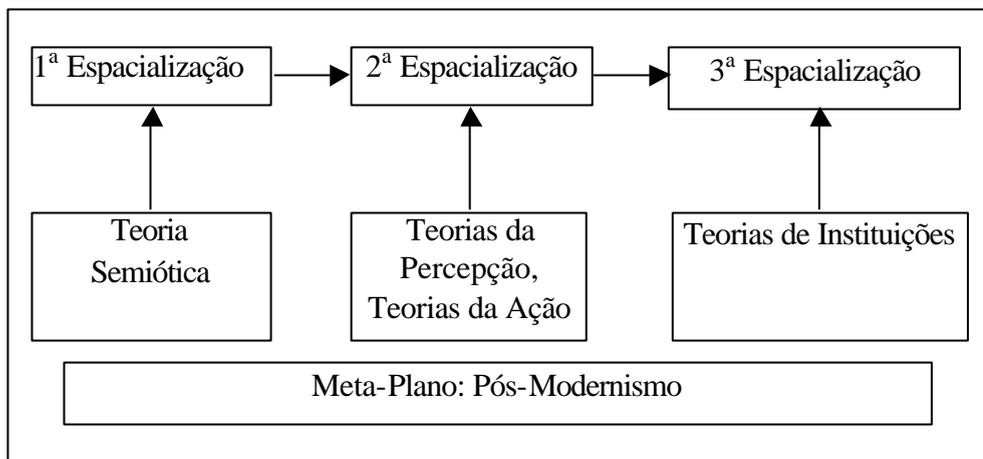
SEDLACEK (1989, p. 14-15) propõe que o entrelaçamento entre a vida cotidiana e a ciência pode ser visto como um resultado dessa nova configuração pós-moderna. Esta mistura da dupla hermenêutica abre a possibilidade de uma desmistificação e uma abertura qualitativa da ciência. Precisa-se de uma ciência que, em vez de procurar a verdade absoluta, procure desenhar uma “imagem do mundo”, legalizando a aceitação social e pragmática do dia-dia, do cotidiano frente ao elitismo científico. Assim, a vida cotidiana junto à avaliação científica forma novas abordagens nas ciências humanas.

2.2 Michel FOUCAULT e a teoria das espacializações

Michel FOUCAULT (1926-1984) é visto como um dos pais do pós-modernismo, apesar de ele nunca ter se considerado autor desta corrente. Ele foi um filósofo que investigou amplamente as relações entre poder e conhecimento e posicionou a construção do sujeito e da sociedade neste contexto. Suas reflexões baseiam-se muito nas relações espaciais (FINK-EITEL, 1997). Para alcançar o objetivo deste trabalho aplica-se a sua abordagem desenvolvida no livro "O nascimento da clínica" (FOUCAULT, 1988, original 1963) e segue-se a linha de SAHR neste raciocínio (2003b, p. 23-26).

Em 1963, Michel FOUCAULT apresentou a obra "O nascimento da clínica" para o público, discutindo a transição do modelo das Santas Casas (*hôpital*), comum no século XVII, para a clínica moderna do século XIX. Neste livro ele mostra como a classificação das doenças, o tratamento dos pacientes e a configuração das instituições relacionadas à saúde se reorganizaram completamente durante esta fase de transição. Para isto, FOUCAULT diferencia três dimensões de espacializações, as quais podem ser diretamente relacionadas com a semiótica, com as teorias da percepção e da ação, e ainda com as teorias de instituições, aplicadas neste trabalho em um contexto pós-moderno, conforme exposto na Figura 1.

Figura 1 - As três espacializações no pós-modernismo como base teórica da dissertação



FONTE: Ilustração própria.

A **primeira espacialização** representa a organização do sistema das doenças num esquema de sintomas e de nomes de doenças (FOUCAULT, 1988, p. 32). Trata-se de um espaço bidimensional e simbólico que organiza todas as informações sobre as doenças num tabuleiro de classificações. Nele são criados signos e sistemas de signos (“espaços de signos”) que configuram as doenças numa nova classificação moderna, utilizando o pensamento da causalidade como referencial principal. Esta classificação difere completamente do pensamento medicinal do século XVII, que avaliava as doenças numa escala de quente/frio e úmido/seco. Conforme a visão pós-moderna e construtivista, o processo da reorganização da classificação medicinal passava por uma mudança de linguagens, significando que outros signos e sistemas de signos deveriam ser considerados. Desta forma, a primeira dimensão pode ser relacionada às teorias semióticas. Trata-se de um espaço de configuração que revela uma idéia de como se configura o sujeito, neste caso o paciente, através das diferentes linguagens de doenças.

Na **segunda espacialização** a doença é projetada ao corpo físico do sujeito onde será materializada. Nesta situação, cria-se uma relação pessoal entre o médico e o paciente através da linguagem medicinal. Aqui, o sujeito entra em contato com o mundo de fora³, através do seu corpo e com a percepção física dos “espaços do sujeito”. Realiza-se o ser humano na sua materialidade através da transformação do espaço da configuração num espaço de localização, um meio ambiente contendo signos e sistemas de signos que o homem precisa para se auto-realizar. Este espaço é definido pelas ações corporais e mais especificamente pela comunicação entre os sujeitos (FOUCAULT, 1988, p. 26-27). Isto posto, vê-se que podem ser aplicadas neste aspecto teorias de percepção e de ação.

As teorias de percepção podem ajudar a entender quais componentes materiais do meio ambiente são percebidos pelas pessoas e sob quais condições ocorre esta percepção. Eles ajudam ainda na compreensão de como é possível influenciar e manipular estes processos. Depois do homem interpretar e avaliar os signos

³ Mundo de Fora: mundo que existe fora do corpo do sujeito; ao contrário do mundo de dentro: são pensamentos e sentimentos do sujeito

percebidos, desenvolvem-se ações humanas como expressão de comunicação material com o meio. Desta forma, o sujeito (o indivíduo) se auto-realiza embutido num mar de materializações de signos confrontados com a realidade material.

A **terceira espacialização** proposta no "nascimento da clínica" consiste na totalidade das organizações e instituições que lidam com doentes e doenças na sociedade. Refere-se, assim, à criação de um espaço social de todos os sujeitos, formando as relações e redes sociais através das instituições, ou seja, o mundo em sua totalidade. No "nascimento da clínica", trata-se, além dos hospitais como instituições administrativas, dos médicos como instâncias de conhecimento e dos pacientes como participantes do sistema, ainda de instituições de formação do conhecimento (Institutos, Universidades, Sistemas de Aprendizagem), do controle estatal, por exemplo, delegacias de saúde, registros medicinais, leis epidemiológicas e até das atuações de policiais e militares em caso de emergência epidemiológica. Assim, este espaço é caracterizado por heterogeneidades, dialéticas, lutas políticas, utopias e até forças econômicas e confrontos sociais (FOUCAULT, 1988, p. 33). Neste ponto, principalmente as teorias de instituições podem ser utilizadas.

Baseando-se nas três espacializações forma-se um círculo infinito de significação e interpretação, percepção e ação, e institucionalização e controle que tem como elementos centrais os sujeitos e os signos. Conseqüentemente, discute-se nessa dissertação, o "pós-moderno" no contexto de uma variedade de teorias científicas e interdisciplinares, como a teoria semiótica, as teorias da percepção, a Teoria Social (da Ação) e as teorias de instituições, sempre focalizando a configuração do sujeito, seja como conglomerado de significações, seja como materialidade do corpo ou como objeto de instituições.

2.2.1 A primeira espacialização: sistemas semióticos

A primeira espacialização no "nascimento da clínica" de FOUCAULT (1988, p. 20) é representada por um "tableau" semiótico que organiza os sintomas de doenças conforme um sistema nominal. Em geral, trata-se de um espaço bidimensional que não

é composto por sujeitos, mas apenas por signos e idéias que servem ao sujeito como fonte de sua construção. Pode-se mencionar, além deste exemplo, outras primeiras especializações, como legislações, ideologias políticas e religiões, as quais se preocupam em definir determinados tipos de sujeitos (cidadão, sujeito revolucionário, sujeito fiel) (SAHR, 2003c, p. 24). Para compreender melhor o funcionamento de sistemas de signos na construção do sujeito serão apresentadas, em seguida, algumas teorias semióticas.

Originalmente, a definição da semiótica vem da Antiga Grécia, onde a *diagnosis* medicinal interpretava o *semeion* (signo) e as *semas* (sinais) na avaliação dos sintomas de doenças numa forma sistemática (sintomologia) (NÖTH, 2000, p. 2). Esta idéia fora preservada até o século XVII, quando surgiu pela primeira vez a palavra semiótica na época moderna.

Hoje os termos “semiótica” e “semiologia” são praticamente sinônimos. O primeiro é utilizado mais freqüentemente no âmbito inglês, o segundo no âmbito francês. Com a expansão do inglês no meio científico, a palavra “semiologia” está sendo gradativamente substituída no cenário internacional por “semiótica” (NÖTH, 2000, p. 3).

A semiótica é a ciência dos signos e dos sistemas de signos. Ela descreve tipos diferentes de signos, seu desenvolvimento e seu uso. Signos são a precondição para que os produtos do pensamento possam ser internalizados, comunicados e até materializados (LINKE, NUSSBAUMER, PORTMANN, 1996). Um signo é tudo aquilo que representa uma “coisa”, sendo essas “coisas” objetos, idéias, abstrações, ou até outros signos (ECO, 1977).

Os cientistas Ferdinand de SAUSSURE e Charles Sanders PEIRCE foram os primeiros que lançaram pesquisas semióticas como base de uma ciência independente. Ferdinand de SAUSSURE (1857-1913), um lingüista suíço, estabeleceu uma teoria lingüística estruturalista, predominante até hoje no âmbito das línguas romanas. Nos anos 60, o estruturalismo de SAUSSURE tornou-se geral na semiologia e foi utilizado para pesquisas sobre uma grande variedade de sistemas culturais, além da língua. Os estruturalistas usam a teoria de SAUSSURE, por exemplo, dentro da antropologia na

interpretação dos mitos (Claude LEVI-STRAUSS, 1975), na literatura, principalmente na interpretação de romances (Algirdas GREIMAS, 1981), e no entendimento das linguagens cotidianas, como a moda, a escrita, a fabricação de marcas e outros mitos do cotidiano moderno (Roland BARTHES, 1975, 1977, 1985).

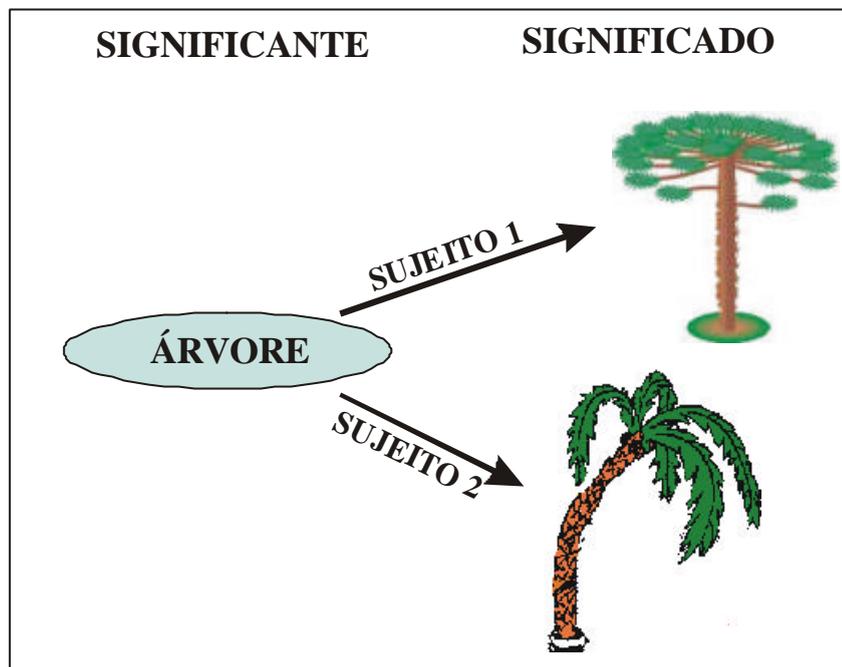
SAUSSURE desenvolveu seu modelo de signos lingüísticos com uma estrutura bilateral. Conforme ele, cada signo é composto por seu significante e seu significado. O **significante** é uma imagem ou, mais genericamente, uma representação de uma idéia ou coisa, enquanto o **significado** é o sentido que é associado com essa representação. Sem significado, o significante fica vazio e não pode ser utilizado. Conseqüentemente, é a **relação** entre significado e significante que constitui um signo.

SAUSSURE identificou as seguintes características de um signo:

- o signo é **arbitrário**, ou seja, não existe uma relação fixa entre significante e significado, dependendo da convenção social;
- o signo apresenta um valor **social** sendo interpretado por duas ou mais pessoas;
- finalmente, o signo é **imutável** no sentido de que para ser entendido precisa de uma relação válida entre significante e significado em cada comunidade que o utiliza.

A Figura 2 apresenta como se dá a relação entre significante e significado. A palavra “árvore” é apresentada a diferentes sujeitos, seja de maneira visual (por exemplo, escrita ou gestos) ou auditiva (por exemplo, fala), concretizando o significante. Os sujeitos associam então a palavra à imagem de uma árvore, sendo esta expressa como imagem num determinado contexto regional. Esta associação constrói um signo comum, apesar dos diferentes significados. Assim, pode-se afirmar que o significante pode ser palavras, desenhos, imagens e/ou símbolos, cada um apresentado numa determinada linguagem e em contextos diferentes (SAHR, 2003c).

Figura 2 - Modelo de Signo segundo SAUSSURE



FONTES: Ilustração própria, Imagens: “Informações climáticas”; “Origem do nome da cidade de palmeira”

Geralmente, signos simplificam processos sociais e, assim, representam uma precondição importante para interações sociais, ou seja, de comunicação. Neste sentido, cada “coisa” pode ser um signo quando alguém o ativa e o relaciona com um significado. Conseqüentemente, para SAUSSURE, signos são **intencionais**, pois eles ajudam a coordenar as ações com outras ações dentro de uma sociedade. Desta forma pode-se diferenciar signos ativos de signos potenciais. Um exemplo desta diferença está entre a língua e o falar. SAUSSURE chamou o falar de “*parole*”, referindo-se ao elemento falado, enquanto a língua em sua totalidade com todas as palavras possíveis, regras gramaticais e hábitos é denominada de “*langue*” (SAUSSURE, 1971).

O outro expoente da semiótica clássica é Charles Sanders PEIRCE (1839-1914), filósofo da Universidade de Chicago. Ele é reconhecido como fundador da semiótica geral contemporânea no âmbito da língua inglesa. PEIRCE (1977) não desenvolveu uma teoria dos signos em si, mas sim uma de comunicação. Esta é totalmente independente das reflexões de SAUSSURE, apesar de ambos terem sido

contemporâneos. Os fundamentos da teoria semiótica de PEIRCE são conceitos ontológicos e fenomenológicos.

PEIRCE distingue as três categorias universais de pensamento na seguinte forma: primeiridade, segundaridade e terceiridade. A **primeiridade** representa um ser que existe sem referências para outros. É a categoria do sentimento não refletido, o imediato, o espontâneo, a qualidade ainda não diferenciada. A **segundaridade** se manifesta na relação de um primeiro com um segundo. Nesta segunda categoria encontram-se referências, relações, reações e experiências das condições materiais no espaço e tempo. Ao contrário dos fenômenos da primeiridade, os quais contêm apenas probabilidades, os da segundaridade existem no mundo fatural, que se coloca em relação ao possível. A **terceiridade** coloca esta segunda em relação a uma terceira. Ela engloba a mediação, a lembrança, o hábito, a necessidade, a regularidade, a comunicação, a representação, a semiose e os signos. Apesar dos signos pertencerem à terceiridade, alguns aspectos semióticos se encontram já na primeiridade e segundaridade (NÖTH, 2000, p. 61).

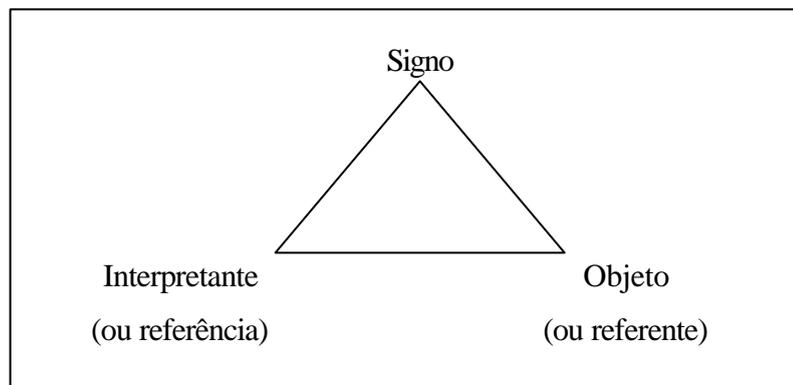
Cognição, pensamentos e reflexões são de natureza semiótica para o ser humano. Como todo signo e cada pensamento se refere aos objetos do mundo de fora ou a outros pensamentos, a idéia de PEIRCE é uma visão pan-semiótica do universo, fazendo qualquer elemento do mundo, inclusive da natureza, um signo (NÖTH, 2000, p. 61).

PEIRCE focaliza, como SAUSSURE, muitas vezes a idéia da língua. Mas para ele, a função da língua é informação e comunicação, e não a construção e a regularidade dos signos. Assim, a língua recebe apenas um significado, quando um *semem* se refere a uma idéia ou a um conceito que já existe na mente da pessoa o interprete (GOTTDIENER, 1995, p. 11). A teoria semiótica de PEIRCE pode ser ilustrada no desenho de um triângulo semiótico (Figura 3). Cada signo (*representamen*) se refere a um objeto (*referente*), sendo este uma coisa material, um grupo de coisas ou uma construção imaginária. A relação entre o signo e o objeto gera uma referência que é denominada *interpretante*. Quando uma pessoa interpreta o signo do objeto e realiza um processo cognitivo, ela entra num processo comunicativo. Este

caráter triádico do modelo de PEIRCE o diferencia do modelo de SAUSSURE, chamado diádico. O modelo peirciano inclui, além da relação entre imagem/som e idéia, uma terceira dimensão que se refere explicitamente à ativação do signo (Figura 3 e NÖTH, 2000, p. 140).

O processo do estabelecimento da relação entre signo, objeto e interpretante é denominado por PEIRCE uma “semiose” (PEIRCE, 1977). No caso da semiose o utilizador do signo se relaciona com o signo baseado em sua formação, socialização e cultura. Além disto, a semiose está embutida em códigos⁴ que representam as regras das relações fixas entre signo e objeto (NETTO, 1996). Os dois elementos, precondições subjetivas e códigos, encontram-se formando os elementos essenciais do contexto da comunicação, na qual podem ser atualizados. Desta forma, a semiose representa um processo dinâmico e infinito, sempre transformando contextos de comunicação (NÖTH, 2000, p. 62, 227).

Figura 3 - Triângulo Semiótico de PEIRCE



FONTE: NOTH, 2000, p. 62

A semiótica é comumente dividida em três campos de pesquisa. A semântica investiga a formação dos signos, a gramática as regras da junção entre os signos e a pragmática se refere ao uso destes. Este terceiro campo focaliza fortemente a diversidade dos contextos e as ambigüidades dos signos que surgem através dos contextos. Assim a pragmática possibilita uma compreensão melhor das mudanças

⁴ O termo “código” também designa sistemas de signos, como o alfabeto Morse.

culturais recentes e do aumento do controle simbólico nas sociedades modernas (GOTTDIENER, 1995).

Com o surgimento do pós-modernismo, o “*cultural turn*” reviveu essa discussão. Hoje, pesquisas culturais se interessam muito pelo desaparecimento do real e a sua substituição pela simulação, pela hiper-realidade (GOTTDIENER, 1995, p. 3). Nesta situação, a teoria clássica de SAUSSURE permite aos críticos pós-modernos, como por exemplo, BAUDRILLARD (1991) e DERRIDA (1967), discutir as transformações das sociedades pós-modernas, focalizando a própria transformação das suas estruturas semióticas; por isto, esta corrente é chamada pós-estruturalismo.

Para ambos estruturalistas e pós-estruturalistas é interessante pesquisar os sistemas de signos como sistemas de idéias (= ideologias). Neste sentido, o homem é visto como um ser social que é cercado por aparências significativas, tais como palavras, doutrinas científicas, símbolos, teses religiosas, obras de arte, etc. Todas estas linguagens formam ideologias que prefiguram as nossas relações sociais. Sem ideologias não existe significado nem sociedade. Por isto, cada sociedade produz os seus significados para reproduzir-se como associação física através de associações mentais. Apenas quando os significados são entendidos por todos os membros de um determinado grupo pode-se falar de uma verdadeira sociedade.

O avanço tecnológico, inclusive das novas técnicas de comunicação globalizadas, transforma e até iguala as sociedades modernas, e hoje em dia muitos signos são entendidos nas mais diversas sociedades de formas semelhantes. Mesmo assim, entretanto, a grande maioria dos signos ainda depende de contextos culturais regionalizados, o que cria transformações do seu sentido na passagem do signo de uma sociedade para o contexto de uma outra. Isto significa que o signo pode confirmar uma realidade em uma situação, mas distorcê-la numa outra. Conseqüentemente, todos os signos estão sujeitos a uma avaliação ideológica, sendo visto como verdadeiros, falsos, corretos, justos, bons etc., sempre dependendo do seu contexto específico (NÖTH, 2000, p. 414).

Roland BARTHES ampliou a área dos estudos semióticos para além da língua, incluindo temas como filmes, moda e propaganda. Nestes casos a ideologia

aparece como um sistema semiótico secundário que adiciona conotações às denotações primárias. A conotação é um significado que ultrapassa o sentido primário do signo (GOTTDIENER, 1995, p. 15). Trata-se de um outro componente no processo de semiose entre os sentidos primários e secundários. Muitas vezes a mensagem ideológica de conotações é escondida pelas denotações, para evitar críticas do sistema, e é desta forma que as ideologias podem induzir que uma situação é natural e inevitável, justificando suas estruturas condicionantes (NÖTH, 2000, p. 415, 510).

Como Roland BARTHES, o sociólogo e crítico cultural Jean BAUDRILLARD parte das idéias do estruturalismo de SAUSSURE. Ele concorda com BARTHES que as imagens ganham mais valor do que os seus conteúdos e vai ainda além. Para BAUDRILLARD (1991), uma realidade concreta não existe, haja vista que na sociedade pós-moderna todos os bens de consumo tornam-se signos e assim perdem os seus sentidos materiais, pois o valor destes bens é determinado apenas por um código de consumo que foi construído pela moda. Desta forma, signos são apenas uma simulação (“*simulakra*”) da realidade, enquanto o original torna-se apenas uma cópia. Nesta sociedade pós-moderna dominam os “signos vazios” e “códigos sem referentes”, e o dia-dia e a história transformam-se, finalmente, em uma simulação permanente. Em vez de uma "realidade" existe apenas uma “hiper-realidade” (NÖTH, 2000, p. 55). Conseqüentemente, torna-se mais difícil para as pessoas diferenciarem a realidade da hiper-realidade em uma sociedade consumista. Com o crescimento do conhecimento e da informação, surgem ainda maiores dúvidas sobre a natureza real das coisas. Nesta situação, tudo pode ser falso ou verdadeiro, real ou irreal. O sujeito fica perdido no mundo pós-moderno.

Para BAUDRILLARD, o mundo pós-moderno consiste em significantes sem significado. Desta forma, a única possibilidade de um significante adquirir um significado é a sua diferença com outros significantes. Este argumento já foi apresentado por GREIMAS (1981), que analisou textos como base de identificação de opostos, e também por Jacques DERRIDA, com a sua idéia do desconstrutivismo (GOTTDIENER, 1995, 17-18).

A idéia da auto-referência dos signos aparece, por exemplo, no marketing da cidade de Curitiba. Lá o famoso sistema de transporte coletivo é apresentado como um sistema rápido, pontual e eficiente, referenciando sistemas de transporte coletivo do “Primeiro Mundo“. Como uma pequena parcela da população da cidade conhece este “outro mundo”, as pessoas permanecem ligadas a um fantasma, acreditando apenas numa propaganda, num significante sem significado. Este exemplo confirma a idéia de BAUDRILLARD, de que a pós-modernidade se expressa principalmente através de imagens. Com a massificação da mídia, a imagem com as suas múltiplas conotações ajuda a atravessar diferentes culturas com diferentes línguas, trabalhando melhor do que o texto escrito e a tradução, porém esvaziando os sentidos claros e concretos.

Um efeito associado ao aumento da comunicação e o amplo acesso à informação é a criação dos *Verfremdungen* (alienações) e das polisemias. Polisemia existe quando um signo tem mais do que um significado (GOTTDIENER, 1995, p. 22), criando confusões e mal-entendidos. Com o uso de polisemias é possível a manipulação da "realidade" na forma de alienações. Principalmente através de iconografias forjam-se semiotizações, que são criações artificiais de signos. Constatase uma aceleração dos ciclos de produção de significados (muitas vezes vazios) nas sociedades de consumo, resultando numa redução crescente do tempo de vida dos objetos significantes no cotidiano das pessoas. Assim, bens de consumo suportados pelos mecanismos do *marketing* (como marcas) são embutidos em modas e campanhas de propaganda, e a mudança de signos tornou-se rotina (NÖTH, 2000, p. 522). Milton SANTOS (2002, p. 22) descreve a rapidez da mudança dos signos e significados: “...segundo ritmos diversos em cada caso, os lugares – e os homens com eles – mudam rapidamente e muito brutalmente de significação.”

A “virada lingüística” (*linguistic turn*) trouxe às pesquisas pós-modernas a idéia de que o mundo inteiro aparece como um texto e, assim, pode ser decifrado. Neste sentido uma cidade, uma paisagem e outras formas espaciais podem ser interpretadas de múltiplas maneiras. Em relação à paisagem urbana, RHODE-JÜCHTERN afirma que o espaço urbano é “um sistema de signos que dá informações sobre as condições de vida, as quais são ordenadas por este sistema e se mostram nele.

Nós só precisamos ler este sistema de signos” (RHODE-JÜCHTERN, 1998, p. 4). Na cidade, a maioria dos signos era criada diacronicamente e hoje aparece num espaço simultâneo, o que representa uma equalização da multiplicidade das linguagens históricas (RHODE-JÜCHTERN, 1995, p. 122; FOUCAULT, 1988, p. 23).

Kevin LYNCH (1980, original de 1965) foi um dos primeiros que tentou ler e interpretar a cidade durante os anos 60. Hoje a “legibilidade” do “texto” do meio ambiente urbano é um elemento fundamental para o entendimento das tendências sociais. Vários autores utilizam essa técnica, como, por exemplo, E. SOJA (1993) e M. DEAR (2000) em um estudo sobre Los Angeles. Para DEAR (2000, p. 39) a cidade de Los Angeles é um complexo de signos e assinaturas, e a sua arquitetura pode ser uma chave para decodificá-la. A cidade serve como elemento paradigmático de uma teoria urbana pós-moderna, com a fragmentação de suas estruturas em aglomerações de habitação, na sua variedade de economias urbanas e de culturas diferenciadas (“*Heterópolis*”). Esta fragmentação é explícita no desenvolvimento do capitalismo, no contexto da globalização. Nele alteram-se os conteúdos simbólicos junto às formas de sociabilidade, apresentando uma repercussão na governança urbana.

A criação do capital simbólico, por exemplo, acontece principalmente através da arquitetura pós-moderna, que organiza a diferenciação da malha urbana. Neste sentido a imagem apresenta-se também como um elemento de marketing (WOOD, 2003, p. 133, 137). DEAR (2000, p. 33) argumenta que a iconografia e a semiotização são características da arquitetura pós-moderna, e que prédios, bairros e cidades ganham significados referindo-se a si mesmo, e também fazendo apelo ao interrelacionamento de grupos sociais.

No Brasil pode-se perceber que a semiotização da arquitetura já é antiga. Desde o século XIX, quando o classicismo entrou através da Missão Francesa no Rio de Janeiro, percebem-se estilos, como o ecletismo entre 1870 e 1930 e o estilo *Kitsch* da classe média depois da segunda guerra mundial. O próprio modernismo brasileiro, inclusive, beneficia-se bastante da técnica da semiotização. Brasília, por exemplo, tornou-se modelo do modernismo funcional através do seu estilo tropical (brasileiro)

cheio de semiotizações com os seus espelhos de água, as fachadas brancas e as suas linhas curvadas quase neobarrocas.

Também em Curitiba, durante os anos 80 e 90 do século XX, observa-se uma tendência para a semiotização do planejamento urbano. A construção dos parques étnicos traz um pouco da paisagem rural e das referências dos grupos de imigrantes para a cidade, muitas vezes deixando estas simulações como um *pastiche* (colagem) de imagens banais, nas palavras de JAMESON (1996, p. 61).

BAUDRILLARD, DEAR e outros foram duramente criticados por materialistas. Estes argumentam que são as relações e experiências sociais e o poder que delimitam o campo permanente da semiose. E, de fato, a primeira espacialização de Michel FOUCAULT está embutida nos contextos das relações materiais das pessoas (a segunda espacialização) e das instituições (a terceira espacialização), ambos vistos como sistemas de poder relacionados ao sistema do conhecimento.

Também HARVEY (1992, p. 268), um dos mais renomados materialistas da geografia atual, relaciona as criações semióticas das cidades pós-modernas à formação do capital simbólico para sustentar a acumulação flexível. Os significados semióticos muitas vezes sustentam ou aumentam o poder e o controle sobre a população. Pois, aqueles que têm condições financeiras e autoritárias e o acesso às maiores informações podem criar signos, muitas vezes alienantes, com as suas próprias conotações ideológicas. Por isto, parece necessário relacionar a primeira espacialização com a segunda.

2.2.2 A segunda espacialização: sistemas de percepção e ação

A segunda espacialização trata da relação entre o sujeito e o mundo material, criando um espaço entre o corpo e o meio. Aqui acontece a materialização das idéias. No "nascimento da clínica", FOUCAULT (1988, p. 26/27) utiliza como exemplo desta espacialização a relação interativa entre o médico e o paciente através da localização da doença no corpo. Trata-se de um espaço bastante individualizado.

A ligação entre imagem mental e fato material também é discutida pelo filósofo Ernst CASSIRER. Ele define o ser humano como um *animal symbolicum* que sempre procura fazer uma junção entre a primeira espacialização (dos signos) e a segunda espacialização (dos corpos) (SAHR, 2003c, p. 25). Segundo o autor, os seres humanos são capazes de criar “formas simbólicas” (=aqui signos e seus significados) baseadas em energias mentais que eles materializam na sua corporalidade (CASSIRER, 2001, p. 175), sendo mencionados os exemplos da religião, da língua, da arte, da técnica e dos mitos.

Ele distingue três dimensões da formação simbólica. A primeira é a “esfera da expressão”, caracterizada pela pura presença, imediata, lembrando a idéia da primeiridade de PEIRCE. Nesta esfera, o símbolo e seu significado ainda formam uma unidade não diferenciada. Na “esfera da apresentação” inicia-se a diferenciação entre o símbolo e o simbolizado, permitindo o surgimento de signos lingüísticos arbitrários. A última dimensão do desenvolvimento semiótico, conforme CASSIRER, é a “esfera da significação”, sendo esta caracterizada pelo uso de signos abstratos, como na matemática e em outras ciências. Neste caso, a abstração da materialidade é tão grande que não se percebe mais uma identificação imediata entre símbolo e realidade (CASSIRER, 2001, p. 188).

O sujeito do mundo pós-moderno vive principalmente nesta terceira esfera. Nela os sistemas de comunicação separam as relações entre o mundo fatural e o mundo simbólico, trazendo conseqüências para a idéia do sujeito. Enquanto o sujeito moderno caracterizava-se pelo egocentrismo, equipado com razão, intenção e reflexão e apoiava-se nos “meta-relatos” da igreja, do capitalismo e do marxismo (LYOTARD, 1986), o sujeito pós-moderno perde a autoridade cultural dos meta-relatos, deixando surgir uma gama de histórias diferenciadas e teorias ontológicas que criam uma nova “intransparência” nos conceitos existentes (HABERMAS, 1987). Conseqüentemente, o crescimento do sistema de comunicação ultrapassa, hoje em dia, em muito as capacidades de entender e orientar o ser humano (JAMESON, 1996, p. 78). Assim, a construção ontológica do sujeito se fragmenta, deixando-o confuso e sem âncora no mundo.

Mas o sujeito busca recuperar-se numa “colagem de pequenos relatos” (SAHR, 2003a). A fragmentação de costumes e estilos de vida leva-o a uma nova **individualização**. Agora o indivíduo é obrigado a buscar um caminho individual para sua vida, sem poder contar com uma instituição amplamente reconhecida ou uma história comum que unifique a sociedade através de um conhecimento e regras gerais. A nova individualização, segundo BECK (1992, p. 206), é uma permanente mudança de "situações de vida" (*Lebenslagen*) e de "padrões de biografias" (*Biografiemuster*).

Para BECK (1992, p. 206) existe, neste esquema, uma tríplice individualização. Primeiro, o sujeito descola-se de suas relações tradicionais e, conseqüentemente, perde sua segurança individual. Finalmente, precisa ligar-se novamente à sociedade através de diferentes e inovadores relacionamentos sociais. Assim, o sujeito fragmentado e individualizado (= o sujeito da pós-modernidade) não se encontra totalmente desorientado ou desenraizado no mundo, e, pelo contrário, a sua individualização reflete uma nova estrutura social que favorece a percepção individual e as ações individualizantes de cada pessoa.

Muitos autores fazem apenas referência às primeiras duas fases da individualização, segundo BECK: mostram o sujeito da modernidade preso nos meta-relatos e seu desespero na tentativa de liberar-se deles. Depois, apresentam o mesmo sujeito ficando confuso e desesperado em sua nova liberdade, dificultando a construção do próprio Eu com tantas opções e sem esquemas fixos.

Por isso, o sujeito precisa se reinventar permanentemente (SAHR, 2003b, p. 14). Assim, a terceira fase da individualização mostra um sujeito pós-moderno capaz de construir-se baseado em muitas possibilidades e opções, para criar a sua própria vida e a sua própria personalidade.

Um exemplo disso é a modificação que a introdução da Internet traz para a vida de muitas pessoas. Esta ferramenta abre possibilidades para se conhecer outras culturas, línguas e pessoas, que antes eram separadas por causa das distâncias reais. Hoje é possível, através da Internet, a formação de sociedades virtuais com identificações próprias, compostos por componentes (sujeitos) mais instáveis, em um ambiente menos opressor. Assim, o sujeito pós-moderno, dotado destas possibilidades,

desenvolve outras formas de percepção e de ação e por isso são discutidas a seguir algumas teorias de percepção e ação.

Os sentidos humanos recebem mais ou menos 10.000 impressões singulares num segundo. Entende-se que o ser humano não pode assimilar todas estas informações e, portanto, depende de um eficiente mecanismo de seleção dos efeitos mais importantes. Por este motivo os seres humanos percebem apenas uma parte da realidade (FLIEDNER, 1993, p. 147). A percepção ambiental, ou seja, a percepção do meio ao entorno de uma pessoa, depende de fatores como:

- capacidade de percepção,
- atenção momentânea,
- interesse em obter conhecimentos e opinião,
- seqüência de eventos no espaço e no tempo
- e predisposição pessoal e social.⁵

Todos esses fatores influenciam fortemente a percepção seletiva do ambiente, tornado subjetiva a visão de cada pessoa. Desta forma, pessoas ou grupos diferentes podem ter impressões totalmente variadas (LYNCH, 1980, p. 7).

Aprende-se a enxergar e perceber numa determinada cultura. Kevin LYNCH apresentou, nos anos 60, algumas teses sobre a percepção ambiental do ser humano. Para ele, a imagem de representação do meio ambiente é composta por três componentes:

- 1) a **identidade** do objeto visto, possibilitando o seu reconhecimento e distinção entre outros objetos,
- 2) a **estrutura** que representa a relação entre o observador e o objeto,
- 3) o **significado** que o objeto representa para o observador (LYNCH, 1980, p. 9, FISCHER, 1991).

O urbanismo moderno modelou principalmente a identidade dos objetos urbanos e a relação dos cidadãos com eles. Hoje em dia, o *city-marketing* e o

⁵ Variáveis possíveis: idade, classe social, sexo, formação, salário

planejamento urbano pós-moderno trabalham bastante o terceiro componente – o significado da cidade.

Para LYNCH, a imagem era feita de uma combinação de todos os sentidos e mostrou-se importante para a orientação espacial na cidade. “No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem ambiental, o quadro mental generalizado do mundo físico exterior de que cada indivíduo é portador. Esta imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação”. Ele ainda destaca: “Uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança emocional. Ele pode estabelecer uma relação harmônica entre ele e o mundo à sua volta” (LYNCH, 1980, p. 4-5). Com estas afirmações, o autor mostra uma visão bastante pós-moderna, onde a ordem da cidade depende principalmente das interpretações individuais.

Conseqüentemente, pode-se distinguir a percepção passiva da percepção ativa. O conceito da percepção passiva refere-se principalmente ao componente funcional no processo da percepção. Nesta abordagem, o ser humano é praticamente um ser que percebe "naturalmente" para se adaptar ao seu meio ambiente e para poder reagir às mudanças das condições ambientais. O conceito da percepção passiva é derivado de uma posição determinista, a qual apresenta o ser humano como um ser que apenas reage (*response*) às influências externas (*stimulus*), e não como um ser auto-determinado. Esta visão vigorou principalmente na teoria do comportamento (*behaviourismo*) (WALDENFELS, 2000, p. 48). Com a recusa desta teoria, também na geografia social, a teoria da percepção passou por um viés fenomenológico. Agora o homem é visto como um ser que busca ativamente perceber e entender o seu meio ambiente na sua individualidade.

O psicólogo KÖHLER provou, já durante os anos 10 do século passado, que o ser humano percebe não elementos isolados, mas sim elementos embutidos num determinado contexto, que ele chamou de fundo. Este fundo deixa surgir uma forma, em frente, denominada de “*Gestalt*” (KÖHLER, 1929). Também Alexander R. LURIA concluiu em suas pesquisas que a percepção depende, entre outros fatores, da

cultura e da inteligência que define este fundo. Com isto fundamentou a tese de que as pessoas não reagem da mesma maneira durante as suas percepções (LURIJA, 1986).

Dessa forma, os conceitos fundamentais da percepção fenomenológica fazem referência à “estrutura” e à “*Gestalt*”. O conceito de “estrutura” é uma forma definida, na qual os elementos são determinados pela sua posição na totalidade. A percepção pode acontecer não apenas por intervenção externa, mas também pelo caminho da auto-organização da estrutura geral. Esta auto-organização acontece baseada nas experiências (WALDENFELS, 2000). O conceito da “*Gestalt*” é semelhante. A pré-condição da “*Gestalt*” é a “diferença” e ela pode ser vista apenas em frente de um fundo que está sempre em movimento. Não se podem perceber coisas estáticas.

O mesmo raciocínio é aplicável às teorias dos signos. Signos só podem ser percebidos quando se diferenciam de outros signos e quando são utilizados na prática. Isto vale também para a percepção ambiental, quando a experiência compara eventos presentes com eventos passados conhecidos e gravados na forma de signos. Por isto, a percepção deve ser analisada sempre em uma totalidade ou um contexto/fundo (WALDENFELS, 2000). Diferenças das experiências não partem apenas de situações diferentes, mas também da disponibilidade diferenciada dos fundos destas experiências. Nestas reflexões podemos observar que passamos, nas teorias da percepção, por uma fase que destaca a individualidade de cada percepção, e a relatividade dela no confronto entre fundo e *Gestalt*. Esta visão fenomenológica relaciona-se diretamente com as teorias da ação.

Neste trabalho procura-se entender como usuários de uma cidade reagem aos processos semióticos e materiais. Para a fundamentação teórica deste fim é apresentada agora a Teoria da Ação. Esta teoria é amplamente utilizada no âmbito da geografia social alemã (“*action-based theory of social geography*”). Ela vigorou principalmente durante os anos 80 e 90 e descreve a ação humana como atividade com finalidades e significados. A teoria parte do pressuposto que, dentro das condições específicas de cada ambiente social e material, o homem é livre para determinar suas ações por si mesmo (WEICHHART, 1993).

Todas as ações humanas constituem-se basicamente da refletividade e intencionalidade. Não existe nenhum pensamento ou nenhuma ação sem objetivo. Cada ato é um acontecimento consciente e intencional, mesmo quando implica em um movimento involuntário (SANTOS, 1996). "Agir" significa possibilitar e, assim, inclui o agir concretamente, mas também a omissão do deixar de agir. Muitas vezes, ações possuem uma combinação de finalidades ou uma temporalidade diferenciada. Por exemplo, quando uma ação é iniciada conscientemente, mas demora a ser executada. Em alguns casos esta demora até pode permitir que ações adicionais venham a interferir e fazer a consciência recuar durante o processo da realização (BOESCH, 1980).

A ação humana representa o átomo da Teoria de Ação. Embora sendo individual, a ação sempre depende de um contexto do sistema social que envolve o homem. As estruturas da sociedade, as suas relações sociais, são criadas pelas ações precedentes e limitam as ações futuras. Assim, as estruturas da sociedade constituem-se como um resultado de outras ações, realizadas incessantemente. São as regras sociais, em essência, que iniciam e dirigem as ações dos sujeitos e finalmente definem o conjunto da sociedade com os seus resultados (WERLEN, 2000).

Anthony GIDDENS, na sua teoria da estruturação, reflete sobre as causas das ações, distinguindo três níveis de consciência durante o processo de atuar: "inconsciência", "consciência prática" e "consciência discursiva". Ações de orientação são geralmente executadas inconscientemente, ou seja, sem motivos e desejos abertamente assumidos. Ações de rotina resultam de uma consciência prática, que não reflete cada ato, mas inicia uma série de comportamentos baseada nos conhecimentos e experiências do atuando. A consciência discursiva é empregada quando ações não são rotineiras, mas necessitam uma reflexão individual ou coletiva. GIDDENS ainda argumenta que a maioria das nossas ações é apenas da primeira e da segunda categoria (GIDDENS, 1989, p. 55-56).

Com essas reflexões, GIDDENS abre uma outra pista para o pensar pós-moderno. Enquanto insiste que a sua teoria refere-se apenas à época moderna tardia, a individualização e as diferenças da racionalização entre os moradores da cidade

deixam aparecer a visão de uma multiplicidade e fragmentação desta em inúmeras cidades, dependendo do grau de reflexão do morador e do seu interesse intencional. Assim, é possível que um determinado morador perceba a cidade apenas na sua função de dormitório, enquanto um outro se sinta ligado a ela sentimentalmente por causa da sua própria história vivida. Um terceiro beneficia-se da cidade como um palco de lazer, enquanto um quarto vê nela uma fonte de lucro. Em cada caso, a cidade exprime tipos diferentes de rede, baseados em outros tipos de ações e outros graus de consciência, sempre fragmentando, assim, o tecido social urbano.

Nesta situação, as instituições e as suas novas funções merecem uma atenção especial e, por isso, iniciam-se agora as reflexões sobre a terceira especialização.

2.2.3 A terceira espacialização e a nova função das instituições

A terceira espacialização de FOUCAULT é a totalidade das instituições ligadas à organização de uma sociedade. No exemplo das clínicas, trata-se de instituições que são envolvidas na formação de políticas de saúde.

Trazido para outros campos, o espaço das instituições pode ser político, econômico ou social como, por exemplo, um parlamento, uma igreja, empresas, clubes, etc. (SAHR, 2003c, 24). Os espaços institucionais referem-se ao conjunto das três espacialidades: eles dependem de sistemas sógnicos específicos que servem para a orientação e informação da instituição, apresentam espaços físicos para a reunião ou o controle de pessoas e dependem de regras e discursos institucionais que definem o funcionamento deles. Portanto, instituições são órgãos que fundam a base estrutural para os sujeitos e suas ações, mediando entre a primeira e a segunda espacialização (FOUCAULT, 1988, p. 33).

A característica da **fragmentação** na sociedade pós-moderna é resultado principalmente do avanço dos meios de comunicação e suas novas tecnologias. Este avanço aumenta também a capacidade da comunicação entre as pessoas, fragmentando

a temporalidade linear da modernidade para uma situação de **simultaneidade**.⁶ Tempos e espaços pós-modernos se sobrepõem (SAHR, 1997, p. 21). Isto traz para as instituições pós-modernas um papel diferente do que na modernidade. Hoje em dia, as instituições competem entre si pelo sujeito, sempre tentando conquistar sob sua própria lógica o controle sobre os indivíduos, e incorporar ao máximo estas pessoas no conjunto institucional. No atual mercado capitalista, esta competição acontece não apenas entre as empresas, mas também entre instituições do Estado e até entre associações e grupos sociais.

Nessa situação, o sujeito precisa escolher entre vários conceitos e campos institucionais para levar a sua vida para frente. Neste jogo sempre há a divisão entre as lógicas da **globalização** e da **regionalização**, ficando o indivíduo preso entre, de um lado, as culturas de massas e as forças do mercado global, que vêm principalmente dos países industrializados e, por outro lado, as culturas regionais que fornecem as raízes para sua identidade local. O perigo de se perder nesta gama de simbolizações é grande, principalmente quando os símbolos regionais são ofertados por agentes de poder que podem confundir o sujeito por outras razões diferentes destas relativas à identidade. O “mundo de mil significados” ameaça o sujeito, mas constata-se também uma intensificação de resistência através de novos movimentos sociais, regionais e religiosos, que recorrem aos velhos valores em oposição às intenções do mercado e do Estado.

Segundo GIDDENS (1988, p. 288), uma teoria social moderna deve incorporar a dimensão micro e a dimensão macro – pendulando entre o objetivismo e o subjetivismo. Porém, na sua Teoria de Estruturação ele não parte de uma simples combinação entre as duas dimensões, mas de uma conciliação. Desta forma consegue expressar e teoretizar a relação entre o indivíduo atuando e as estruturas da sociedade.

Para GIDDENS (1989, p. 20) a sociedade é um sistema composto de instituições. O **agir** do indivíduo (*agency*) relaciona-se intrinsecamente com suas condições representadas pela **estrutura** (*structure*), que é um conjunto de regras e

⁶ Exemplo: duas pessoas em dois continentes estão telefonando, um indo para a cama ou outro levantando de manhã

recursos que entram na produção e reprodução de sistemas sociais. Trata-se de realidades institucionais e duráveis com as quais os sujeitos são confrontados e precisam conviver. Estas estruturas institucionais garantem também aos indivíduos uma certa estabilidade e segurança para atuar.

Estruturas institucionais apresentam-se bastante amplas em extensão no espaço e no tempo, uma vez que o indivíduo não é capaz de controlá-las sozinho. A estrutura serve como base para a atuação do indivíduo, possibilitando e ao mesmo tempo limitando sua atuação. Em contrapartida, o indivíduo está envolvido ativamente na estruturação e manipulação dessas precondições institucionais. GIDDENS denomina isto como a “dualidade da ação e da estrutura” ou apenas “dualidade da estrutura” (GIDDENS, 1989, p. 215).

A queda das instituições modernas e a multiplicação das novas racionalidades estão confundindo o sujeito da modernidade. Este perde a sua segurança frente à grande variedade de instituições formais e informais. Enquanto as velhas estruturas precisam ser substituídas por novas, reorganizam-se as redes de poder e do conhecimento. Por isto encontramos hoje uma maior atuação de instituições informais, como grupos identitários, partidos, movimentos sociais e organizações não-governamentais, parcerias entre elementos públicos e privados, etc. Perdendo as suas bases históricas, as velhas instituições (como o Estado e a Igreja) estão ficando contraditórias, precisando de novas interpretações. Neste conjunto, a questão do indivíduo está se reformulando num novo contexto, não diretamente, mas sim através da crítica dentro e fora das instituições existentes, expressa em novas associações, grupos e até movimentos sociais (BECK, 1991, p. 192).

2.2.4 A teoria das espacializações e o planejamento urbano

Uma prefeitura é, com certeza, uma instituição de poder dentro dos padrões da modernidade. Apresenta, nos moldes de uma sociedade democrática, órgãos que regularizam a convivência dos moradores de um determinado espaço como por exemplo, no caso deste trabalho, a cidade de Curitiba. Para atingir o seu dever de

satisfazer as necessidades da sociedade urbana, ela utiliza as políticas públicas como importantes instrumentos. Estas se referem a diferentes áreas de atuação como habitação, economia, serviços sociais, educação, proteção do ambiente, lazer e cultura, correspondendo a necessidades básicas do ser humano, tais como moradia, trabalho, abastecimento, educação, recreação e sociabilidade (BOADA, 1991, p. 13).

Uma política pública no Estado capitalista sempre precisa garantir a sua sustentação através da economia urbana e dos impostos. Segundo a constituição brasileira, Artigo 182, a política urbana "tem por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes". Porém, para cumprir estas tarefas sociais, o Estado do Bem-Estar⁷ depende altamente de recursos e, assim, do desempenho da atividade econômica (OLIVEIRA, 2000, p. 44-45). Mas como o mercado capitalista muitas vezes tem a tendência de distribuir a renda de forma desigual, mudanças sociais através de outras fontes de poder são necessárias para reverter essas tendências. Para se alcançar um equilíbrio entre um bom desempenho econômico e social é necessária então uma boa atuação do Estado na área do planejamento (DEMO, 1996, p. 63).

Mas os planejadores urbanos não são os únicos formuladores de políticas. Pelo contrário, expressivas parcelas da população participam também na estruturação da cidade através de políticas conscientes (por exemplo, imobiliárias, empresas, movimentos sociais) ou vivências individuais nos diferentes bairros da cidade (OLIVEIRA, 2000, p. 186).

Neste trabalho, o planejamento urbano é visto como uma política pública para alcançar idealmente o equilíbrio dentro de uma sociedade urbana, conforme a constituição e com fins políticos. Percebe-se a cidade com uma noção holística, não apenas como uma estrutura física, mas como um espaço de vivência dos seus moradores, de atuação econômica e como expressão cultural. Desta forma, o

⁷ Estado do Bem-Estar: um Estado que investe uma grande parte do orçamento nacional para o bem-estar e a qualidade de vida da população, por exemplo, na educação e na saúde, evitando principalmente a queda das classes baixas na miséria.

planejamento urbano é muito mais amplo do que o urbanismo⁸, focalizando as ações dos moradores e suas relações que condicionam o espaço urbano. Sob esta ótica, os alvos da atuação dos órgãos públicos não são apenas edificações, ruas, parques e instalações econômicas, mas redes de atores sociais dentro de ambientes urbanos diferenciados.

Assim, o planejamento urbano tem apenas seu primeiro foco na administração pública entendida como um conjunto de serviços públicos destinados a transformar o programa de governo em diretivas a serem executadas pelo sistema organizacional do município (DEMO, 1996, p. 3). Esta institucionalização sempre fica em contato direto com outras atuações de pessoas no espaço urbano, criando uma dialética entre as intervenções "públicas" e os espaços de vivência dos moradores, compondo um segundo foco do planejamento, de maior importância que o primeiro, devido à participação e ao envolvimento da população. Neste contexto, a administração utiliza-se de todas as três especializações.

A primeira espacialização se desenvolve através da imagem de uma cidade e trata-se, portanto, de elementos semióticos. Enquanto a cidade moderna partiu, em grande parte, da idéia da funcionalidade da cidade, abstraindo-se da vida dos moradores e reduzindo a cidade a uma máquina de movimentos e trocas, na cidade pós-moderna as questões estéticas, identitárias e até históricas recebem muito mais atenção. Numa cidade como Curitiba esta tendência já é vista desde os anos 70, com a instalação dos parques, uma política de preservação do patrimônio edificado e uma organização da cidade através de imagens relativamente claras, como as estações-tubos.

Para entender melhor o conceito de cidade embutida na administração, é necessária uma avaliação dos planos e dos mapas da cidade, além de relatórios dos órgãos do planejamento e da propaganda política. Estes textos, planos e mapas representam **idéias e conceitos**, elementos semióticos, que podem ser interpretados

⁸ BOADA (1991, p. 21), entretanto, usa urbanismo e planejamento urbano como sinônimos.

diferentemente por diferentes pessoas. No molde do conjunto destes conceitos cria-se uma difusa imagem da cidade.

Referente à segunda espacialização surgem as intervenções físicas na cidade. Elas afetam diretamente a percepção dos moradores e influem nas suas ações e nas suas vidas. As mudanças no espaço urbano criam e permitem novos estilos de vida e novos grupos sociais, que se diferenciam nas suas ações dentro do espaço urbano (HELBRECHT, 1997). Neste campo, os elementos sógnicos se transferem para o campo do agir, segundo A. GIDDENS e B. WERLEN. Com a ajuda da Teoria da Ação pode-se avaliar as motivações das ações dos moradores no seu cotidiano. Pode-se também verificar, através de entrevistas e observações, como as intervenções estéticas e práticas da administração interferem direta ou indiretamente na percepção e no comportamento das pessoas.

Por isto foi proposta uma investigação que procura entender como a administração pública implementa o planejamento urbano através do **equipamento da cidade**, mudando a paisagem urbana e sua imagem. Como exemplo pode-se citar a estação-tubo, uma estrutura física que carrega vários significados, como a rapidez dos ônibus expressos ou a visão futurística da Prefeitura de Curitiba.

Os signos da primeira espacialização também fazem parte da “vida social” dos moradores que reagem de forma diferenciada, percebendo as impressões dos significados no seu cotidiano. Para eles, as estações-tubo do transporte coletivo podem ser interpretadas, por exemplo, como muito apertadas, acusando a falta da consideração do passageiro e um planejamento inadequado, ou como um lugar de intensa comunicação, onde, no abrigo das paredes de vidro, as pessoas podem tranqüilamente conversar. Também neste caso trata-se de uma interferência entre a primeira e segunda espacialização.

A terceira espacialização é o conjunto das instituições públicas e particulares que participam na formulação e execução das políticas públicas. São elas que definem o conjunto das ações políticas, através de leis (sejam elas jurídicas ou do mercado), de órgãos públicos e privados, ou de instituições físicas. Aplicando-se no exemplo da estação-tubo de Curitiba, são elas a URBS (Urbanização de Curitiba S.A. - órgão

executivo e fiscalizador do sistema de transporte público), o desenho das políticas do IPPUC (Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba), como também idéias da própria elite dos planejadores (principalmente da geração Jaime LERNER – ex-prefeito de Curitiba) e até os interesses das empresas de ônibus e dos construtores dos tubos. Além disto, outras instituições estão envolvidas, como os órgãos responsáveis pelo trânsito, as escolas e as empresas com os seus interesses de alocação das linhas.

Todo esse conjunto, inclusive dos signos e das pessoas, é representado na configuração da terceira espacialização, a qual é uma ampla rede de poder que cerca os moradores nos seus espaços físicos (segunda espacialização) e através de ideologias simbólicas (primeira espacialização).

3 O Planejamento Urbano em Curitiba

O planejamento urbano é uma forma de espacialização que visa a construção, através de atividades da administração pública, de uma sociedade pacífica na qual a maioria da população vive em boas condições de vida e em conjunto no espaço de uma cidade. Geralmente o sistema do capitalismo tende a dividir as sociedades modernas em parcelas ricas e pobres, deixando com a primeira uma forte acumulação de capital (principalmente do capital produtivo e financeiro) e a responsabilidade pela definição dos padrões da urbanização, e a segunda excluída, nas periferias deste mesmo espaço. Este fato fica impresso na planta das cidades, evidenciando uma segregação social.

Por isso, concorda-se com ROLNIK quando esta escreve que “é consensual a necessidade de intervenção no processo de crescimento e desenvolvimento das cidades brasileiras na direção de um espaço mais equilibrado do ponto de vista socio-ambiental” (ROLNIK, 1994, p. 351). Principalmente durante os anos 80, quando foi debatida a nova constituição brasileira, surgiu a discussão sobre a reforma urbana no Brasil. Até lá, o planejamento urbano era apenas embutido no tecnoburocratismo racional e no cotidiano da política brasileira, que organizou a cidade em base de favores pessoais e no conjunto de grupos políticos restritos.

A história do planejamento urbano no Brasil, entretanto, começou muito antes e sempre foi acompanhada pela aplicação de ideologias urbanas e estratégias de intervenção. Estas ideologias fazem parte da primeira espacialização, referindo-se a FOUCAULT. No início da cidade moderna brasileira, uma destas ideologias foi o urbanismo higienista na sua versão positivista. Esta ideologia desenhou a idéia da cidade como um campo limpo de moradia e representação pública, com amplos espaços entre as casas, fábricas bem integradas, além de grandes áreas públicas (praças, parques, etc.). Conseqüentemente, as primeiras intervenções urbanísticas ocorreram durante a Primeira República (1880-1930), através de melhoramentos sanitaristas e embelezamento localizados.

Apenas na década de 1920 começaram os debates sobre a necessidade da introdução do urbanismo modernista no Brasil (RIBEIRO, CARDOSO, 1994, p. 81).

Na época de Getúlio Vargas (1930-54) o planejamento urbano definiu-se como uma política desenvolvimentista com um forte protagonismo do Estado (ROLNIK, 1994, p. 352). Neste período a pobreza passou a não ser mais vista como uma realidade inevitável, mas como uma herança da cultura escravista e, desta forma, mais como um obstáculo da modernização e da formação de uma nacionalidade. A “questão social”, voltada para as condições de vida dos trabalhadores, não era apenas urbana, mas uma questão nacional. Por isto o Estado centralizador procurou implementar o planejamento urbano nas grandes cidades com fortes intervenções, baseado em uma tentativa de integração nacional. Foi formulado o modelo da “cidade ideal” para um controle social, que operou através do higienismo, questões de embelezamento, a monumentalidade e - isto uma novidade dessa época - uma política de habitação. Estes elementos tornaram-se os elementos da modernização e da formação da nação (RIBEIRO; CARDOSO, 1994, p. 83-84).

A partir da década de 1950 a questão social e conseqüentemente urbana, passou a ser vista como conseqüência do crescimento econômico e do novo modelo de desenvolvimento, introduzindo uma ideologia funcionalista como principal base do urbanismo. Nos anos 70, entretanto, ocorreu uma certa decadência do nacional-desenvolvimentismo, decorrente da falência da modernização conservadora e das tensões sociais no campo. Deste ponto em diante “planejar” passou a não se tratar mais de criar a “cidade ideal”, mas gerir com eficiência a cidade existente. Este objetivo tinha como conseqüência uma tecnificação dos problemas urbanos, com uma grande “despolitização” (RIBEIRO; CARDOSO, 1994, p. 84-86; MARICATO, 1997, p. 114). A gestão urbana passou a ser vista como decisões tomadas “racionalmente” para eliminar as contradições e garantir os fluxos contínuos de investimentos, principalmente federais, em infra-estrutura básica, garantindo as condições gerais de reprodução do capital (ROLNIK, 1994, p. 353).

Até o planejamento modernista que vigorou nos anos 50 a 70, tanto o urbanismo como o planejamento urbano no Brasil foram marcados pela importação de modelos formulados nos países centrais, desde o higienismo no início do século XX.

Hoje, entretanto, os limites desses conceitos e até a sua falência são fatos consumados. A instauração de um capitalismo mundialmente integrado, que tem como características a automação, a flexibilidade e a terceirização, a mudança das relações de trabalho e a inserção urbana têm levado a um enfraquecimento dos Estados nacionais e das políticas desenvolvimentistas. Este enfraquecimento do Estado, incluindo a idéia do Estado do Bem-Estar, resultou num fortalecimento dos governos locais, na inclusão da iniciativa privada e no aumento de parcerias público-privadas na tentativa de solucionar os problemas urbanos. A nova constituição do Brasil, de 1988, permitiu uma redefinição do papel do Estado, com uma descentralização política através da delegação de competências aos governos locais. Ela previu também a inclusão formal das demandas populares na lógica do regime urbanístico, reforçando neste campo o papel estatal e o uso de planos diretores competentes (ROLNIK, 1994, p. 357).

No pós-modernismo, segundo HARVEY (1992), a estética da modernidade, fixa e homogênea, foi substituída pela instabilidade, pela efemeridade, pelo espetáculo e pela comercialização da cultura. Assim o *marketing*, as marcas de empresas privadas e a imagem ganham uma importância no planejamento, influenciando-o com uma revisão dos métodos e instrumentos de intervenção urbana. Esta situação reconfigura a opinião sobre o planejamento. ROLNIK (1994, p. 360), por exemplo, opõe-se ao conceito do mercado totalmente liberal e favorece um Estado com um forte planejamento para garantir os direitos civis assegurados na constituição e para difundir tendências de desequilíbrios sócio-ambientais como, por exemplo, a valorização imobiliária desleal nas cidades.

3.1 Curitiba – uma cidade planejada no caminho ao pós-modernismo

Desde os anos 60 a cidade de Curitiba vive com a fama de ser uma cidade bem planejada. Por isto, neste trabalho é utilizado este exemplo para demonstrar como a administração pública, durante os últimos quarenta anos, acompanhou o discurso urbanístico, realizando na sua planta (segunda espacialização) a ideologia urbanística (primeira espacialização) com instrumentos da administração pública (terceira espacialização).

Curitiba situa-se na região Sul do Brasil, aproximadamente 400 km ao Sul de São Paulo e é a capital do Estado brasileiro do Paraná. A cidade, que ocupa uma superfície de 435 km², dividida em 75 bairros (IBGE, CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 6), possuía 1.671.194 habitantes em 2003 (estimativa do IBGE). Em 1998, a Região Metropolitana de Curitiba contava com uma população de 2.577.839 habitantes (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 6).

Até meados do século XVIII, a região do planalto de Curitiba foi habitada por diferentes povos indígenas, principalmente os Guaranis e os Cainguanques. A fixação dos colonizadores portugueses aconteceu a partir de 1649, quando os europeus expulsaram os povos indígenas para o interior. Mineradores e membros de bandeiras formaram a primeira população do povoado Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais a partir de 1654, tendo como ponto central a atual Praça Tiradentes. Em 29 de março de 1693, a povoação recebe o predicado de Vila. Em 1698, é adotado oficialmente o nome Curitiba que significa “pinheiral” em Guaraní ou “depressa vamos” na língua Cainguanque, referindo-se a fuga deste povo indígena do planalto curitibano (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 12-13).

O transporte de mulas e gado entre Viamão (RS) e Sorocaba (SP) iniciou-se a partir de 1731, passando por Curitiba e gerando um surto de desenvolvimento econômico denominado tropeirismo. Em 1812, Curitiba ascende à sede da recém-criada Comarca de Paranaguá e Curitiba. Durante a década de 1830, imigrantes alemães de Santa Catarina mudaram-se para o local. Até então a população de Curitiba consistia de colonizadores portugueses e espanhóis, de guaranis administrados, de

escravos negros e de descendentes e mestiços destas três raças. Em 5 de fevereiro de 1842, Curitiba é elevada à categoria de cidade e, desde 26 de Julho de 1845, torna-se a capital da antiga província Paraná, hoje Estado do Paraná (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 13).

De grande importância para o desenvolvimento de Curitiba foi a imigração, sobretudo a européia, que se iniciou em 1869. Os primeiros imigrantes, na maioria italianos, alemães, poloneses e ucranianos, e em menor número russos, franceses, austríacos, holandeses e suíços, instalaram-se principalmente na região norte da cidade. A população cresceu muito com a chegada destes e a isto deve-se também uma certa influência européia na cultura urbana de Curitiba (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 14).

Até meados do século XX Curitiba apresentou um crescimento econômico lento, apesar de fazer parte do ciclo da exploração e beneficiamento da erva-mate e da madeira. Mas, a partir da década de 40, a cidade se configura como um centro de convergência e de distribuição de grande parte da produção econômica do Estado, excluindo-se a produção cafeeira do Norte de Paraná que estava ligada a São Paulo. Além disto, houve o início de uma indústria urbana, principalmente alimentícia (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 15). A cidade entrou, assim, no processo da modernização industrial.

A partir dos anos 60 do século XX, Curitiba preparou-se institucionalmente e em termos de infra-estrutura para a industrialização. Com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) iniciava-se um processo de forte industrialização, também de projetos de grande porte, estabelecendo um quadro de uma economia diversificada e internacionalizada. O crescimento econômico foi acompanhado por um crescimento demográfico rápido, favorecendo principalmente a migração rural-urbana. Uma vez que hoje 98% do território do município são ocupados, a cidade se expande fortemente em direção vertical, enfatizando paralelamente o fenômeno da metropolização, ou seja, um grande crescimento populacional dos municípios limítrofes (FREY, 1997, p. 313; CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 15). Este crescimento demográfico da Região Metropolitana se deve, além de fatores econômicos e sociais, também à

propaganda e à imagem positiva e atraente de Curitiba construída pela Prefeitura. Muitas pessoas do meio rural e das pequenas e médias cidades do interior se mudaram para a capital, atraídas pela boa qualidade de vida pretendida e supostamente oferecida pela cidade.

3.2 A história do planejamento urbano em Curitiba

A cidade de Curitiba é famosa por ter um planejamento urbano bem sucedido. Ela reúne vários títulos com reconhecimento internacional, entre outros o de “Capital Brasileira de Primeiro Mundo” e o de “Cidade Modelo”.⁹ O seu planejamento baseia-se não simplesmente em um tipo de urbanismo, mas também é resultado de uma política pública poderosa. Mesmo sendo assim, até os anos 60, a cidade de Curitiba manteve-se em uma pré-fase de planejamento urbano.

No século XVIII, quando a cidade ganhou o primeiro decreto para uma normalização de construções e em 1829, quando um outro decreto entrou em vigor com regras ainda mais detalhadas sobre construção, constata-se o primeiro zoneamento da cidade (FREY, 1997, p. 300, 314). Assim, pela primeira vez se apresenta uma visão holística na malha urbana. Pode-se então dizer que é estabelecida uma relação entre a primeira espacialização, da ideologia do plano, com a cidade na sua materialidade, sua segunda espacialização.

No ano de 1853, com a independência da “Paraná Província” de São Paulo, começam as transformações político-administrativas do Estado. Entre elas consta a adequação de Curitiba à condição de capital. Devido à forte imigração, a cidade cresceu significativamente na segunda metade do século XIX. O engenheiro Pierre Louis TAULOIS, contratado como inspetor geral de medição e demolição das terras públicas, preocupava-se com o padrão e a malha urbana de Curitiba (Plano Taulois de 1853-54). Fez indicações ao traçado e alinhamento das ruas existentes, a construção e ao prolongamento de ruas. No ano 1896, durante a gestão de Cândido FERREIRA

⁹ Para uma pesquisa mais abrangente sobre o planejamento urbano de Curitiba, ver os livros e artigos de OLIVEIRA (1994, 2000); GARCÍA (1993a, 1993b, 1997, 1999) e SAMEK (1996).

ABREU como prefeito de Curitiba, foi estabelecido o Código de Posturas, que determinava os padrões urbanos em geral, com os pormenores das edificações, ruas e avenidas (SÁ, 1990, p. 67-71).

A industrialização aparece em Curitiba nas primeiras décadas do século XX através de fábricas têxteis, de madeira, cerâmica, alimentação e outras. Nesta época a cidade registrou mais uma vez um crescimento populacional significativo, o que provocou problemas relativos à higiene e à salubridade. Com a nova formulação do antigo Código de Posturas de 1919, iniciou-se um amplo processo de higienização do espaço urbano através de regras e normas disciplinantes e moralizantes. Habitantes considerados marginais, como bêbados, doentes, imigrantes, prostitutas e até pobres foram expulsos do centro para a periferia da cidade, perdendo desta forma Curitiba o seu caráter campestre. Além disto, foi também regulamentado o tráfego de veículos e a delimitação da zona urbana (SÁ, 1990, p. 71-75).

O crescimento populacional, o adensamento do espaço urbano e a presença crescente do automóvel consolidaram, nas décadas de 1920, 1930 e 1940, a necessidade de planos urbanos como instrumentos de intervenções urbanas, as quais nesta época ainda eram expressas apenas como melhoramentos e embelezamentos da cidade. Ao conceito de “cidade sadia” foi acrescentado o de “cidade bela” (PEREIRA, 1993, p. 8), introduzindo um aspecto estético e, assim, semiótico no planejamento.

O primeiro plano urbanístico de Curitiba, o Plano Agache de 1942-43, elaborado pelo urbanista francês contratado pela Coimbra Bueno & Cia, Alfred AGACHE, destaca-se não apenas pela questão higiênico-funcional, mas também pela concepção orgânica da cidade, pela estruturação viária, pela preocupação estética e com a monumentalidade, definindo a cidade em diferentes zonas, seguindo as idéias européias do Modernismo, também em vigor no Brasil durante o Governo de Getúlio Vargas. Devido aos problemas financeiros e às ocupações irregulares, o Plano Agache nunca foi implementado (OBA, 1998, p. 292). Porém, alguns elementos do Plano Agache são visíveis na paisagem urbana de Curitiba de hoje. O bairro Bacacheri, por exemplo, tornou-se zona de uso militar, o bairro Tarumã zona de uso esportivo, o

Centro Politécnico é uma área de educação, e o bairro Rebouças se destacou pelo uso industrial (atualmente deseja-se torná-lo um bairro de lazer e entretenimento). A administração pública fica, em grande parte, no bairro Centro Cívico e o Parque Barigui é um dos pontos principais de lazer e recreação em Curitiba (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 18).

A fase mais conhecida do planejamento urbano de Curitiba começou com a elaboração do atual Plano Diretor de Curitiba, no ano de 1965. Partiu de um plano preliminar de urbanismo elaborado pela empresa Serete Engenharia S.A. e contou com a institucionalização do planejamento urbano através da criação do IPPUC, na gestão de Ivo ARZUA como prefeito. O plano diretor implementado através da lei de 31 de julho de 1966, na abordagem original modernista com a especialização funcional dos espaços da cidade, assumiu com o passar do tempo posturas críticas a este mesmo modernismo. Foi favorecido o conceito de revitalização dos espaços públicos tradicionais da cidade, ao invés da despersonalização e esvaziamento destes, marcos do Modernismo. Foi considerado também o transporte coletivo (OLIVEIRA, 2000, p. 49; OBA, 1998, p. 292). Nestas ações é evidente um novo aspecto na organização das espacializações. Ao nível da segunda espacialização observa-se uma maior consideração do indivíduo na cidade e, no nível da terceira espacialização, é fortalecida a institucionalização do planejamento urbano com o IPPUC.

O Plano Diretor de 1965 foi implementado durante o período de 1971-83, durante as administrações de Jaime LERNER e Saul RAIZ. Hoje o sucesso da reforma urbana de Curitiba é amplamente associado ao ex-prefeito Jaime LERNER, o qual em grande parte foi responsável pela criação de uma imagem fortemente positiva para uma cidade, que antigamente tinha fama de não possuir caráter semiótico definido. Devido ao regime militar, desde 1964, e à perda do poder do legislativo no âmbito municipal, o prefeito ganhou poder político abrangente de decisão, uma justificativa da rápida implementação do plano diretor sem conflitos políticos, devido à ausência de discussão sobre a política urbana (FREY, 1997, p. 303).

As fundamentais contribuições dessa fase foram o Sistema Trinário, o Plano Massa e a Rede Integrada de Transportes¹⁰, transferindo as possibilidades de uma nova forma da terceira espacialização para a segunda espacialização. Por isso, durante a primeira gestão de Jaime LERNER (1971-75) e na gestão de Saul RAIZ (1975-79), a ênfase estava no equipamento da cidade e nas grandes modulações do espaço urbano representativas para esta época. Através do Plano Diretor foram criadas as vias estruturais (também chamadas de eixos de integração), juntando as linhas de transporte principais (coletivo e individual), e um adensamento através de prédios altos associados à comércio. Foram introduzidos também a pedestrianização do centro, a preservação da estrutura do centro tradicional e o tombamento de casas e prédios antigos. Além disso, foi criada a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) para atrair investimentos industriais e foram instalados alguns parques e bosques com o fim de proteger a várzea de ocupações irregulares e também para oferecer áreas de lazer para a população (OLIVEIRA, 2000, p. 50-54).

Na segunda gestão de Jaime LERNER (1979-83) como prefeito, o foco do planejamento urbano estava na “integração do homem à cidade”. Aqui, a segunda espacialização saiu de uma visão generalizante, focalizando mais o indivíduo em si. Temas como cultura e lazer mostraram uma grande importância, mas o aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo e do sistema viário não foi esquecido (OLIVEIRA, 2000, p. 56).

Enquanto o planejamento urbano de Curitiba sob o governo militar atendeu primeiramente aos grandes interesses econômicos e políticos, agora as demandas fundamentais dos moradores da cidade eram melhor consideradas, ao menos retoricamente. Mesmo sendo assim, legitimou-se a política social através do recurso da tecnocracia, fortalecendo o enfoque da representação da cidade para a população, em vez de representar a população na cidade. As políticas públicas expressavam nesta fase a influência dos vários setores dominantes na sua elaboração e implementação, estabilizando desta maneira a divisão das classes e a desigualdade social (OLIVEIRA, 2000, p. 186). SAMEK (1996, p. 23) afirma neste ponto: “Sob o manto da eficiência

¹⁰ Ver OLIVEIRA (2000) para demais informações.

administrativa e da competência urbanística, [...] se estreitaram os laços clientelistas entre poder público e setores da iniciativa privada, ao tempo em que bloquearam os espaços de participação popular.”

Nos anos 80, o planejamento urbano de Curitiba baseou-se em uma nova consciência ecológica dos urbanistas. Nesta fase, os interesses do meio ambiente da cidade foram focalizados. Porém, também este discurso ficou bastante restrito à primeira espacialização. Como elementos semióticos desta fase podem ser mencionados a criação de vários parques e bosques da cidade e o logotipo da cidade - uma folha verde na assinatura de Curitiba (Figura 4). Aconteceram também campanhas de educação ecológica da população.

Figura 4 - Logotipo de Curitiba dos meados anos 90



FONTE: Logomarcas <www.fundacaoculturaldecuitiba.com.br>.

Característica para esta fase é a falta de uma visão coerente da cidade como sistema ecológico. Em vez disto, a política urbana era um pastiche de ações isoladas, focalizada em elementos ecológicos, como água, ar, lixo etc. embutidos em elementos de programas ecológicos, sem considerar que a maioria dos problemas desta natureza era consequência da miséria da classe baixa da cidade (FREY, 1997).

A fama de “cidade verde” da capital do Estado do Paraná deve-se, entre outros fatores, aos seus 26 parques e bosques com uma área total de 19.019.968 metros quadrados (1996). Nas zonas urbanas edificadas existem também algumas praças arborizadas (2.014.842 m²) (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996a) que tornam ainda maior a participação do verde na urbanização da cidade. Alguns destes parques, praças e bosques têm elementos que representam várias etnias e são principalmente ligados aos maiores grupos de imigrantes de Curitiba e do Paraná. Originalmente a função ambiental dos parques era a regularização dos rios que atravessam a capital, de

maneira a evitar enchentes. Queria-se, igualmente, impedir a urbanização incontrolável nestas áreas e preservar e proteger as fontes de água e bosques naturais, como também sanear áreas urbanas. Buscava-se ainda valorizar os bairros e, por último, homenagear, com os parques e praças, homens públicos e grupos étnicos. Além disto, busca-se recentemente um turismo urbano nestes locais (OLIVEIRA, M., 1996). Desta forma estes espaços representam um elemento multifuncional dentro da cidade, desempenhando funções estruturais, ecológicas e sociais. Apesar de se tratar de uma segunda espacialização material, esta intervenção se deve em muito a um discurso simbólico, uma representação da primeira espacialização. Neste sentido, a cidade aparece não como um lugar de moradia, mas como um palimpsesto de uma política semiótica.

Nos anos 80, com a conjuntura redemocratizante e com o surgimento dos movimentos sociais urbanos no Brasil, a ênfase de discussões sobre o planejamento urbano mudou para temas sociais, como a participação popular. No período de 1982-88, por exemplo, o PMDB (Partido Movimento Democrático Brasileiro) de Curitiba, com os prefeitos Maurício FRUET e Roberto REQUIÃO, lançou nas suas gestões políticas setoriais marcadas por um apelo “social”. Mas os movimentos populares não tinham intensidade suficiente para romper com a ideologia legitimadora do planejamento urbano tecnocrático de Curitiba (OLIVEIRA, 2000, p. 56, 187). Na gestão de REQUIÃO foi elaborado pelo IPPUC o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU), acrescentando novas diretrizes para o desenvolvimento da cidade, baseado num modelo de sub-centros. A idéia de criar centros secundários foi descartada, de novo, na terceira gestão de LERNER a partir de 1989 (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 20).

Na sua terceira administração como prefeito, Jaime LERNER (1989-92), agora eleito democraticamente, optou por enfatizar um planejamento urbano estético, voltado para o meio ambiente e a promoção do turismo, sobretudo devido ao esgotamento do Plano Diretor da cidade. Neste momento percebeu-se com toda clareza o falecimento do modernismo e a ascensão do projeto pós-moderno, em partes já aplicado durante os anos 60 e 70 no planejamento urbano de Curitiba. Segundo

HARVEY (1992, p. 69), os propósitos sociais do modernismo não se encontram mais no projeto do pós-modernismo, que atua com princípios de estética e uma beleza “desinteressada” em outros fins, como fins sociais. Percebe-se neste ponto que a redemocratização do Brasil, e com isso a afirmação dos direitos sociais, choca-se com as idéias do pós-modernismo no planejamento urbano.

As idéias do pós-modernismo são realizadas através de espetáculos urbanos, instrumentos na competição pela atração de investimentos entre as cidades nos dias de hoje. São descartadas as visões integrais da cidade e retomadas visões fragmentadas do espaço urbano. O planejamento urbano realiza obras de curto prazo, sempre visando o impacto visual, o valor turístico, inovador e tecnológico. Por isso, em Curitiba foram criados a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, a Rua 24 Horas e as estações-tubo futurísticas de ônibus, entre outros. Além disso, a política ambiental é o pilar da terceira gestão de Jaime LERNER como prefeito, mas focalizando principalmente o lazer da classe média. Programas como a reciclagem de lixo (“Lixo que não é Lixo”), o “Câmbio Verde”, a criação de bosques e parques e a educação ambiental¹¹ são internacionalmente reconhecidos e elogiados por seu apelo ambiental (OLIVEIRA, 2000, p. 59-60).

Rafael GRECA, prefeito que sucedeu Jaime LERNER entre 1993-96, destaca-se na continuação do caráter semiótico das obras, com a mesma ênfase na ecologia e na cultura, junto com a realização de obras de grande efeito visual, como no caso dos Faróis de Saber e das Ruas da Cidadania (OLIVEIRA, 2000, p. 61).

Neste breve roteiro da evolução do planejamento urbano de Curitiba fica evidente que a política pública da cidade é bem sucedida em termos semióticos. Trata-se de uma estratégia política inteligente, pois através de boas idéias e uma manipulação da consciência dos moradores, as classes políticas conseguiram reformar, estruturar e melhorar o espaço urbano e, junto com isto, de certa forma até a vida social em Curitiba. O relatório do IUPERJ/MINTER afirma este sucesso do planejamento urbano de Curitiba, que se deu através da sua dimensão político-

¹¹ Para demais informações sobre a política ambiental ver FREY (1997); MENEZES (1996).

institucional, ou seja, da instalação do IPPUC, que desenha a cidade na sua expressão pós-moderna sem se preocupar muito com a participação popular nas decisões sobre os rumos da cidade (IUPRJ/ MINTER, 1975, p. 12). As intervenções de Curitiba destacam-se, assim, principalmente pela eficiência administrativa, devido à grande coesão das instituições, pela rapidez na implementação, por um certo deslumbramento e pela garantia de competência administrativa devido ao sucesso de obras anteriores (OBA, 1998, p. 293). Trata-se de fato de uma boa junção entre a primeira e a terceira espacialização, com menores efeitos sócio-materiais na malha urbana.

Sobre esses aspectos pode-se citar OLIVEIRA (2000, p. 61): “[...] despeito do esgotamento do plano diretor de Curitiba, persiste a mística de uma cidade planejada, que tem seu crescimento orientado por planejadores competentes e suas políticas públicas definidas de forma racional e objetiva [...]”. Sobretudo a disseminação massiva da imagem moderna veiculada pelos meios de comunicação de massas ajudou a sustentar e fortalecer a imagem positiva da cidade. Até as classes mais baixas são afetadas por este mito, pois ganham através dele uma pseudo-igualdade com a classe média, mesmo não desfrutando da maioria das intervenções urbanas.¹²

Assim, a incorporação da população num processo democrático se faz em Curitiba principalmente por métodos semióticos, que dão a impressão que a cidade lhe pertence. Por isto pretende-se pesquisar os efeitos de alguns elementos fortes da semiótica da cidade, como o sistema do transporte coletivo, o conceito da “Capital Social” e as Ruas da Cidadania para se discutir a influência do *marketing* urbano na vivência dos seus moradores, ou, em termos teóricos, como a semiotização da paisagem urbana (primeira espacialização), apoiada pelas instituições públicas (terceira espacialização), afeta a vivência social e material dos moradores (segunda espacialização).

¹² Para demais informações sobre a construção da imagem de Curitiba ver os livros e artigos de GARCÍA (1993a, 1993b, 1997, 1999).

3.3 Alguns elementos da semiotização do planejamento urbano de Curitiba

3.3.1 Prelúdio - o calçadão

A implantação do primeiro calçadão do Brasil aconteceu em Curitiba, em 1972, na Rua XV, também conhecida como Rua das Flores. A história divulgada deste calçadão é curiosa, mas significativa. Num sábado de madrugada, a rua foi fechada para o trânsito de automóveis e, dentro de 72 horas, as primeiras quatro quadras foram transformadas num calçadão. O sigilo e a rapidez da execução pelo lado da Prefeitura tinham como motivo evitar possíveis protestos e reclamações jurídicas, especialmente dos comerciantes da rua. Cabe lembrar que era a época da ditadura. E, de fato, a medida era polêmica. Já no sábado seguinte à implementação do calçadão um protesto de fãs de automóveis se confrontou com um grupo de crianças brincando e desenhando na rua fechada. Mas com o decorrer do tempo os curitibanos aceitaram e passaram a gostar do calçadão.

O fechamento da Rua XV não foi um ato isolado. Integrou-se num projeto urbanístico geral de revitalização para o centro da cidade. Este projeto procurou beneficiar principalmente pedestres, e não automóveis, estabelecendo uma relação harmônica entre o homem e o seu meio e mostrando o caráter europeu de Curitiba (FREY, 1997, p. 319). Nesta época a moda de instalar calçadas iniciou-se com muito vigor em toda Europa.

Recentemente, com a inauguração da nova Rua XV percebe-se que a Prefeitura, geralmente representante de uma elite da cidade, busca proximidade com os seus cidadãos. A eficiência da estratégia se mostra no fato de que a opinião pública é utilizada (conquistada) como um elemento da política de planejamento. Para os cidadãos de Curitiba o calçadão começa a servir como um novo ponto de referência, e a Prefeitura da época conseguiu projetar-se através desta obra num “*self-marketing*”, mostrando o cuidado com os moradores da cidade. Desta forma, o calçadão foi uma obra executada na segunda espacialização, por um órgão público (terceira

espacialização) que buscou confirmar o seu discurso de um novo cidadão (primeira espacialização).

3.3.2 O transporte coletivo

A cidade de Curitiba também é conhecida internacionalmente pelo seu sistema de transporte coletivo, o qual representa, além da sua funcionalidade, outro elemento semiótico na política urbanística da cidade. O sistema de transporte geralmente garante a integração da cidade através da organização dos movimentos dos seus moradores. Em Curitiba, este sistema também contribui como um elemento de *marketing* para a fama de um bom planejamento. Por isso, já ganhou vários prêmios internacionais, sendo o mais recente dado pela instituição inglesa “*Building and Housing Foundation*” (www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004). Principalmente as famosas canaletas de ônibus expresso têm fama nos EUA, onde não é comum a existência de pistas exclusivas para ônibus.

Mas a história do transporte coletivo de Curitiba começa muito antes, 117 anos atrás. Em 1887 circulou o primeiro bonde na cidade puxado por mulas. Estes bondes eram abertos e pertenciam à Empresa Curitybana que, em 1895, fechou um contrato com a municipalidade para transportar pessoas e cargas, inclusive de malas postais (TRANSURBS, 1997, p. 4), principalmente para os bairros nobres. Desta forma a prefeitura foi associada com a mais moderna forma de transporte da época.

Em 1910 a concessão do transporte público foi transferida para a South Brazilian Railways Ltda., que importou da França as primeiras unidades de bondes elétricos. Estes novos veículos eram fechados e com bancos enfileirados. Enquanto ainda operaram alguns velhos vagões abertos com preços populares, chamados agora os “cara-dura”, os novos bondes serviram a classe média e alta com preços elevados. Observa-se, já nesta época, a divisão da sociedade curitibana através do sistema de transporte, principalmente no seu significado. Na década de 30 foram introduzidos bondes norte-americanos, estes mais seguros e rápidos do que os velhos franceses.

Eles permaneceram até 1952, quando os bondes sumiram da imagem pública de Curitiba, deixando muita saudade até hoje.

Já a partir de 1928 os bondes precisaram concorrer com um crescente número de ônibus e automóveis de aluguel. Primeiramente, foi liberada uma concessão de transporte coletivo para a empresa Companhia Força e Luz do Paraná (CFLP), que possuía 15 ônibus. O serviço deficitário desta empresa levou a Prefeitura, em 1936, à abertura de outras concessões públicas para a exploração do transporte coletivo em geral. Vítima desta nova concorrência, a CFLP decretou falência em 1951. O sistema foi regularizado novamente em 1955, por decisão do então prefeito Ney BRAGA. A cidade foi dividida em 13 partes iguais e passou a ser atendida por 13 empresas (TRANSURBS, 1997, p. 7-8). Mostra-se, assim além do valor sócio dos diferentes tipos de transporte, a forte inserção da mão pública no processo da estruturação do sistema.

Em 1965, o então prefeito Ivo ARZUA PEREIRA, criou o IPPUC com o motivo de colocar em prática o então novo Plano Diretor da cidade, que também previa uma reorganização do sistema viário e do transporte de massa. Foram propostas as “vias estruturais” incorporando três ruas paralelas: duas vias rápidas laterais para veículos particulares e uma via central com uma pista exclusiva no meio, chamada “canaleta”, para os ônibus expressos. Esta via é ladeada por duas pistas de tráfego lento de veículos para acessar o comércio lateral.

Em 1972, o então prefeito Jaime LERNER iniciou a implementação das vias estruturais e da nova estrutura do transporte coletivo. Dois anos depois, em 1974, já começaram a circular os primeiros ônibus expressos, nesta época apenas articulados. Assim, deu-se início à integração física e tarifária do sistema de transporte. Este sistema ampliou-se baseado na construção de “terminais de integração” no fim das vias estruturais, nos quais os usuários podem trocar de ônibus sem nova cobrança, utilizando assim apenas um bilhete para o trajeto completo. No ano de 2004 existiam 21 terminais urbanos de integração (www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004).

Em 1977, durante a segunda gestão de Jaime LERNER como prefeito, foram criadas novas vias estruturais, interligando o oeste com o leste da cidade e também

fazendo a conexão entre o bairro Boqueirão e o centro. Formou-se, desta forma o quadro de cinco grandes corredores na cidade: Sul, Norte, Leste, Oeste e Boqueirão. Três anos depois, originou-se a chamada Rede Integrada de Transporte (RIT), com a primeira linha de ônibus Interbairros fazendo ligações concêntricas entre as vias estruturais.

Também no mesmo ano, as então dez empresas de transporte coletivo passaram a atender toda a cidade num conjunto. Um decreto fixou a tarifa única para a cidade de Curitiba com as viagens mais curtas subsidiando as mais longas (TRANSURBS, 1997, p. 9). Num folheto da Prefeitura de Curitiba (200-, sem paginação) é escrita a seguinte justificativa: “A RIT – Rede Integrada de Transportes – implantada a partir de 1980, permite que os trajetos mais longos, que servem, classicamente, à população de menor poder aquisitivo, sejam subsidiados pelos mais curtos, onde vive a população mais rica.”

Esta idéia parece teoricamente boa, mas está fora da realidade social da cidade. O sistema de transporte público apenas atende uma determinada parcela da sociedade - as classes médias e baixas. A classe alta e parte da classe média na grande parte utilizam o próprio carro e, conseqüentemente, não participam na redistribuição das riquezas dentro do sistema, revelando que este argumento parece apenas servindo no lado retórico sem efeito na vivência dos moradores.

O sistema de transporte público de Curitiba apresenta uma forte presença e coerência através das cores dos seus veículos, que identificam suas funções. Atualmente é composto por seis tipos de ônibus. Os amarelos “convencionais” ligam os bairros com o centro em linhas radiais e diametrais e não são integrados na RIT. Conseqüentemente, os usuários não podem trocar de ônibus nos terminais de integração. Também os microônibus da linha “Circular Centro” de cor branca, que atendem apenas o centro de Curitiba, não fazem parte da RIT.

Todos os outros tipos de ônibus participam da rede integrada. Os ônibus expressos são articulados ou biarticulados, de cor vermelha (Figura 5), e usam a pista exclusiva nos eixos estruturais, as “canaletas” (2004: 72 km). Os ônibus das linhas diretas são de cor cinza, popularmente chamados de “ligeirinhos”. Eles fazem trajetos

longos cruzando toda Curitiba interligando os terminais com os ônibus expressos. Também as linhas dos “interbairros”, pintados de verde (Figura 6), circulam entre os bairros e passam pelos “terminais de integração”, mas param com mais frequência do que os ligeirinhos (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 50, TRANSURBS, 1997, p. 10-17). Os “alimentadores”, de cor laranja, ligam os bairros com os “terminais de integração”.

Figura 5 - Foto de ônibus expresso biarticulado



FONTE: Transporte Coletivo, <www.cargaecia.com.br>.

Figura 6 - Foto do ônibus Interbairros



FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal, <www.curitiba.pr.gov.br>.

Como as linhas convencionais e o Circular Centro não são integrados ao sistema dos terminais, o transporte coletivo de Curitiba é apenas um sistema “semi-integrado” e não, como a propaganda da Prefeitura deixa transparecer, “integrado”.

Freqüentemente aparecem reclamações de usuários sobre o sistema na televisão (“Programa Paraná TV” no Canal 12) e na imprensa (Jornal “Gazeta do Povo”). Principalmente a linha “Inter II”, que interliga vários bairros de Curitiba, sofre

de grande superlotação nos horários de pico, como mostra a carta de Fábio R. dos Santos, publicada na Gazeta de Povo, 14/09/02, p. 15.

Solicito aos órgãos competentes que prestem mais atenção aos passageiros dos ligeirinhos, principalmente nos horários de pico: Faltam barras para se segurar nas portas do ônibus. Só quem já passou por isso, sabe o que estou falando. Não existem locais apropriados para se segurar naquele espaço pequeno. Quando está lotado, cerca de oito pessoas vão se equilibrando, umas nas outras, sem nenhum apoio para as mãos. Uma freada mal-sucedida ou uma curva feita em alta velocidade... vão todos ao chão, quando não se cai por cima de alguém.

Os marcos mais significativos do sistema de ônibus em Curitiba são as estações-tubo, ao lado das “canaletas” dos ônibus expressos e dos itinerários das “linhas diretas”. Elas foram instaladas no início dos anos 90 e localizam-se a cada 400 ou 800 metros de distância umas das outras, servem para o embarque e desembarque e são feitas de estruturas metálicas e de vidro temperado, de forma arredondada. Abrigam até 80 pessoas ao nível da entrada do ônibus (TRANSURBS, 1997, p. 10) (Figura 7). Para chegar neste nível, dispõem de escadas e em alguns casos de um elevador para portadores de deficiências físicas. Infelizmente, observa-se que muitos dos elevadores encontram-se comumente quebrados e não funcionam. O pagamento da passagem ocorre dentro da estação-tubo, reduzindo assim o tempo de embarque nos ônibus. Em 2004 existiam 351 estações-tubo (195 com elevador para deficientes) e 5 mil pontos de parada em Curitiba (www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004).

Figura 7 - Foto de uma estação-tubo em Curitiba 2004



FONTE: Marcos Santos Hara, 2004.

Os dados apresentados na Tabela 1 mostram que o número de veículos e linhas cresceu bastante durante os anos 1990, mas caiu de 1998 para 2000. Este fato deve-se possivelmente ao decréscimo do número de passageiros pagantes na época. O decréscimo contrapõe-se ao aumento constante da população de Curitiba e evidencia uma mudança no transporte da cidade em geral. Enquanto no início do ano 1975 os ônibus transportavam ainda 75% da população, nas 106 linhas existentes (TRANSURBS, 1997, p. 8-9), estima-se que hoje apenas 50% da população use o transporte coletivo. Possíveis razões para esta nova situação podem ser o aumento do número de automóveis, bem como também uma maior exclusão social de pessoas carentes que não podem pagar pelo ônibus reduzindo, assim, o número de passageiros.

Tabela 1 - Evolução de dimensões do sistema de transporte coletivo de Curitiba

	1990	1998	2000	2004
Veículos	1.421	1.643	1.583	2160 (1877 operando)
Linhas	239	396	286	469
Passageiros em total por dia útil	1.194.688	2.000.000	1.542.041	1.900.000
Passageiros pagantes por dia útil	1.049.539	976.603	900.683	1.100.000

FONTES: CURITIBA, Prefeitura Municipal, 200-, sem pág., CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 48-49, www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004).

Observa-se que o número de passageiros pagantes aumenta novamente a partir de 2000, provavelmente devido à ampliação da integração do sistema. Em 2004 foram integrados doze municípios da região metropolitana (a chamada METRO RIT), a partir de 7 novos terminais metropolitanos (www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004). Apesar desta nova fase de integração, o sistema de transporte coletivo é deficiente ainda em alguns bairros periféricos de Curitiba, onde não existem linhas de ônibus com uma melhor funcionalidade.

O serviço de transporte coletivo em Curitiba é executado por 10 empresas particulares que operam através de concessões sob supervisão, desde 1986, da URBS. Esta instituição foi decretada, em 1987, como a única concessionária, competindo-lhe delegar a empresas privadas a operação de serviços de transporte coletivo. Cabe à URBS planejar, operar, explorar e fiscalizar o transporte coletivo e também os táxis da

cidade, incluindo o controle e o registro das empresas e dos veículos, a determinação de itinerários, pontos de parada, horários, frequências e frotas, além de calcular os custos e o valor da passagem (TRANSURBS, 1997, p. 18).

No inverno de 2003 a URBS gerou muita polêmica. Anunciou repentinamente a substituição dos vales-transporte de metal para vales de papel e para um cartão eletrônico, alegando o motivo de que muitos vales de metal em circulação eram falsos. Esta decisão surpreendeu muitas pessoas, especialmente pessoas de baixa renda, que se deslocam cada dia com o uso de ônibus e que tinham vales estocados para se prevenir dos frequentes aumentos de preço da passagem. Na troca dos vales de metal, a URBS não aceitou vales indicados como falsos, definidos através de critérios aplicados pela própria URBS, e também os recolheu, reduzindo a possibilidade das pessoas moverem ações contra a URBS. Muitas pessoas perderam, assim, uma parte de seus vales e a ação de troca dos vales gerou um grande desconforto e coincidiu com o desligamento da diretora da URBS, Yara EISENBACH. Um detalhe interessante neste episódio é que a URBS alegou que apenas 70% dos vales de metal que circulavam eram verdadeiros, o que implica que o preço real da passagem poderia se tornar 30% mais barato após esta ação envolvendo os possuidores de vale transporte e a retirada dos falsos vales de circulação.

A crítica do preço elevado do transporte coletivo de Curitiba é comum na cidade; trata-se de um dos mais altos no Brasil. Atualmente (Setembro 2004), a passagem de ônibus custa R\$1,90, representando um aumento de 153% em 5 anos desde 1999, enquanto, ainda hoje, o sistema de transporte da cidade do Rio de Janeiro apenas cobra R\$1,30. O que faz o sistema de transporte coletivo de Curitiba mais caro? Pode-se pensar que é o sistema da integração, pois este é muito menos presente no Rio de Janeiro. Infelizmente, não existe transparência no cálculo do preço, tanto que quase todos os candidatos a prefeito (eleições municipais 2004) exigem agora um novo cálculo da passagem caso sejam eleitos. Por isto, não se pode responder esta pergunta aqui, mas constata-se que o alto preço é responsável por uma diferenciação social dentro do sistema de transporte.

Na propaganda da Prefeitura de Curitiba, o sistema de transporte é um sistema "modelo", associado ao "Sistema de Primeiro Mundo", à "modernidade", à "rapidez", à "pontualidade" e à "eficiência". A Prefeitura tenta capitalizar com esta imagem uma idéia de eficiência burocrática nos serviços públicos, fato muito exigido num sistema capitalista pelos cidadãos, que imaginam uma cidadania plena para o Primeiro Mundo. Entretanto, a maioria dos usuários nunca foi visitar cidades do "Primeiro Mundo" e assim não têm referências diretas para comparar os sistemas. Conseqüentemente, elementos como estações-tubo ou canaletas são signos vazios para eles, escondendo principalmente o fato que - na maioria das cidades européias - o transporte público se faz em grande parte em cima dos trilhos, como com bondes, metrô e trens suburbanos. Consciente disto, a própria Prefeitura fala agora de um "metrô de superfície" para completar o pastiche (FREY, 1997, p. 339). Apesar do metrô ser muito mais rápido do que os ônibus expressos, pois anda sem semáforos em cruzamentos e com menos pontos de paradas, além de funcionar seguramente no subterrâneo, o sistema poluidor e relativamente lento na cidade de Curitiba é apresentado como um sistema sustentável. Assim, a propaganda se aproveita e até fortalece o desconhecimento da população local.

No contexto do Brasil, entretanto, um outro elemento semiótico do sistema de transporte é mais destacado: as cores unificadas dos ônibus. Uma das características do transporte público no Brasil são as concessões para empresas privadas. Por isto, em muitas cidades, principalmente no Nordeste, Norte e Centro-Oeste, mas também em outras localidades, os ônibus são das cores das próprias empresas. As cores dos ônibus de Curitiba, entretanto, ajudam a identificar não as empresas, mas o trabalho da prefeitura através da organização do sistema com diversos tipos de ônibus. Por isto, será pesquisada posteriormente a influência deste lado simbólico na percepção dos moradores.

3.3.3 Interlúdio - o sistema de bicicletas

Um outro elemento semiótico relativo ao transporte público de Curitiba é o sistema de ciclovias. As bicicletas representam um transporte alternativo e bastante comum, muitas vezes visto como ecológica e socialmente sustentável, principalmente no Primeiro Mundo, como nos Países Baixos, na Bélgica, na Dinamarca e na Alemanha. Em Curitiba, entretanto, as bicicletas têm outra conotação. Em Curitiba são elementos da cultura da classe alta e média. Não se trata de um elemento popular do transporte, mas aparece como um elemento da diferenciação e segregação social através de uma espacialidade diferente. Uma vez mais recai-se na diferenciação entre a primeira espacialização, que é ideológica (ecologia, sustentabilidade), e a segunda espacialização, que é material.

Em Curitiba existem apenas 120 km de ciclovias, em contraste com uma rede de 3.347 km de ruas (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 52). A prioridade para o transporte motorizado individual e a falta de manutenção das ruas impedem, em muitos casos, um transporte eficiente com a bicicleta e, assim, apenas as ruas largas, geralmente em proximidade aos parques e nos bairros de classe média e alta, apresentam condições suficientes para ciclovias. Assim, desfaz-se novamente o mito de uma cidade européia, uma vez que este conceito fica restrito a uma determinada classe no Brasil.

3.3.4 O Lema da “Capital Social”

Desde os anos setenta observa-se a semiotização como um forte elemento no planejamento em Curitiba, acompanhando sempre as tendências acadêmicas. Desta forma o funcionalismo, o ecologismo e o culturalismo transformaram a paisagem de Curitiba, fazendo dela uma cidade nacional e internacionalmente conhecida. Após cada fase discursiva, alguns elementos realizados destes discursos permanecem fisicamente visíveis na malha urbana, transformando a primeira espacialização num traço corporal-material como segunda espacialização.

As canaletas, por exemplo, representam a primeira fase de planejamento urbano baseado nos moldes do funcionalismo. A fase ecológica é representada por uma folha verde no traço escrito de “Curitiba”, além da Universidade Livre do Meio Ambiente, do programa "lixo que não é lixo" e da instalação de vários parques. Os bosques étnicos, em seguida, valorizam as culturas representando a fase culturalista no planejamento, como também os Faróis de Saber e o Memorial da Cidade.

Com o novo século, Curitiba entrou também numa nova fase do discurso social do planejamento urbano, tendo em vista a democratização crescente da sociedade brasileira. Por isto, elementos como creches, postos de saúde, instituições de educação e bibliotecas foram utilizadas para ampliar a imagem de Curitiba como “Capital Social”. Na Figura 8 são apresentados os novos logotipos para a cidade.

Figura 8 - Logotipos da “Capital Social” de Curitiba



FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal, <www.curitiba.pr.gov.br>.

Desde a reeleição do atual Prefeito Cassio TANIGUCHI, no ano 2000, o planejamento urbano de Curitiba foi intitulado como “planejamento social”, objetivando a criação da “Capital Social” do Brasil. Percebe-se aqui uma nova forma de *marketing* urbano. A falta de uma proposta coerente da administração para uma política social a levou a aproveitar-se do discurso da oposição na concorrência eleitoral, criando enfoques semióticos como postos de saúde, creches, escolas, além de programas de conscientização e educação no trânsito.

Desta forma, o planejamento urbano de Curitiba apresenta, semioticamente, conceitos incluídos nas idéias do desenvolvimento sustentável promovidos no Fórum Mundial das Cidades no Rio de Janeiro em 1992, fundamentados nos princípios da Agenda Local 21 e no Fórum Social Mundial em Porto Alegre.

O crescente uso discursivo das tendências acadêmicas se deve provavelmente ao esgotamento do Plano Diretor de 1966 e à falta de um novo Plano Diretor para a

cidade. Por isto, o planejamento urbano agora consiste apenas de programas individuais como, por exemplo, o Programa Mãe Curitibana, o Programa Nossa Vila e o Programa Cidade Segura, nos quais os recursos financeiros são restritos e aplicados com conceitos vagos sobre o desenvolvimento global no futuro de Curitiba em situações emergenciais (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002).

Entretanto, Curitiba tem inúmeros problemas sociais, como qualquer outro grande centro urbano. Estes, infelizmente, ficam menos visíveis atrás da imagem positiva desenhada pelo planejamento urbano que, assim, indiretamente evita uma discussão mais ampla destes problemas.

Não pode ser negado que alguns indicadores usados nas campanhas de propaganda são favoráveis. Por exemplo, na “Capital Ecológica” existem áreas verdes “abundantes”, 51,5 m² por habitante (com arborização viária) (dados de SMMA 2000 em CURITIBA, Prefeitura Municipal, 200-, sem pág.). Entretanto, muitos não são acessíveis ao público em geral, pois a maioria dos parques e bosques se encontra no norte da cidade, uma área de residencial dominada principalmente pelas classes média e alta. No sul de Curitiba, onde reside a grande maioria da população mais pobre, entretanto, há poucos parques e, fator importante, com as tarifas caras do ônibus, estas pessoas não têm recursos para ir aos parques e bosques no norte. Por isto surgiu na última campanha eleitoral para a Prefeitura um “planejamento de classes” que debate a falta de parques no Sul da cidade. Neste caso, o discurso ecológico é ampliado pelo discurso social, o que traz efeitos na reestruturação da cidade.

Na “Capital Social” vivem ainda 200.000 pessoas em 241 áreas de ocupação irregular (GAZETA DO POVO, 05.10.2003. p. 16) e 47% das casas não têm esgoto tratado (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 200-, sem pág.). Este fato pode ser comparado ao ano de 1995, quando existiam apenas 137 áreas de ocupação irregular com aproximadamente 100.000 habitantes (SAMEK, 1996, p. 101), representando um grande aumento. Em sete anos, o número de pessoas vivendo em áreas não regularizadas duplicou, contrariando a idéia de uma “Capital Social”. Mais contraditório ainda é o fato de que uma parcela desta população pode ter sido atraída especialmente pelo impacto causada pela propaganda positiva.

Além disso, é estranhamente contraditório que na “Capital Social” a passagem de ônibus seja uma das mais caras do Brasil. Desta forma, o próprio sistema de “integração” intensifica a segregação social. Tendo em vista estes fatos, não surpreende que a famosa boa qualidade de vida em Curitiba não se confirme no ICV (Índice de Condições de Vida), que caiu de 0,835 (1991) para 0,808 (2001) (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 200-).

Também as questões de falta de segurança são pontos críticos nos discursos sobre a cidade de Curitiba. Estabelecer uma boa qualidade de vida, tipo de Primeiro Mundo, significaria para o planejamento urbano combater a criminalidade através da diminuição das desigualdades sociais no próprio espaço urbano, o que não é verificado (SAMEK, 1996, p. 159-164).

Todos estes elementos problemáticos indicam que o discurso político fica na contra-mão da evolução da cidade em si. Como este trabalho não se presta a uma investigação desta discrepância, mas sim a uma pesquisa sobre as técnicas semióticas no planejamento urbano de Curitiba, referenciar-se-á, em seguida, apenas aos elementos discursivos.

Num suplemento editado na ocasião da comemoração dos 310 anos de Curitiba, o Jornal “Gazeta do Povo” publicou um desenho significativo neste sentido (Figura 9).

Figura 9 - Desenho “Visões do futuro”



FONTE: MONTEIO; RAYMOND, 2003.

Intitulado “visões do futuro”, este desenho mostra dois super-heróis representando um casal de homem e mulher, cidadãos de Curitiba. Não há outras pessoas na cena. A mulher fala para o homem: “Flash, o que fizeram com a nossa cidade?” Ele responde: “É querida, Curitiba não é mais a mesma... só acrílico e fantasias.” Desta forma, o desenho apresenta uma crítica do desenhista da Gazeta do Povo à política e ao planejamento urbano de Curitiba, o qual está descuidando dos problemas da vivência material dos seus moradores. Mostra um mundo de acrílico, material artificial muito usado pelos arquitetos pós-modernos, que exprimem na estrutura física da cidade as suas fantasias sem ou com pouca utilidade prática para a população.

Nesse sentido, Curitiba poderia ser uma cidade sem cidadãos que constroem e vivem a cidade, mas com cidadãos-fantasmas que participam apenas nas imaginações dos planejadores. Falta ainda uma participação real, fundamento de cada cidadania. Desta forma, a mulher da caricatura acerta quando alega que os políticos e planejadores, mas não o povo curitibano, fazem isto com a cidade (MONTEIRO; RAYMOND, 2003).

3.3.5 As Ruas da Cidadania

Com a redemocratização do país a população ganhou vários direitos e deveres através da Constituição de 1988 da República Federal do Brasil. Em consequência disto, o planejamento urbano e as políticas sociais das cidades precisaram se adaptar a esta situação. Em Curitiba o planejamento urbano, com seu viés semiótico, sempre se destacou com obras simbólicas de grande efeito visual, trazendo o espetáculo para a cidade. Ele é um instrumento de atração para investimentos e pretende satisfazer os anseios dos consumidores das classes média e alta (GARCÍA, 1997, p. 55-56). Mas, desta forma, não deixa espaço para uma participação mais ampla da população, inclusive da parcela marginalizada.

Nos anos 90, entretanto, quando o Brasil torna-se mais consciente em relação aos direitos dos cidadãos, foram criadas as “Ruas da Cidadania”. Estes centros de

atendimento público são localizados nos bairros da cidade para “abrigar e ampliar os espaços de exercícios dos direitos de cada cidadão” (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 1). Esta seção do trabalho visa mostrar os objetivos e o funcionamento destas “Ruas da Cidadania” e discutir qual é o conceito de cidadania que se exprime nas “Ruas da Cidadania”.

A administração pública, no Brasil e fora dele, está passando por uma fase difícil de transformação. A Prefeitura de Curitiba entende como administração pública um conjunto de serviços públicos destinados a executar programas de governo no município. Estes são orientados na gestão de qualidade total e na gestão de processos das grandes empresas, aplicando princípios como simplificação de procedimentos, rotinas e formulários, com capacitação gerencial, técnica e administrativa, análise dos sistemas de autoridade e um sistema integrado de informações e protocolos (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 7).

Baseadas nestes princípios foram concebidas oito "Administrações Regionais" em Curitiba para diminuir a excessiva polarização do centro e iniciar uma ativação dos centros secundários. Na Figura 10 é apresentado o mapa de Curitiba dividido nas oito Administrações Regionais, enfatizando a Administração Regional do Boqueirão como um exemplo.

Figura 10 - Administração Regional do Boqueirão



FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal, <www.curitiba.pr.gov.br>.

Em algumas sedes dessas Administrações Regionais encontram-se “Ruas da Cidadania”, num total de sete (ver Tabela 2). Uma oitava Rua foi planejada para a Regional Cajurú, com inauguração prevista para 1999, mas não se concretizou. Hoje

se encontra lá uma central de abastecimento alimentar da Prefeitura Municipal de Curitiba, num antigo barracão do IBC (Instituto Brasileiro de Café) (Figura 11).

Figura 11 - Foto do antigo barracão do IBC, previsto como Rua da Cidadania para a Regional Cajuru



FONTE: Marcos Santos Hara, 2004.

Quatro das sete “Ruas da Cidadania” estão instaladas ao lado de um terminal de integração do transporte público. A mais recente Rua da Cidadania se localiza na Administração Regional Bairro Novo e foi instalada no bairro Sítio Cercado em junho de 2001. Três anos depois, em setembro de 2004, ainda não haviam sido incluídas informações sobre esta Rua da Cidadania na página da internet da Prefeitura, eventualmente por se tratar de uma região de moradores de menor poder aquisitivo, assumindo assim uma menor utilização da internet por estes. Pode-se então notar que a diferenciação social também influencia a organização das sete Ruas da Cidadania.

Tabela 2 - As Ruas da Cidadania - Localização e Área Construída

Rua da Cidadania	Localização	Área
Matriz	Praça Rui Barbosa (Bairro Centro)	15.000 m ² ¹³
Boqueirão	Terminal do Carmo (Bairro Boqueirão)	7.200 m ²
Portão	Terminal da Fazendinha (Bairro Fazendinha)	6.600 m ²
Boa Vista	Cruz. Av. Paraná/ R. Fernando de Noronha (Bairro Boa Vista)	5.500 m ²
Santa Felicidade	Terminal de Santa Felicidade (Bairro Santa Felicidade)	7.000 m ²
Pinheirinho	Terminal de Pinheirinho (Bairro Pinheirinho)	6.200 m ²
Bairro Novo	Rua Tijucas do Sul, 1700 (Bairro Sítio Cercado)	?

FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 24.

As Administrações Regionais têm antecedentes nas “Freguesias”¹⁴, órgãos planejados na gestão de Maurício FRUET e realizados na gestão de Roberto REQUIÃO, prefeito de 1985 a 1988, que tinham o objetivo de materializar a participação popular na administração pública (OLIVEIRA, 2000, p. 105). Na gestão de Rafael GRECA como prefeito, de 1993 a 1996, foram concretizados planos de descentralizar localmente a Administração Municipal de Curitiba. O Instituto Municipal de Administração Pública (IMAP) elaborou um projeto de descentralização político-administrativa e o IPPUC fez o projeto arquitetônico das “Ruas da Cidadania”, estabelecendo a medida que cada Administração Regional receberia uma unidade (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 10).

As “Ruas da Cidadania” são vistas pela Prefeitura como “obras urbanísticas” integrando equipamentos públicos, comércio e lazer num eixo central, parecendo uma rua. Arquitetonicamente, as “Ruas da Cidadania” constroem um ponto de referência. São todas compostas por uma cobertura amarela e por paredes vermelhas, à exceção da Rua do Bairro Novo. A primeira unidade da “Rua da Cidadania”, da Administração Regional do Boqueirão, foi implantada junto ao Terminal do Carmo de transporte público, evitando assim deslocamentos desnecessários da população até o centro da

¹³ A área da Rua da Cidadania Matriz no Centro de Curitiba é duas vezes maior que das outras, pois junto a esta Rua da Cidadania encontra-se uma feira de artesanato, frutas e verduras.

¹⁴ Nome popular vindo da organização tradicional religiosa.

cidade (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002, p. 19) (Figura 12, Figura 13, Figura 14 e Figura 15).

Figura 12 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão e do Terminal do Carmo, Vista



Inteira

FONTE: Marcos Santos Hara, 2004.

Figura 13 - Foto aérea da Rua da Cidadania Boqueirão



FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal,
<www.curitiba.pr.gov.br>.

Figura 14 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão e do Terminal do Carmo



FONTE: Marcos Santos Hara, 2004.

Figura 15 - Foto da Rua da Cidadania Boqueirão, vista interna



FONTE: Marcos Santos Hara, 2004.

Conceitualmente, as “Ruas da Cidadania” foram criadas com a intenção “de democratizar o acesso aos serviços e às informações, e de encurtar distâncias entre governo e comunidade” (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 1). Elas atendem “os princípios de igualdade das necessidades e dos interesses dos cidadãos, de acessibilidade às informações e serviços e de qualidade dos serviços, através do estabelecimento de critérios de eficiência e eficácia” (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 2). Neste sentido, os objetivos gerais das “Ruas da Cidadania” são:

- aproximar ações e serviços dos cidadãos,
- adequar ações e serviços às características de cada região,
- facilitar o exercício da cidadania,
- ser um pólo de manifestação cultural, esporte e lazer e
- ser um espaço de integração de administrações nos níveis regional, municipal, estadual e nacional (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002, p. 20).

Além de sediarem as Administrações Regionais, todas as secretarias municipais mantêm núcleos de atendimento funcionando nas “Ruas da Cidadania” como, por exemplo, a Secretaria Municipal do Urbanismo, a Secretaria Municipal de Finanças e a Secretaria Municipal de Administração. Ao lado dos serviços municipais pode-se encontrar também serviços estaduais, tais como postos da SANEPAR e da COPEL, e serviços nacionais, como a Agência do Trabalhador. Além disto, há postos bancários, lojas de comércio e lanchonetes. As “Ruas da Cidadania” ainda oferecem biblioteca, auditório e área de lazer, composta por ginásio de esporte coberto e quadras poli-esportivas, tornando-as pontos de encontro para a comunidade (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000, p. 20). Na Figura 16 é apresentada uma lista completa de serviços encontradas na Rua da Cidadania de Boqueirão.

As instituições originárias das Ruas da Cidadania, as Administrações Regionais, recebem solicitações relativas a obras de construção como valetas, antipó, recuperação de pavimentos e calçadas, poda de árvores e limpeza de praças, e encaminham estas solicitações para o órgão responsável na Prefeitura. Por exemplo, as relativas ao meio ambiente são encaminhadas à Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Este fato mostra que as Administrações Regionais não têm um poder decisivo, sendo elas dependentes dos órgãos centrais da Prefeitura Municipal de Curitiba. Assim, os “Núcleos Regionais”, administrações regionais e setoriais, são apenas órgãos de descentralização (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 11), e não de democratização no processo urbanístico, o que questiona o processo da cidadania. Por isto, faz-se agora uma pequena reflexão sobre a forma de cidadania que se exprime neste tipo de medida urbanística.

Figura 16 - Serviços ofertados na Rua da Cidadania Boqueirão

<p>Serviços Municipais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administração Regional • Banco Social • COHAB • Fundação de Ação Social (FAS), Direito da Família, Liceu de Ofícios, Empório Metropolitano, Conselho Tutelar • Fundação Cultural de Curitiba • Biblioteca • Guarda Municipal • Profissão Empresário • Secretaria Municipal de Agricultura e do Abastecimento, Armazém da Família • Sacolão Curitibano • Secretaria Municipal de Administração, Carteira de Trabalho • Secretaria Municipal de Educação • Secretaria Municipal do Esporte e Lazer • Secretaria Municipal das Finanças • Secretaria Municipal do Meio Ambiente • Secretaria Municipal da Saúde • Secretaria Municipal do Urbanismo • URBS <p>Serviços Estaduais</p> <ul style="list-style-type: none"> • COPEL • Corpo de Bombeiros • Instituto de Identificação • Polícia Militar • Receita Estadual • SANEPAR • Vara da Infância e da Juventude <p>Serviços Federais</p> <ul style="list-style-type: none"> • CREA/PR • Agência do Trabalhador <p>Outros Serviços</p> <ul style="list-style-type: none"> • Associação Comercial do Paraná • Banco do Brasil • Banco Itaú • Central de Arrecadação • Junta do Serviço Militar • Auditório • Ginásio de Esporte coberto • Lojas e Lanchonetes
--

FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal (sem ano).

O Brasil democrático ganhou, em 5 de outubro de 1988, sua nova Constituição votada por representantes do povo brasileiro focalizando a idéia do cidadão. O cidadão é um indivíduo que está no gozo de direitos civis e políticos do Estado, mas também tem deveres, como o dever de votar, de participar na vida

coletiva, de solidariedade, de pagar impostos e de prestar serviço militar ou civil. Estes fatores qualificam a cidadania como um elemento do Estado.

Os seus direitos civis podem ser divididos em quatro dimensões: a dimensão social, a econômica, a educacional e a existencial (HERKENHOFF, 2001, 17-24). Em consequência, o planejamento urbano e as políticas sociais das cidades precisam se adaptar a esta nova situação, configurando as relações entre os grupos da sociedade brasileira numa nova forma. Neste contexto, também o planejamento urbano, como elemento básico da formação do espaço vivido do cidadão, precisa respeitar os direitos dos cidadãos de uma forma mais ampla. Isto inclui a participação da população na formulação de políticas públicas, como é previsto no novo Estatuto da Cidade (HERKENHOFF, 2001, p. 17-24).

O primeiro artigo do capítulo dos direitos sociais da Constituição brasileira nomeia os direitos sociais: a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados. Além disto são mencionados: o direito das crianças a creches e pré-escolas, a proteção do consumidor e as políticas que assegurem o bem-estar da população (HERKENHOFF, 2001, p. 161, 215).

Segundo a lei constituinte, as principais políticas deveriam ser políticas sociais para assegurar estes direitos sociais. Pedro DEMO analisa as políticas sociais sob enfoque marxista. Para ele, “política social pode ser contextualizada, de partida, do ponto de vista do Estado, como proposta planejada de enfrentamento das desigualdades sociais”. Mas, segundo a lógica do poder, toda política social de origem “superior” corre o risco de ser estratégia de controle social e desmobilização dos “desiguais” (DEMO, 1996, p. 14).

Também, a socióloga Teresa SALES percebe essa tendência na sociedade brasileira para a estruturação desigual, e busca as suas raízes na história brasileira num artigo intitulado “Raízes da desigualdade social na cultura política brasileira”. Nele, a autora estabelece a tese de que a cultura de dádiva sobreviveu, e esta chega ainda hoje a substituir os direitos básicos de cidadania (SALES, 1994, p. 26). “Os direitos básicos à vida, à liberdade individual, à justiça, à propriedade, ao trabalho; todos os direitos

civis, enfim, para nosso homem livre e pobre que vivia na órbita do domínio territorial, eram direitos que lhe chegavam como uma dádiva do senhor de terras” (SALES, 1994, p. 30). Sales escreve que a “fetiche da igualdade”, nos conceitos da “democracia racial” de Gilberto Freyre e o “homem cordial” de Sergio Buarque de Holanda, “tem ajudado a dar uma aparência de encurtamento das distâncias sociais, contribuindo desta forma para que situações de conflito freqüentemente não resultem em conflito de fato, mas em conciliação” (SALES, 1994, p. 27).

Considerando-se as teses de Teresa SALES, pode-se colocar que as políticas sociais chegam à população principalmente através do assistencialismo. Apesar da exclusão social, que muitas vezes se mostra violenta na maior parte da população brasileira, os governos reagem desta forma cordial, pintando uma imagem de convivência. O Agir dos poderes públicos, essencial na segunda espacialização, confronta-se com o Agir dependente dos assistidos. Assim, mesmo tentativas como a reforma agrária, políticas de emprego, melhoramento do sistema da saúde, etc., apresentam muitos elementos do assistencialismo, realizando o dever da sociedade civil para a inclusão de partes da população, mas sem a elaboração de um verdadeiro conceito de cidadania (HERKENHOFF, 2001, p. 233).

Esta pobreza política pode ser condensada na precariedade da cidadania. Políticas participativas, como executadas em associações populares e com cidadãos individuais, necessitam, sim, da participação do Estado, mas este não pode ser a raiz, a origem deste direito.

Porém, exatamente esta situação encontra-se em Curitiba. As políticas públicas de Curitiba sempre tiveram um caráter setorial, e são voltadas para o trânsito, o meio ambiente, a cultura, e, nos últimos anos, a questão social. Esta setorialização divide o cidadão em funções individuais a serem cumpridas. Já sob o governo militar, a Prefeitura atendeu as demandas fundamentais da cidade, legitimando-se sempre pelo recurso à mística da tecnocracia, normalmente influenciada por vários setores da elite na elaboração e implementação da sua política, estabilizando desta maneira a divisão das classes e a desigualdade social (OLIVEIRA, 2000, p. 186). SAMEK (1996, p. 23) afirma sobre este ponto: “Sob o manto da eficiência administrativa e da competência

urbanística, [...] estreitaram-se os laços clientelistas entre poder público e setores da iniciativa privada, ao tempo em que bloquearam os espaços de participação popular.”

Hoje, entretanto, a política clientelista perde cada vez mais espaço. O eleitor começa a dar preferências à políticas preocupadas com a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos (SAMEK, 1996, p. 10), e esta fiscalização acontece principalmente na esfera municipal, onde se pode pressionar e fiscalizar diretamente os prefeitos e vereadores.

Nas grandes cidades, a execução de uma política imediata é difícil. Por isto, o espaço do bairro, onde a pessoa reside, torna-se um lugar ideal para debater temas de seu interesse. Mesmo quando as pessoas não comparecem aos encontros no bairro, elas podem saber e participar através da comunicação cara a cara, que ocorre naturalmente no local. Por isto, as Associações de Moradores têm sido uma escola de cidadania, representando uma participação popular nas discussões de interesse municipal (HERKENHOFF, 2001, p. 189-191). Esta situação significa para o planejamento urbano colocar o foco nos bairros da cidade, junto aos moradores, sem perder a visão integral e total da cidade (HERKENHOFF, 2001, p. 189-191).

Em Curitiba, a instalação das Ruas da Cidadania impede uma maior maturidade do cidadão por causa de um falso conceito de cidadania, que pode ser interpretado como inconstitucional. Na fase de redemocratização, os movimentos sociais urbanos da cidade ainda não conseguiram desenvolver uma ideologia legitimadora do planejamento urbano para a cidade, devido possivelmente à ampla predominância da atual imagem positiva da cidade (OLIVEIRA, 2000, p. 187). Esta luta na primeira espacialização cria a configuração da cidade, tornando a malha urbana um texto de uma administração, e não um tecido de uma população.

As políticas sociais participativas de Curitiba são apenas atendidas através do Programa “Prefeito nos Bairros”, uma série de audiências públicas nos bairros, nas quais técnicos da Prefeitura apresentam à população em cada Regional as intervenções a serem desenvolvidas na comunidade (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002, p. 83). Estas audiências realizam-se nas salas das Ruas da Cidadania, onde as pessoas interessadas podem fazer perguntas relativas às propostas ou entregar por escrito as

suas críticas e sugestões. Depois, o processo interativo entre a Prefeitura e o cidadão pára e não se sabe se estas críticas e sugestões são consideradas ou não. Da mesma forma foi recentemente instalado um processo relativo ao orçamento 2004 de Curitiba, adaptando a elaboração do plano diretor à nova lei do “Estatuto da Cidade”.

Ao contrário de Porto Alegre (ver artigo de FEDOZZI, 2001), onde o orçamento participativo é votado diretamente pelo cidadão, em Curitiba o orçamento é elaborado exclusivamente pela Prefeitura e depois apenas votado na câmara, sem participação direta da população.

Pode-se concluir que a Prefeitura de Curitiba não é organizada com a participação da população. Para ela, “ser cidadão é se sentir parte da cidade” (www.curitiba.pr.gov.br, 23 ago. 2004), deixando o cidadão no âmbito sentimental. A única possibilidade direta de intervenção pode acontecer através de conselhos municipais, regionais e locais, previstos na Lei Orgânica de Curitiba. Neles a população pode participar diretamente em discussões de questões setoriais. Estes conselhos funcionam de forma independente da administração municipal, sendo que a participação nos mesmos é gratuita e considerada de caráter público relevante (SAMEK, 1996, p. 23). SAMEK (1996, p. 30) destaca, entretanto, que o único conselho de Curitiba que se consolidou e está atuando é o Conselho Municipal de Saúde, sendo os outros colocados à margem pela administração municipal.

Uma análise de alguns elementos semióticos, baseada no do conceito das três espacializações de FOUCAULT evidencia as interações entre discursos, materializações e institucionalizações. Para esta análise as Ruas da Cidadania são um bom exemplo.

Surgidos numa conjuntura política de democratização, elas impedem – por meio de sua restrição material – uma maior inclusão do cidadão, monopolizando o poder definitivo através da administração baseada em processos no nível da terceira espacialização. Assim, a descentralização não serve para uma aproximação direta entre cidadão e administração, criando uma nova forma de institucionalização, mas restringe a plena expressão do cidadão no seu espaço material através do controle do Estado. Mesmo com um planejamento urbano mais moderno no sentido funcionalista, que

evita congestionamentos nas vias de trânsito, poluição, maior custos de deslocamento e preserva o centro histórico da cidade para outras atividades, por exemplo, culturais, o cidadão fica mais afastado da vida pública pelas "Ruas da Cidadania", sendo submetido a elas e não se apoderando delas. Ciente disto, a Prefeitura entrou, na primeira espacialização, num contra-ataque a esta crítica, alegando: "O processo de descentralização administrativa da cidade, através da criação das Administrações Regionais e posteriormente das "Ruas da Cidadania", é um dos movimentos mais importantes no incremento da participação da sociedade. A transferência de poder para a esfera mais próxima aos cidadãos amplia os canais de representação popular" (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002, p. 83).

A Prefeitura (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2002, p. 4) ainda constata: "A participação comunitária, um dos princípios mais caros para a agenda 21, esteve sempre na história da cidade [...]". Infelizmente, a descentralização não distribuiu o poder, mas apenas a administração. SAMEK (1996, p. 38) afirma: "Existe uma cultura, ainda enraizada na administração municipal, que impede a descentralização de atribuições e responsabilidades e, conseqüentemente, maior eficiência na prestação de serviços". O prefeito GRECA não queria criar "uma nova instância de poder regional, nem uma estrutura orgânica para a Rua da Cidadania, mas apenas uma descentralização de alguns serviços, atualmente centralizados" (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 1996b, p. 11). Para a Prefeitura "a Rua da Cidadania é a filial da Prefeitura nos bairros, símbolos de descentralização administrativa" (TRANSURBS, 1997, p. 32). Desta maneira, as "Ruas da Cidadania" não contemplam os princípios de participação ampla na configuração da sociedade.

Mesmo sendo assim, deve-se constatar um pequeno avanço conquistado pelas "Ruas da Cidadania". Como elas são espaços mais próximos aos moradores, fica mais fácil para estes exigirem seus direitos. A mera existência física das Ruas desperta a consciência dos cidadãos para o fato de que existe alguma coisa chamada Cidadania.

A Prefeitura está aparentemente ciente desse "problema mobilizador" e por isto coloca um forte efetivo da Guarda municipal e da polícia neste espaço, demonstrando a supervisão permanente do cidadão. Geralmente, ações públicas típicas

para o calçadão, como atividades políticas, venda de arte na rua, entrevistas com transeuntes, e nenhuma outra expressão particular garantida pelos artigos 5 e 220 da Constituição brasileira são permitidos dentro de uma Rua da Cidadania. Por isto, não foi possível o levantamento de dados empíricos para a realização deste trabalho dentro deste tipo de espaço público. E, curiosamente, até mesmo o orientador deste trabalho já foi expulso, junto com seus alunos de uma Universidade Federal, da Matriz quando tentava explicar, num trabalho de campo, o funcionamento das Ruas da Cidadania.

Entre as grandes metrópoles brasileiras, Curitiba é uma das cidades que oferece melhor qualidade de vida aos seus habitantes, freqüentemente associando a cidade ao Primeiro Mundo. Mas esta alegação é relativa. A maioria dos curitibanos ainda não pode usufruir destes padrões, nem no sistema de transporte, nem nas Ruas da Cidadania. Apesar dos grandes esforços em relação ao planejamento urbano e das políticas sociais, a desigualdade social em Curitiba continua, devido às incoerências entre o discurso (primeira espacialização) e a sua materialização (segunda espacialização). Para que este objetivo seja alcançado o principal obstáculo é composto pelos órgãos públicos, como o IPPUC, a URBS e a própria Prefeitura, que impedem uma cidadania plena. Por isto, é necessária a existência de cidadãos que exijam seus direitos, garantidos pelas leis brasileiras. Para este fim precisa-se de uma educação que ensine sobre a cidadania. Porém, exatamente esta educação é também garantida pelo Estado. Assim fica constituída uma situação circular de dependência entre Estado e cidadãos, evidenciando a necessidade de muito tempo e boa vontade dos dois lados para que os direitos assegurados pela Constituição sejam conquistados.

Tendo em vista esta situação, procura-se verificar, no próximo capítulo, como são as visões dos próprios moradores sobre sua cidade. Estas visões, que são primeiramente apenas virtuais e ideais, são elementos importantes para entender o Agir dos moradores de uma cidade no seu espaço, o que pode compor também a base de reflexões para os planejadores deste.

4 As percepções e os efeitos dos signos do planejamento na população

Tendo sido avaliadas as estratégias semióticas da Prefeitura, são apresentadas neste capítulo visões dos moradores de Curitiba em relação aos efeitos deste planejamento. Desta forma, é seguida principalmente a idéia da Geografia Social, utilizando uma combinação da "*Verstehende Soziologie*" (= sociologia compreensiva) de Max WEBER (1995), da geografia humanística (CLOKE; PHILO; SADLER, 1991) e da geografia da ação de Benno WERLEN (2000), de maneira a revelar as interpretações individuais da semiótica e da funcionalidade dos referidos elementos nas práticas cotidianas da vivência urbana das pessoas. Confronta-se, nesta abordagem, o raciocínio funcionalista e semiótico dos planejadores com a racionalidade subjetiva dos atores moradores (SAHR, 1997, p. 26-27). Desta forma a presente pesquisa se enquadra como uma abordagem pós-moderna, confrontando diferentes racionalidades numa mistura de métodos. Enquanto os elementos individuais são orientados na perspectiva fenomenológica e na teoria da ação (*handlungsorientiert*) em um nível micro-social, as avaliações sócio-críticas, em um nível macro-social, são baseadas na teoria de estruturação de Anthony GIDDENS (1989).

4.1 Metodologia

O trabalho empírico segue essa orientação, combinando métodos qualitativos e quantitativos, sobressaltando métodos qualitativos. Foram desenvolvidos dois questionários, um referindo-se à avaliação do sistema de transporte e da URBS, e o outro à idéia da "Capital Social" e das Ruas da Cidadania. Os questionários foram aplicados aleatoriamente na Praça Rui Barbosa durante os meses junho, julho e agosto do ano 2004, geralmente quando os entrevistados esperavam pelo ônibus. A Praça Rui Barbosa é uma das praças centrais da cidade, onde se localizam a Rua da Cidadania Matriz e inúmeras paradas de ônibus de linhas convencionais, além de várias estações-

tubo de biarticulados, apresentando uma população que é na sua maioria da classe média e da classe média-baixa (Figura 17).

Figura 17 - Foto da Rua da Cidadania Matriz



FONTE: CURITIBA, Prefeitura Municipal,
<www.curitiba.pr.gov.br>.

Foram obtidos 86 questionários, dos quais 75 respondidos completamente, enquanto outros 11 ficaram incompletos devido à chegada do ônibus pelo qual o entrevistado aguardava. Em relação à Rua da Cidadania, 37 pessoas responderam o questionário, das quais 16 declaram não usar esta instituição. Em relação ao sistema de ônibus, foram entrevistadas 29 pessoas que são usuários frequentes do sistema e 11 que pouco utilizam o transporte coletivo de Curitiba, totalizando 40. Todos os questionários foram aplicados em entrevistas, e eram também abertos para comentários dos entrevistados.

O poder político da Prefeitura de Curitiba – uma experiência empírica

Um episódio curioso ocorrido durante a pesquisa deve ser relatado, pois parece bastante revelador em relação ao sistema de poder da cidade de Curitiba e ao uso das Ruas da Cidadania. Como foi avaliado que a forma mais eficiente de se aplicar os questionários sobre as Ruas da Cidadania e a “Capital Social” seria dentro destas

Ruas, foi solicitada uma autorização para a aplicação dos questionários nestes espaços. Este pedido foi feito à Administração da Rua da Cidadania da Regional Boqueirão, no Terminal do Carmo de transporte coletivo.

A administração desta Rua explicou que precisava pedir uma autorização da própria Prefeitura e, para tal, foi requisitado um exemplar do questionário. Como não houve retorno após sete dias (a administração havia comentado que o resultado da consulta sairia em dois dias) realizou-se uma nova visita. Neste segundo encontro, a representante da administração lamentou que infelizmente o administrador da Rua da Cidadania não havia autorizado a aplicação do questionário. Como motivo foi citado o fato de que as perguntas feitas no questionário estavam comprometendo a atuação da Prefeitura. Apenas se todas as perguntas que se referem a coisas negativas fossem excluídas, poderia ser obtida uma autorização. Também seria necessário retirar a expressão "Capital Social". Estas condições, entretanto, inviabilizariam a pesquisa, uma vez que distorceriam e manipulariam os resultados.

Durante a conversa com a representante foi defendido que as perguntas eram objetivas no sentido científico, alegando até mesmo que uma pesquisa deste tipo deveria ser feita, numa democracia plena, pela própria Prefeitura, que deveria avaliar, de uma forma neutra, os resultados da sua atuação e do seu planejamento urbano. A representante da administração concordou plenamente com o argumento, mas declarou-se dependente da decisão dos superiores, sendo funcionária pública da Prefeitura.

Este episódio é certamente bastante revelador em relação à atitude da Prefeitura quanto à função da Rua da Cidadania. O fato de se tentar manipular o questionário e de evitar uma interação livre e aberta entre usuários e a pesquisadora mostra que este espaço, que é definitivamente público, pois se encontra num terreno público e é administrado por um órgão público, não é apto às críticas da população. Mais surpreendente neste episódio é o fato que a administração proíbe o uso do próprio lema da "Capital Social", que em nenhuma parte do questionário era apresentado de forma negativa. Aparentemente as Ruas da Cidadania são apenas

espaços controlados pela administração, numa forma escondida de uma privação do público por um determinado grupo político.

Assim, o comportamento da Prefeitura contradiz a sua própria propaganda: não se percebe uma promoção da cidadania em Curitiba, inclusive a necessária discussão aberta dos problemas e da divulgação de informações transparentes, mas simplesmente um atendimento administrativo.

A escolha da Praça Rui Barbosa se mostra neste sentido bastante adequada, e muitas pessoas colaboraram atenciosamente e até ambiciosamente em relação às perguntas. Algumas contaram ainda outras visões ou discutiram sobre o assunto durante a entrevista, agregando vários comentários valorosos para os resultados desta pesquisa.

4.2 A avaliação do sistema de transporte coletivo pelos usuários

O sistema de transporte coletivo é bastante presente na cidade de Curitiba, principalmente para os membros da classe baixa, média baixa e média. Isto refletiu-se durante as entrevistas, onde a maioria das pessoas indicou possuir pouca formação escolar. Observou-se também um alto índice de mulheres donas de casa, provavelmente porque as entrevistas não foram realizadas durante o horário do pico.

A maioria dos entrevistados alegou utilizar ônibus ou carro para ir trabalhar ou estudar. Entre as pessoas que não são usuários frequentes do sistema de transporte, pode-se perceber que muitos possuem desde o 3º Grau incompleto até pós-graduação, um indício que grande parte destes dispõe de um poder aquisitivo maior e, assim, tem acesso a um carro, recorrendo ao ônibus apenas em algumas situações, fato evidenciado em 91% dos entrevistados que têm um carro à disposição. Entre os usuários frequentes de ônibus, 41% não têm esta disponibilidade.

Entre os usuários de ônibus, 63% utilizam o transporte coletivo mais do que cinco dias por semana, principalmente para chegar ao local de trabalho ou de estudo. Assim, o ônibus torna-se uma necessidade básica na vida deles. Como a pesquisa foi

feita nos períodos da manhã e da tarde, o número de usuários trabalhadores e estudantes deve ser ainda maior do que o revelado nas entrevistas.

A permanência média no ônibus durante a ida e a volta para o principal local de ocupação é de 1 hora e 20 minutos. Em contrapartida, os usuários de carro precisam em média apenas 34 minutos. Assim, usuários de ônibus ficam 46 minutos a mais no trânsito, totalizando 2 horas e 18 minutos por semana (dias úteis). Desta forma, proprietários de carro ganham tempo e qualidade de vida em termos de locomoção.

No dia 8 de agosto de 2004, o jornal “Gazeta do Povo” publicou uma pesquisa do IBGE (2002) sobre o tempo que os usuários gastam por dia nos sistemas de transporte coletivo de várias grandes cidades do Brasil. Nesta pesquisa Curitiba ficou com 1 hora e 10 minutos, o que coincide com a faixa dos resultados das entrevistas apresentados neste trabalho, mostrando que a Prefeitura precisa realizar ainda um grande esforço para melhorar e destacar o sistema de transporte coletivo. Com relação ao tempo de deslocamento, o sistema rígido de alimentadores, linhas diretas e expressos perde, em muitos casos, para os ônibus convencionais, o que eventualmente justifica a manutenção paralela dos dois sistemas.

Entre os usuários de ônibus, 57% declaram que seu ônibus é bastante lotado ou até superlotado. Aqui deve ser considerado que estas respostas foram coletadas fora dos horários de pico. Isto mostra um indício da saturação do sistema, divulgando assim uma imagem bastante ruim.

Em relação às cores dos ônibus, as respostas foram surpreendentes. Enquanto o esperado era levantar que os ônibus se diferenciam na sua função pela cor e que a homogeneização das cores garante a integração do sistema, praticamente a metade dos entrevistados (46%) respondeu que não sabia ou indicou outro motivo. Alguns usuários acham que as cores indicam regiões e bairros, outros tentaram diferenciar as empresas de transporte baseadas nas cores. Apenas pouco mais do que um terço (39%) dos entrevistados respondeu apontando parcialmente o motivo correto, relacionando as cores com a diferença entre ônibus urbanos e metropolitanos. Apenas uma entre sete pessoas deu uma resposta coerente com a diferenciação funcional dos diferentes ônibus (14,6%). Estes números mostram que o conceito das cores dos ônibus de

Curitiba tem um significado apenas simbólico conotativo, impedindo as pessoas de executar a semiose denotativa, ou seja, esta que a Prefeitura quer. O desconhecimento se deve provavelmente à falta de informação do lado da Prefeitura, que raramente menciona para a sua própria população o motivo das cores unificadas. Em vez disto, ela apresenta o sistema com muito orgulho em publicações de propaganda e acadêmicas orientadas para um público não curitibano. A diferenciação das cores unificadas dos ônibus precisa ser avaliada neste sentido em comparação a outros sistemas de transporte no país, mostrando o caráter competitivo desta medida e a pouca preocupação da prefeitura com a sua própria população.

A relação dos usuários e não-usuários do sistema de ônibus com as estações-tubo é melhor. Como a estrutura física é diretamente ligada às ações dos usuários, as pessoas se relacionam mais com elas. Mas uma grande maioria (76%) tem apenas uma opinião genérica, alegando que as estações-tubo são “legais, ótimas, boas”, não indicando o porquê. Em termos práticos, elas são apenas para alguns pessoas funcionais e seguras. E apenas duas pessoas as avaliaram como inovadoras ou criativas. Um quarto dos entrevistados (24%), entretanto, fez uma crítica prática a elas, como, por exemplo, dizendo que as estações-tubo são mal cuidadas, sujas, muito lotadas e caras. Uma pessoa falou: “Em horários de grande movimento da linha, o tubo acaba prejudicando o acesso ao ônibus, pois limita o número de pessoas e dificulta sair e entrar”. Uma outra pessoa adiciona um fato muito importante: “Não tem WC para os cobradores”. Assim, as estações são aceitas esteticamente pela população curitibana, mas sem os significados da modernidade que a Prefeitura as atribui. Por nenhum entrevistado foi mencionado que a estação-tubo é um verdadeiro símbolo para Curitiba e ninguém mencionou que elas foram desenvolvidas aqui. Isto revela que o signo da estação-tubo não é aceito no dia-dia das pessoas. Trata-se de novo de um signo com uma semiose feito para pessoas de fora da cidade.

Em relação à integração das linhas, outro grande elemento do *marketing* da cidade, 62% dos entrevistados referem-se positivamente a ela e apenas uma em cada três pessoas (38%) a avalia negativamente. A maioria das pessoas entrevistadas acha “bom” ou “ótimo” o sistema, novamente sem indicar o porquê. Algumas alegam que

poderia ainda melhorar, mas também não indicando como. Outras acham a rede “a melhor do mundo” ou “a melhor do Brasil” repetindo, desta forma, a interpretação do significado da propaganda exposta pela Prefeitura.

Observa-se que a maioria das críticas refere-se não ao sistema de linhas em si, mas sim aos ônibus e aos seus horários, que são aspectos práticos. Fala-se, por exemplo, que os ônibus estão lotados e que faltam ônibus em geral. Apenas uma pessoa mencionou a integração do sistema de linhas de ônibus de Curitiba. Desta forma, também a integração não é percebida conscientemente pelos usuários. Mas a grande satisfação com o sistema indica que se trata de um sistema funcional na visão dos usuários e não usuários.

Conseqüentemente, um quarto dos entrevistados (24%) não tinha sugestões e 42% dos entrevistados queriam apenas mais ônibus nas linhas, especialmente nos horários de pico ou nos fins de semana. Três pessoas sugeriram a implantação de um metrô, outras três mais integrações entre linhas e uma outra abrigos em todos os pontos. Apenas uma pessoa mencionou a diminuição do preço como uma possibilidade de melhora. A pequena quantidade de sugestões indica que, de fato, poucas pessoas se sentem capacitadas em refletir conscientemente, como cidadãos, sobre o sistema do transporte coletivo no seu dia a dia, resultado de uma política que não visa a educação dos usuários, mas a satisfação dos consumidores deste sistema.

Avaliando as vantagens e desvantagens do sistema de transporte coletivo de Curitiba, quase a metade dos entrevistados (47%) mencionou a integração como a vantagem principal, respondendo, assim, com as palavras da propaganda da Prefeitura de Curitiba: “Pode-se percorrer longas distâncias com uma passagem apenas”. Apenas uma pessoa se referiu à inovação mais recente dentro do sistema, o novo cartão-transporte, o qual foi introduzido pela URBS em substituição aos vales-transporte de metal, avaliando-o como vantajoso.

Nas respostas referentes às desvantagens do sistema de transporte coletivo, uma em cada quatro pessoas (25%) mencionou o preço alto da passagem, ficando a falta de ônibus apenas com 17%. Ainda, 21% dos entrevistados não indicaram nenhuma desvantagem. Os números indicam uma vez mais o baixo grau de reflexão

sobre o sistema, já que o preço e a lotação são efeitos sentidos diretamente no corpo das pessoas. Reflexões mais profundas não acontecem e, assim, existe um amplo espaço para a Prefeitura aplicar sua propaganda sobre o sistema.

Esta situação é bem diferente quando investigadas as opiniões das pessoas sobre a URBS. Um quarto das pessoas entrevistadas (25,6%) não conhecia esta instituição, responsável pelo sistema de transporte coletivo ou não queria responder a pergunta. Praticamente a metade dos entrevistados (48,8%), entretanto, tem uma opinião negativa sobre ela, o que significa uma insatisfação maior com a instituição organizadora do que com o próprio sistema. São mencionados, por exemplo, o “atendimento precário e desorganizado” e a falta de transparência. Uma pessoa respondeu à pergunta com a palavra “mercenária”. Outro entrevistado: “aparentemente sem planejamento e projetos para melhorias”. Apenas 18,6% referem-se positivamente à URBS, como “boa”, sem explicação maior, ou “eficiente”. Esta atitude em relação à instituição mostra a falta de uma integração entre a administração pública e a população de Curitiba. Prováveis motivos que contribuam para este fato são a falta de transparência no gerenciamento da empresa e no cálculo do preço da passagem, além da lembrança do recente episódio da polêmica troca dos vales-transporte de metal para cartões-transporte. Desta forma, o nível institucional prejudica até a própria propaganda da Prefeitura.

Para se obter uma idéia mais estruturada, foi exposta uma lista com 20 adjetivos positivos e negativos, dos quais as pessoas entrevistadas poderiam selecionar 20 opções que acreditassem corresponder com a imagem do sistema de transporte coletivo. No total, 182 vezes foram escolhidos os adjetivos pelos 37 entrevistados, sendo 61% deles positivos e 39% negativos. Nesta pergunta ficou evidente um alto grau de satisfação da população, com um número maior de elogios do que de críticas. As características mais mencionadas foram “caro” (14,3%), “integrado” (13,7%), “prático” (10,4%), “moderno” (8,8%) e “insuficiente” (8,8%). O resultado revelou que quem critica, critica fortemente principalmente o preço alto da passagem e as insuficiências da organização da integração. Quem elogia o sistema, entretanto, utiliza duas palavras-chave da propaganda da Prefeitura: a “modernidade” e a “integração”.

Analisando estes resultados percebe-se que os significados positivos são aparentemente criados pela Prefeitura, polarizando o conceito dos usuários, enquanto as necessidades e práticas cotidianas das pessoas, por exemplo, como chegar ao trabalho ou ter dinheiro sobrando para moradia, criam uma avaliação negativa. Desta forma percebe-se que a imagem é influenciada por um lado pelas ações semióticas da Prefeitura e, por outro lado, pelas ações vividas das pessoas. O campo da semiótica relaciona-se, assim, entre a segunda e a primeira espacialização.

Visto que o sistema de transporte coletivo tem um significado prático para seus usuários, poucos se interessaram pela pergunta se Curitiba tem um sistema do “Primeiro Mundo”. Exatamente a metade dos entrevistados não considera o sistema de transporte coletivo de Curitiba de “Primeiro Mundo”, alguns acham que para isto falta a existência de um trem ou de um metrô. Mas, novamente, um terço (37%) o avaliam como do “Primeiro Mundo”, seguindo a orientação semiótica da Prefeitura, enquanto 13% preferiram não responder, alegando a falta de conhecimento. Aqui, assumindo que a grande maioria dos entrevistados ainda não visitou países do chamado “Primeiro Mundo”, pode ser evidenciada a crença apenas na propaganda. Alguns entrevistados compararam o transporte coletivo de Curitiba com os de outros municípios do Estado do Paraná (por exemplo, Foz de Iguaçu) ou os de outros Estados (por exemplo, São Paulo), mostrando que o conceito comparativo criado pelo poder público tem um certo efeito na interpretação do sistema pelas pessoas. Mas o fato de que uma em cada duas pessoas não acredita na propaganda da Prefeitura mostra uma reflexão maior sobre este signo e demonstra a falta de uma maior aceitação dele pela população.

Na pergunta sobre as opções preferidas de locomoção, a maioria de todos os entrevistados indicou preferir o carro, rejeitando o ônibus e a bicicleta. Este fato vale mesmo para a maioria (75%) dos usuários regulares de ônibus. Apenas três pessoas (8,1%) entre todos os entrevistados indicaram preferir a bicicleta. Estes dados mostram a falta de conforto nos ônibus, tanto em rapidez, como também em termos de qualidade.

Em seguida são apresentadas algumas repostas referentes à avaliação do uso da bicicleta na cidade. Surpreendentemente, quase a metade (48%) dos usuários

regulares de ônibus usa a bicicleta. Este dado é menor (33%) para quem dispõe de um carro. A grande maioria dos ciclistas (87,5%) usa este tipo de veículo para o lazer como, por exemplo, para se exercitar. Apenas uma pessoa afirmou ir ao trabalho com a bicicleta. Entre as pessoas que não usam uma bicicleta (57%), 40% não possui uma e 30% não gostam de andar com ela, por falta de prática ou medo. Uma pessoa respondeu: “é muito inseguro em todos os aspectos”.

Entre os usuários de bicicletas a metade (56%) usa as ciclovias, acreditando ser mais seguro. A grande maioria destes que não as usam argumentam que onde eles andam, principalmente nos próprios bairros de moradia, simplesmente não há ciclovias, indicando os fatores já relatados na explicação dos elementos semióticos. Por isto, 71% acham que a cidade não é bem servida com ciclovias. E, conseqüentemente, uma grande maioria avalia, numa pesquisa de adjetivos positivos e negativos, as ciclovias com características negativas (72%) como: “insuficientes” (17,9%), “estretas” (com 14,7%), “inseguras” (11,5%), “mal localizadas” (10,3%) e “precárias” (8,3%). Desta forma o resultado desta parte da pesquisa confirma que a bicicleta não é um veículo muito popular em Curitiba, correspondendo ao planejamento urbano, que não prevê uma verdadeira rede integrada de ciclovias na cidade inteira.

O fato da avaliação negativa das bicicletas também pode ser o resultado da falta de uma atenção semiótica para este tipo de locomoção. Nunca foram publicados ou lançados projetos arquitetônicos ou uma campanha de propaganda pela Prefeitura de Curitiba para valorizar e criar uma imagem positiva das ciclovias. Além disto, nunca foram encontrados discursos do poder público afirmando que as ciclovias são a forma mais ecológica e socialmente sustentável de se locomover. Talvez os interesses da indústria automobilística, dos construtores de ônibus e das empresas concessionárias de transporte coletivo de Curitiba, tenham e continuem impedindo uma atuação nesta direção.

Os resultados das entrevistas com os usuários de ônibus revelaram que existem diferentes perfis entre eles. Por isto dividiu-se o total dos entrevistados em dois grupos: os que usam o sistema de transporte coletivo de Curitiba mais

frequentemente **(1)**, ou seja, de 3 a 7 vezes (ida e volta) por semana, e os que fazem pouco uso dele **(2)**, ou seja, até 3 vezes por semana. A seguir os entrevistados foram novamente divididos em relação ao efeito da propaganda da Prefeitura de Curitiba, sendo estes que relataram termos como “sistema de transporte coletivo do “Primeiro Mundo”, “sistema modelo para Brasil e o mundo”, “integração”, “modernidade”, “rapidez” e “andar longas distâncias com uma passagem apenas” designados como **(a)**, e o restante com a designação **(b)**. Uma terceira divisão dos entrevistados em dois grupos resultou na diferenciação entre os que criticam os sistema **(S)** e estes que o criticam levemente, ou não o criticam **(N)**.

A combinação das seis características traz os resultados que podem ser vistos na Tabela 3 e na Tabela 4.

Tabela 3 - Usuários de transporte coletivo e a aceitação da propaganda da Prefeitura

O usuário	Usa principalmente ônibus 1	Usa pouco ou não usa ônibus 2
Usa muito, ou frequentemente, conceitos e termos da propaganda (a)	12	8
Usa pouco, ou não usa, conceitos e termos da propaganda (b)	11	7

Tabela 4 - Usuários de transporte coletivo e posicionamento crítico

Tipo	1a	2a	1b	2b
O usuário				
Crítica o sistema de transporte coletivo de Curitiba (S)	3	1	7	6
Crítica pouco, ou não crítica, o sistema de transporte coletivo de Curitiba (N)	9	7	4	1

Com estes resultados mostra-se primeiramente que não há diferença quanto à aceitação da propaganda entre usuários frequentes e não usuários do sistema de transporte coletivo de Curitiba. Observa-se também que aqueles que são mais afetados pela propaganda fazem menos críticas, afirmando o efeito propagandístico dos conceitos simbólicos da Prefeitura. O que chama atenção é a paridade entre usuários e

não usuários. Isto significa que o efeito do discurso é provavelmente maior do que o da própria experiência corporal dentro do sistema de transporte coletivo.

Nesta situação fica evidente a importância da teoria das espacializações. As semioses provocadas pela Prefeitura têm um efeito tão importante no pensar e no imaginário da população, que o poder do poder público está tão poderoso que pode até anular as reflexões sobre uma situação vivenciada. Resta apenas a esperança de que os avanços da cidadania tragam uma maior capacidade de crítica e, desta forma, impeçam o funcionamento das semioses vazias.

Neste sentido, a abordagem escolhida das três espacializações de FOUCAULT traz outro benefício, como revelam as entrevistas. Ela define os campos de luta. O campo da primeira espacialização, do significado, é fortemente disputado, principalmente nas campanhas da Prefeitura, assim como também o da segunda espacialização, que se refere mais à efetivação dos signos e à discussão das necessidades vivenciadas dos usuários. Mostra-se que o maior problema fica na institucionalização do sistema, neste caso da URBS e do IPPUC. Aqui se desenham ideologicamente as relações entre o cidadão e o seu espaço, e se esvaziam ou se enchem os signos com os seus significados. Na fase da democratização do Brasil, portanto, esta disputa política sobre o controle da terceira espacialização tem que se tornar ainda mais pública do que nos dois outros elementos. Fazer a população perceber melhor esta diferença seria um primeiro passo para uma cidadania plena, deixando de contradizer a vivência das pessoas com significados vazios. A falta de reflexão de muitos usuários é um sinal alarmante neste sentido, indicando a fraqueza do atual sistema de ensino. Levar os problemas da consciência prática (conforme GIDDENS) para a consciência reflexiva é um dos maiores desafios da democracia. Por isto, os movimentos sociais, as associações de moradores e os professores da escola são de fundamental importância neste jogo. Eles garantem que a discussão política da administração não fique no vazio.

4.3 A “Capital Social”, as “Ruas da Cidadania” e suas simbologias para a população

Enquanto o sistema de transporte coletivo interfere de uma forma bastante profunda na vida das pessoas, o mesmo não pode ser dito sobre a propaganda de Curitiba sobre a "Capital Social". Também as "Ruas da Cidadania" têm um papel funcional menor na vida cotidiana dos moradores do que o sistema de transporte público. Conseqüentemente, estes dois elementos têm uma conotação mais semiótica e menos prática e, por isto, são interessantes objetos de pesquisa para este estudo.

O questionário sobre as Ruas da Cidadania e a “Capital Social” foi utilizado em 46 entrevistas, todas feitas próximos à entrada da Rua da Cidadania "Matriz", na praça Rui Barbosa, no centro de Curitiba. Nove questionários não foram totalmente preenchidos, sendo que 30 entrevistados eram usuários frequentes da Rua da Cidadania e 16 não tinha nenhuma ligação com ela. Coincidentemente, foram abordados 23 homens e 23 mulheres.

A primeira pergunta do questionário se referia ao uso da Rua da Cidadania. A maioria dos que usam a Rua da Cidadania usam-na uma vez por semana (37%), mas há também um número significativo de pessoas que as usam todos os dias (20%). O restante, 43%, usa menos de uma vez por semana.

A metade (51%) dos entrevistados usa a Rua da Cidadania para beneficiar-se dos serviços públicos, sendo a Agência do Trabalhador, a URBS e a COHAB os pontos mais procurados. 31% fazem compras na Rua e 18% fazem um lanche ou lá passeiam. Alguns dos entrevistados até trabalham nela.

O grande número de clientes comerciais na Matriz deve-se ao fato de que esta Rua inclui um grande mercado de hortaliças, utilidades e artesanato, o qual se originou de antigos camelôs que ofereciam os seus produtos na própria Praça Rui Barbosa antes da sua reforma. O acesso a este mercado da Matriz é livre - ao contrário dos mercadinhos e sacolões nas outras Ruas da Cidadania, nos quais a entrada é fiscalizada por lá serem vendidos produtos subvencionados e mais baratos do que no comércio normal. Nos mercadinhos das outras Ruas precisa-se, para entrar, de uma

comprovação de um salário baixo e de um registro, tornando este espaço um espaço supervisionado pela Prefeitura.

Assim como nas outras, os serviços públicos atraem muitos usuários à Rua Matriz. Uma das razões para isto é que estes usuários não dispõem de uma Rua da Cidadania perto das suas casas como, por exemplo, no caso dos moradores da Regional de Cajuru que nunca foi viabilizada.

Mesmo com atrativos comerciais e a ampla oferta de serviços, um terço dos entrevistados não utiliza a Rua da Cidadania Matriz (34,8%) de forma alguma. Destes, 67% responderam que “não precisam da Rua”, não se interessam por ela ou não gostam dela.

Perguntados sobre o que faz falta na Rua da Cidadania, mais do que a metade (58%) dos entrevistados respondeu que não sente falta de nada ou não se posicionou. O restante mencionou apenas uma ou outra deficiência, como, por exemplo, os horários curtos, a falta de bancos populares, de lojas de vales-transporte ou fez sugestões tais como melhorar a praça de alimentação e implementar uma academia com preços acessíveis. Como 77% dos não frequentadores também não sentiram falta de nada, pode-se assumir que a atenção dada para a Rua não é muito grande, sendo pouco provável que todos a achem tão perfeita. Por isto, a ausência de críticas se deve provavelmente em muito ao desinteresse. A falta de uma semiose adequada da Rua da Cidadania pela população deixa, assim, um amplo espaço para a propaganda da Prefeitura e uma alta taxa de pseudo-aprovação.

Oficialmente as Ruas da Cidadania não são lugares apenas de serviços, mas também de audiências para despertar o interesse e a participação política na gestão da Prefeitura. Infelizmente, na atual gestão, as audiências têm apenas caráter informativo e talvez por isso 87% dos entrevistados nunca assistiram uma. Apenas 8,7% (4 pessoas) relatam que já foram lá por interesse próprio, e outras duas pessoas representaram uma empresa numa audiência. Assim, as Ruas não se apresentam como um lugar de encontro político e de exercício da cidadania.

O mesmo desinteresse democrático é observado também quando as pessoas são questionadas se já foram a uma reunião no seu bairro. Apenas uma entre cinco

peças (20%) participou, enquanto a grande maioria (80%) nunca foi, e entre estes que já foram, os motivos são múltiplos e bastante individuais como, por exemplo, "discutir problemas do bairro", "exigir mais segurança e policiamento" ou "conhecer o candidato a vereador". Os motivos para não ir às reuniões concentram-se em três pontos: um quarto (25,8%) alega que não se interessa, não tem problemas ou não gosta do líder comunitário. Um outro quarto (22,6%) não tem tempo ou oportunidade, enquanto a metade das pessoas (51,6%) reclama que nunca recebeu um convite. Especialmente este último argumento mostra que uma política séria de mobilização poderia aumentar substancialmente os participantes nas reuniões, facilitando assim o desenvolvimento de uma cidadania ampla.

Geralmente as Ruas da Cidadania são vistas pela Prefeitura e também pelos usuários como postos de serviços. Vantagens como o fácil acesso, a boa localização, a concentração dos serviços, a qualidade deles, a diversificação e a facilidade de resolver problemas em conjunto foram mencionadas por 53% dos entrevistados. Apesar de que nestas respostas o freqüente uso da linguagem da propaganda oficial das campanhas da Prefeitura desperta atenção, elas mostram também que a "descentralização de serviços públicos" e "o fácil acesso e a boa localização" são fatores efetivos na vida das pessoas. Apenas 15,5% não responderam ou não indicaram vantagens, e outras 10,3% viram na Rua Matriz apenas um lugar para compra de coisas baratas. O restante (21%) mencionou algumas desvantagens, sem as especificar claramente, como a falta de funcionários e a falta de um setor de lazer.

As respostas indicam também que a grande maioria dos entrevistados não reflete criticamente sobre o conceito das Ruas da Cidadania, reforçando as observações já feitas nas entrevistas sobre o transporte público.

Como o nome da Rua da Cidadania faz alusão a uma discussão ampla da política brasileira, seria interessante saber como os próprios cidadãos entendem a cidadania. Comumente, na discussão acadêmica, a cidadania é a participação do cidadão no Estado. Assim, o cidadão está no gozo de direitos dados pelo Estado, mas também precisa cumprir os deveres frente a ele. Estes incluem impostos e prestar solidariedade na sociedade. 57% das pessoas responderam parcialmente neste sentido,

mas 47% destes mencionaram apenas os deveres com a sociedade (menos com o Estado) como, por exemplo, ser solidário, respeitar e ajudar o próximo, cumprir as leis e participar. Apenas 10% destes focalizaram o lado exclusivo dos direitos. A dialética entre deveres e direitos foi mencionada por 12% no total, e estes se referiam quase exclusivamente à sociedade, e não ao Estado.

Neste quadro triste, um terço dos entrevistados (31%) nem soube responder no sentido moderno da cidadania. Alguns exemplos de respostas dadas são: “ser nascido na cidade”, “ser brasileiro” - confundindo a nacionalidade com a cidadania -, “a organização das lojas” e “amar a cidade onde mora”. Em outras três respostas apareceu o discurso propagandístico da Prefeitura de Curitiba, quando uma pessoa alegou que a “cidadania” é “não precisar pagar outra passagem” no sistema integrado de transporte coletivo de Curitiba, e outra declarou que cidadania é “um lugar onde as pessoas têm lazer, estudos e encontros”, referindo-se ao lema de Curitiba que oferece, na propaganda, “lazer, educação e participação” para seus cidadãos. Outro entrevistado respondeu ainda que a cidadania em Curitiba é uma “Curitiba que valoriza muito a cidadania”, respondendo em forma redundante – uma reação típica em situações de discursos vazios.

Nestas respostas percebe-se que uma parte da população vê ainda na cidadania uma palavra vazia. Este vazio é preenchido semioticamente pela Prefeitura e, assim, é aceito sem grande reflexão, deixando as pessoas com uma semiose parcial. Ou a palavra refere-se aos deveres e os conseqüentes “serviços” oferecidos pela Prefeitura (que muitas vezes são obrigatórios e até sujeitos a permissões e autorizações pela administração), ou aos direitos sem maior especificação. Principalmente a focalização nos deveres cria uma imagem negativa e desagradável. Desta forma fica evidenciada que a conscientização da população curitibana em termos de uma cidadania plena, incluindo uma participação política, reflexão e uma combinação entre direitos e deveres encontra-se, 20 anos depois da redemocratização, ainda bastante precária.

Enquanto a pergunta sobre as idéias da cidadania se refere a uma espacialização do primeiro nível, uma outra pergunta se refere ao exercício prático da

cidadania, a segunda espacialização. Novamente os cidadãos relatam muitos deveres, incluindo o voto, a participação e a solidariedade (68%), ou por muitas vezes não especificam as ações. 12,8% até exercem a sua cidadania através de direitos, como acesso à saúde, à educação, aos programas sociais e ao lazer, porém as mais destacadas atividades são o voto e a participação em geral. Como o voto, entretanto, é obrigatório, não se trata de uma decisão particular e individual e, como também a participação não é muito promovida na cidade de Curitiba, o exercício da cidadania fica bastante limitado. Ela não é ativa.

Por isso, as pessoas foram questionadas mais intensamente se, para eles, a participação na política e no planejamento urbano faz parte da cidadania, sem que houvesse a indicação de alternativas de respostas. Apenas quatro pessoas (10%) não responderam ou não sabiam responder a pergunta, e uma pessoa achou que participação na política e no planejamento urbano não faz parte da cidadania. Uma esmagadora maioria (87,5%), entretanto, respondeu positivamente pelas mais variadas razões. Alguns reagiram muito genericamente, dizendo que a “cidadania faz parte de tudo”, “a política deve ser exercida para o bem do cidadão”, “política é para planejar melhoramentos”, “o cidadão tem direito a participar e discutir”, “a política é para exercer a cidadania”, “o cidadão escolhe os políticos” e “os políticos auxiliam o cidadão”. Assim se mostra uma percepção de que existe uma forte ligação entre “cidadania” e “política e planejamento urbanos”. Mas como o Brasil dispõe de uma tradição do pensar político na qual é fortemente enraizada a ligação da política à sujeira e à corrupção, à intransparência, e até ao exercício de poder pela elite, isto não necessariamente representa um fator mobilizador. Pelo contrário, as pessoas poderiam ver nesta ligação uma falta de envolvimento direto dos cidadãos na política e no planejamento urbano. Apesar do desejo que os políticos fossem mais sérios e fizessem todo o possível para melhorar a qualidade de vida da população, os entrevistados expressam desta forma uma incerteza em relação à ligação entre cidadania e política urbana.

Conseqüentemente, apenas a metade dos entrevistados (56,1%) vê alguma possibilidade em influenciar decisões do planejamento urbano, enquanto a outra

metade duvida disto. 27,3% acham que podem pelo menos exercer uma participação geral, através de pesquisas ou abaixo-assinados e protocolos. Nas suas percepções, a cidadania apresenta um caminho oficial para expressar-se (lembrando que isto é um direito constitucional fundamental), mas sem ter a garantia oficial que as suas idéias e críticas são ouvidas e até implantadas. Por isto, apenas 14,6% acreditam nesta possibilidade. Outros 22,7% acham que podem exercer uma certa influência através de bons contatos com políticos e funcionários da Prefeitura. Aparece aqui a velha idéia do clientelismo. É interessante que a mesma resposta também foi dada justificando a falta de inserção.

Em geral a grande maioria dos entrevistados apresenta uma visão pessimista em relação a uma participação no planejamento urbano (69,2%), alegando falta de estudo, de acesso e de oportunidades para opinar. Mostra-se nesta atitude uma grande frustração do povo após uma longa história do clientelismo e do assistencialismo enraizando nas tradições de não-participação e não-crítica.

É interessante que, assim, a cidadania fica, para os cidadãos ligados fortemente ao lado discursivo, com poucas concretizações nas práticas cotidianas. Além das condições históricas para este fato, é preciso mencionar que isto certamente se deve parcialmente à falta de preocupação das próprias instituições públicas para com este problema.

O novo logo da gestão de TANIGUCHI como prefeito, após a eleição de 2000, dizia que Curitiba era uma “Capital Social”. Em sua gestão, o elemento social se exprime pela boa qualidade de serviços sociais. Três quartos dos entrevistados (75%) confirmam a propaganda da Prefeitura em relação à "Capital Social", argumentando de diferentes formas. 43,2% usam a própria propaganda da Prefeitura, por exemplo “capital modelo”, “investimentos na qualidade de vida de todos”, “políticas sociais”, “valorização do social” e até o “bom transporte coletivo” e o “bom saneamento”, focalizando na gestão administrativa da Prefeitura. Outros 40,5% deram respostas ligadas aos significados mais vagos de Curitiba como a cidade é “uma das mais bonitas cidades do mundo”, “uma das mais organizadas” e “uma cidade com oportunidades para todos”. Entre as pessoas que não consideram Curitiba uma “Capital

Social”, encontram-se críticas sobre a qualidade de vida e a infra-estrutura, principalmente relacionadas aos postos de saúde nos bairros e nas favelas. Os críticos, entretanto, representam apenas uma minoria entre os entrevistados. Assim, confirma-se novamente a forte influência da propaganda da Prefeitura, com as suas semioses vazias que fortalecem as relações clientelistas entre a população e a administração.

Em relação à pergunta que visava concretizar melhor a idéia da "Capital Social" entre os entrevistados, as respostas foram muito variadas, e muitas seguiram o discurso da Prefeitura. Um quinto das pessoas (21,7%) acha que numa “Capital Social” devem ocorrer investimentos na melhoria da qualidade de vida, como na saúde, educação e emprego. 14,9% indicam uma definição idealizada e estabelecida na constituição, alegando igualdade de direitos e oportunidades, e um fácil acesso aos benefícios para todos.

Perguntados se uma favela faria parte de uma "Capital Social", apenas 24,3% dos entrevistados responde coerentemente que sim, pois Curitiba é uma "Capital Social" e tem favelas. 73% dos entrevistados, entretanto, acham que favelas não combinam com uma "Capital Social", derrubando assim as afirmações da propaganda. Assim, a metade (50,7%) dos entrevistados foi incoerente nas respostas, afirmando por um lado que Curitiba é uma “Capital Social”, mas negando do outro que as favelas poderiam ser um elemento dela. Revela-se então um dilema semiótico entre as espacializações do pensar discursivo sobre a cidade e da vivência na cidade. Alguns entrevistados resolveram este dilema com respostas como uma “Capital Social” pode ter, sim, favelas quando são "organizadas" ou que as favelas são “um mal necessário”.

Para seguir melhor o discurso da própria Prefeitura, perguntou-se quais serviços municipais os entrevistados utilizam. A maioria (69%) confirmou o uso de um ou mais serviços. Os serviços mais usados são os postos de saúde (87,5%), seguidos pela Escola Municipal (58,3%) e pelo Farol de Saber (29,2%), sendo este último uma biblioteca pública localizada nos bairros e com acesso à Internet. Neste sentido foi confirmado uma vez mais o êxito das atividades da Prefeitura no lado administrativo.

Geralmente assume-se que uma “Capital Social” existe baseada na igualdade social e boa qualidade de vida para todos os habitantes. Além disto, a segurança garantida é um elemento forte deste discurso. Nas entrevistas, entretanto, 58,8% das pessoas não se sentem seguras nos espaços públicos de Curitiba, e quase todas indicam como motivo principal a carência de policiamento e alega falta de confiança na polícia. Vista esta situação não surpreende o fato que durante a atual campanha política (eleições municipais 2004) muitas propagandas referiam-se ao tema da segurança.

Também em termos de lazer a cidade é dividida. Curitiba tem a fama de ter uma boa oferta de parques e bosques para o lazer. A metade dos entrevistados (54,1%) usa freqüentemente estes parques, enquanto a outra metade (45,9%) não os usa, pois eles se encontram muito longe das suas moradias, especialmente com a relação ao Sul, região mais pobre da cidade. Percebe-se aqui o esquema da exclusão social na cidade.

Tendo em vista esta divisão entre a sociedade, a satisfação dos entrevistados com a vida em Curitiba é extremamente alta, com uma maioria esmagadora de aprovação (86,5%) entre os entrevistados. Os poucos que não confirmaram a imagem positiva de Curitiba alegam “falta de segurança”, “transporte caro e cheio” e “custo de vida alto”. Assim confirma-se em geral o resultado da pesquisa sobre o sistema de transporte coletivo, que de um lado mostra uma boa aceitação do discurso, mas na prática uma população dividida entre a vivência e a semiótica.

Numa tentativa de relacionar o grau de conhecimento sobre a cidadania plena com os efeitos da propaganda utiliza-se, em seguida, uma tipologia que diferencia entre pessoas que exercem e/ou conhecem uma cidadania plena, que apresentam participação ativa, espírito crítico e bom conhecimento de direitos e deveres (1), os que mostram parcialmente esta visão, ou seja, que parcialmente não conhecem os direitos ou não participam ativamente (2), e, por último, cidadãos que não conhecem e também não exercem a sua cidadania (3). Também em relação aos conceitos da Prefeitura distinguem-se três tipos de pessoas: os que aderem completamente ao discurso da propaganda (a), os que utilizam alguns destes conceitos (b) e os que não se referem a eles (c). A combinação dos dois grupos mostra o seguinte esquema, evidenciado na Tabela 5.

Tabela 5 - Combinação do conhecimento/exercício da Cidadania e o uso dos conceitos de propaganda

	Conhece e exerce a sua cidadania (1)	Conhece e exerce parcialmente a cidadania (2)	Não conhece e não exerce a cidadania (3)
(a) Usa muito as palavras e os conceitos da propaganda	-	3	9
(b) Usa parcialmente as palavras e os conceitos da propaganda	-	7	10
(c) Usa pouco ou não usa as palavras e os conceitos da propaganda	-	4	8

A análise dos tipos construídos na Tabela 5 mostra que em nenhum dos questionários avaliados foi encontrada uma pessoa que tivesse pleno conhecimento da idéia de cidadania, enquanto a grande maioria dos entrevistados não a conhece e não a exerce. Isto acontece independentemente do uso das palavras e conceitos da propaganda da prefeitura. Entretanto, a grande maioria (2a, 2b, 3a, 3b) mostrou uma certa relação com este discurso. O que se pode concluir destes resultados? Primeiro, que o baixo grau de instrução sobre a cidadania impede uma discussão mais profunda sobre ela. Segundo, que a ativação da cidadania passa primeiro pela prática de inclusão, antes que ela se exprima no discurso. Mostra-se assim que a reflexão é mais um efeito do que uma causa da cidadania. Para entender melhor a importância do grau de instrução para o desenvolvimento da noção de cidadania, são combinados agora estes dois elementos numa tipologia (Tabela 6).

Tabela 6 - Combinação entre conhecimento/exercício da cidadania e escolaridade

	Conhece e exerce a cidadania (1)	Conhece e exerce parcialmente a cidadania (2)	Não conhece e não exerce a cidadania (3)
(d) até 1º Grau Completo	-	2	8
(e) até 2º Grau Completo	-	5	12
(f) até Pós-graduação	-	7	7

Nesta tipologia percebe-se claramente que a grande maioria dos que tem uma escolaridade relativamente baixa (até o primeiro grau completo) não conhece e não exerce a cidadania (3d: 80%). A mesma situação (70,6%) aparece na segunda categoria (até o segundo grau completo) (3e), enquanto entre as pessoas que têm uma

escolaridade avançada (até pós-graduado) apenas a metade (**3f**) não conhece e não exerce a sua cidadania. Desta forma fica evidenciada uma correlação direta entre o grau de escolaridade e o conhecimento/exercício da cidadania, apontando para um grande déficit em geral da formação sobre a cidadania.

A terceira combinação apresentada para obter diferentes tipos de pessoas é feita entre o fato de conhecer e exercer a cidadania e a idade do entrevistado, conforme exposto na Tabela 7.

Tabela 7 - Combinação de Cidadania e Idade

	Conhece e exerce a cidadania (1)	Conhece e exerce parcialmente a cidadania (2)	Não conhece e não exerce cidadania (3)
(g) 16-29 anos	-	9	12
(h) 30-59 anos	-	5	10
(i) Acima de 60 anos	-	-	5

Analisando a Tabela 7 percebe-se que as pessoas mais jovens conhecem e exercem mais a sua cidadania do que as pessoas mais idosas. Revela-se também que o conceito de cidadania está ainda pouco enraizado nas pessoas em geral, já que mesmo entre os jovens menos da metade dos entrevistados mostra alguma preocupação com este tema. A cidadania, de fato, está ainda na sua fase inicial na cidade de Curitiba.

Como no caso da pesquisa sobre o transporte público, podem ser concluídos a partir desta investigação alguns fatores importantes. Primeiramente observa-se uma grande diferença entre a primeira espacialização do discurso e a vivência concreta dos moradores da segunda espacialização. Poderia ser comprovado que a atuação das instituições públicas, o que representa a terceira espacialização, é bastante responsável por esta situação.

Preocupante é o fato que a maioria dos entrevistados ainda não apresenta um grau satisfatório de reflexão sobre a sua vivência e, assim, deixa um espaço vazio que é tomado pela Prefeitura. Entende-se que as Ruas da Cidadania são exatamente uma expressão disto. Construídas no espaço público, elas mostram-se como instrumentos de controle físico do cidadão, onde este é atendido, mas igualmente supervisionado pela administração. Enquanto o conceito de cidadania não estiver melhor esclarecido

entre os moradores da cidade, estes não terão capacidade para questionar, e até criticar, o que uma Rua da Cidadania faz e o que ela deveria fazer. A falta de uma “consciência discursiva”, que consiga decifrar os signos da cidade, torna-se desta forma um grande obstáculo no caminho à cidadania.

Como no caso do transporte coletivo, é o monopólio de atuação na terceira espacialização das instituições que impede uma maior maturidade da cidadania. Pergunta-se, de fato, se a obrigação de educar a população pela cidadania plena está no verdadeiro interesse do atual governo municipal. O fato, por exemplo, da realização desta pesquisa ter sido impedida no espaço público das Ruas da Cidadania mostra, pelo contrário, que forças de controle ainda protegem este espaço de uma invasão democrática dos moradores.

Curitiba fica, assim, bastante atrasada em relação a outros processos democráticos no país e no próprio Estado, e vê-se que principalmente o lado da conscientização entre a população está bastante obsoleto. Esta situação difere bastante da evolução ao nível nacional. Ambos, o atual governo federal como também o anterior, fizeram um grande esforço para remediar esta situação, juntamente a universidades, escolas, movimentos sociais e até a imprensa. Caso estas políticas venham a obter ainda mais sucesso ao nível local, será mais difícil para a Prefeitura “vender” seus signos vazios no futuro de maneira a influenciar e controlar a população. Educação torna-se, assim, uma pedra fundamental no caminho da cidadania do Brasil.

5 Conclusões

O espaço urbano moderno, na sua forma mais ampla, é o palco da cidadania. O ser humano se exprime nele com seus pensamentos, suas necessidades materiais e no quadro das suas instituições. Por isto, a preocupação com o planejamento urbano é também uma preocupação com o cidadão e com a vida que ele leva neste espaço. O espaço urbano se integra e se exprime em vários níveis de espacializações que, entrelaçados entre eles, dão forma à cidade. Michel FOUCAULT aponta ao fato de que estas espacializações podem ser utilizadas como uma teoria espacial, e desenvolve suas idéias baseadas numa pesquisa sobre a formação da clínica moderna, diferenciando três espacializações. A primeira espacialização é uma espacialização virtual, que configura o espaço com idéias e pensamentos. A segunda espacialização define o espaço material e corporal, onde se enquadram todas as necessidades biológicas, econômicas e sociais da vivência material, bem como também as realizações das idéias. A terceira espacialização (seja ela material ou não) é o espaço institucional que configura os discursos (das idéias) e os espaços materiais.

No caso do planejamento urbano, que antigamente era muito restrito à esfera do funcionalismo e materialismo, podem ser definidas estas três formas de espacialização. De um lado o urbanismo exprime uma idéia da cidade e do seu funcionamento e de outro o planejamento realiza e materializa, através de projetos urbanísticos, estas idéias conforme ou contra as vontades dos moradores. Ainda, de um terceiro lado são criadas instituições de planejamento que, através de redes de controle e poder, definem a evolução urbana tanto no sentido ideal como também material.

Mas o planejamento urbano não se orienta apenas na corporalidade do espaço, mas também no espaço do morador. Este morador desenvolve igualmente idéias sobre a sua vivência na cidade, e também realiza dentro dos seus limites a vida material na cidade (mesmo que às vezes contra sua vontade) e até se arraiga a instituições, em alguns casos entrando em confronto com as instituições oficiais, e criando, em outros, suas próprias instituições, como nos movimentos sociais ou nas associações dos moradores.

Na interface entre o planejamento urbano e a construção da vivência do morador surge a cidadania. Ela se define como espaço de realizações dos planejadores e dos moradores. Trata-se de um espaço disputado politicamente na sociedade democrática.

No planejamento urbano de Curitiba aparecem todas as dimensões da espacialização e de espaços. Enquanto o antigo Plano Diretor de 1965 seguia ainda o caminho do funcionalismo moderno e as preocupações com as necessidades materiais, os elementos semióticos, como o *city marketing*, aumentaram gradativamente no planejamento durante os anos oitenta e noventa, dando uma ênfase maior às formas discursivas. No ponto de vista pós-moderno, esta valorização dos elementos semióticos é uma característica da atualidade, e o planejamento urbano de Curitiba segue exatamente este caminho. Entretanto, observa-se que a evolução de um planejamento semiótico é muito mais antiga nesta cidade do que em outras cidades brasileiras e do mundo.

A aplicação consciente de técnicas semióticas se faz sentir a partir do início dos anos 70. Nesta fase o regime democrático não havia ainda se sobrepujado à ditadura militar do Brasil e, conseqüentemente, o planejamento tinha a função de legitimar a política urbana num ambiente urbano precário, sustentar a posição do poder dos governantes e impor o controle social sobre a população. Em Curitiba esta situação gerou um diálogo mais intenso entre políticos e planejadores do que em outras cidades. Isto justifica o fato que até hoje novos signos ou novos elementos surjam na malha urbana da cidade num contexto que gerencia e direciona a sociedade.

Nesta pesquisa foram escolhidos três elementos significativos na busca de uma melhor compreensão da relação entre a função de signos e o planejamento urbano: o sistema de transporte coletivo de Curitiba, iniciado durante os anos 70, o conceito da "Capital Social", e as Ruas da Cidadania, ambos originados nos anos 90. Todos apresentam um lado oficial, da propaganda política e da fiscalização, e também um lado vivido, que são os efeitos destes elementos sobre o morador e o usuário.

O conceito oficial do sistema de transporte coletivo de Curitiba, o qual cresceu durante mais de três décadas, apresenta um conjunto de vários signos e sub-signos. A

propaganda da Prefeitura focaliza muito as expressões genéricas como “do Primeiro Mundo”, “modernidade”, ou “rapidez”, e utiliza uma linguagem funcionalista e futurística nas estações-tubo, nos ônibus expressos biarticulados e nas canaletas. A este aspecto se junta o sistema sógnico das cores unificadas que faz apelo à integração do sistema, escondendo as divergências e negociações entre a Prefeitura e as empresas de transporte num mercado capitalista livre.

No caso das Ruas da Cidadania existem outras propostas oficiais, como “descentralização da administração pública” ou “concentração de serviços perto do cidadão”. O conceito da “Capital Social” sustenta estes signos das Ruas da Cidadania com lemas como “promover a cidadania” ou o Programa “mãe curitibana”. Assim configura-se um espaço sógnico (material e imaterial) que, com elementos programáticos e arquitetônicos, forma a primeira espacialização na idéia de um cidadão. Esta idéia, entretanto, é desenvolvida através de instituições que têm as suas raízes ainda nos anos 70. Desta forma a configuração institucional não segue a evolução do atual discurso sobre a cidadania, deixando espaço para a produção de signos vazios.

Na pesquisa sobre os efeitos que estes signos têm nas percepções, interpretações e expressões dos moradores, e até mesmo quais ações eles induzem, mostra-se que muitas vezes os signos do planejamento de Curitiba não desenvolvem uma grande relevância para os moradores e influenciam ainda menos nas suas ações. Cria-se portanto um “espaço do sujeito” ao lado das materializações do planejamento, separando na segunda espacialização, as obras da Prefeitura das vivências das pessoas. Desta forma, também a primeira espacialização das idéias da Prefeitura fica num vazio social.

Assim, embora o fato que quase todos os entrevistados durante o levantamento dos dados empíricos da pesquisa tenham alegado conhecer os signos de Curitiba, pois são divulgados fortemente nos meios de comunicação de massa (televisão, folhetos, imprensa), estes não necessariamente fazem o apelo supostamente desejado aos moradores. Constatou-se, por exemplo, que pessoas que têm uma escolaridade maior usam menos os conceitos da propaganda da Prefeitura nas suas próprias falas e

também criticam mais as obras da Prefeitura. Outras, entretanto, geralmente com menor grau de instrução, respondem as entrevistas com reproduções dos discursos oficiais. Assim, o grau da reflexão influi fortemente na reprodução ou na transformação dos signos de Curitiba.

Esta polisemia do mesmo signo observa-se intensamente no transporte público. Enquanto o efeito externo é mostrar que se trata de um elemento do “Primeiro Mundo”, de um sistema de integração na sociedade através das cores dos ônibus, e de um sistema moderno e futurístico com as estações-tubo, as pessoas que convivem com estes signos no cotidiano fazem outras leituras. Percebem diretamente o elevado preço da passagem, a demora nos trajetos e a lotação no sistema, principalmente nos ligeirinhos e nas estações-tubo. A reflexão das suas experiências vividas leva-os a uma visão prática e crítica da situação. Mesmo sendo assim, quase a metade das pessoas não transforma esta experiência em discurso e, pelo contrário, muitos sustentam a imagem positiva do sistema com afirmações genéricas.

A mesma polisemia aparece no conceito das Ruas da Cidadania. Estas são conhecidas por um grande número de pessoas. Instaladas com a justificativa de descentralizar o poder administrativo para criar uma aproximação com os moradores, elas não promovem a cidadania como sugere o nome. Nas Ruas da Cidadania não existem espaços e possibilidades para o cidadão exigir a sua cidadania, nem mesmo para se obter informações confiáveis sobre o seu bairro e os problemas dele, o que seria um primeiro passo para uma cidadania européia (do Primeiro Mundo). As Ruas da Cidadania, entretanto, quase não são criticadas. Pelo contrário, elas parecem bem aceitas no meio da população. Isto indica que, analogamente ao sistema de transporte, configura-se nelas um espaço do sujeito que é pouco refletido pelos usuários. Desta forma o monopólio da interpretação deste signo recai à própria Prefeitura que, para alguns usuários críticos, define a idéia da cidadania através de um signo arquitetônico vazio (na arquitetura).

E de fato, ao contrário do que prevê a constituição brasileira, a cidadania dos curitibanos ainda não é muito promovida em Curitiba. Além da obrigação de votar e a apresentação bonita de informações abrangentes sobre a cidade, percebem-se poucas

ações relativas ao exercício da cidadania. A falsa, ou incompleta, "participação" dos cidadãos como sujeitos – sujeito significa em latim *submetido* e *ator* – engana ainda muitos curitibanos, mesmo os com alta escolaridade. Felizmente percebe-se nos últimos tempos um início de uma conscientização maior sobre a cidadania que deverá ajudar, no futuro, a decifrar o discurso da Prefeitura e melhorar a cidade.

O terceiro conceito da pesquisa, a “Capital Social”, é mais ambivalente, pois é tomado sem grandes reflexões por uma parcela da população, enquanto uma outra parcela o questiona intensamente. Este conceito enquadra-se principalmente na primeira espacialização, uma vez que a Prefeitura prefere aparentemente não divulgar medidas concretas neste sentido para não gerar uma maior mobilização da sociedade. Isto provavelmente explica o estranho fato de que a própria Prefeitura pediu para que durante esta pesquisa que não fosse mencionado o conceito nem o termo "Capital Social".

O exemplo destes três elementos semióticos no planejamento urbano mostra que o espaço social cria-se diferenciado em várias espacializações. Numa sociedade democrática a relação entre estes três níveis sempre é dialética, ora com um nível apoiando outro, ora com um confrontando-se com outro. A instituição da Prefeitura de Curitiba, juntamente com suas sub-instituições (parcialmente privatizados), como o IPPUC e a URBS, declara-se oficialmente completamente convencida que os seus conceitos direcionam o caminho da cidade, definindo a terceira espacialização. Mas ela deve saber das críticas da população, que experimenta a cidade nas suas vivências na segunda espacialização. Por isto tenta evitar críticas, na tentativa de garantir a manutenção do seu poder com a invenção de novos signos, no âmbito da primeira espacialização, que substituem os antigos elementos semióticos, criando uma certa efemeridade dos signos na malha urbana e evitando assim uma maior materialização, a qual abriria um maior espaço para críticas consistentes. Assim, a preservação de uma imagem positiva da cidade necessita de uma certa estratégia de fuga semiótica, uma permanente transformação dos signos, seja no lado do significante, seja no lado do significado. Isto explica a grande quantidade de conceitos semióticos produzidos no planejamento urbano de Curitiba, todos com o intuito de mostrar para a população que

a cidade se preocupa e oferece muitos benefícios aos cidadãos, sempre escondendo que estes mesmos cidadãos não participam diretamente na produção destes signos.

E esta estratégia tem tido bastante sucesso. A maioria das pessoas, também nas entrevistas realizadas nesta pesquisa, ainda se mostra satisfeita com a sua vida em Curitiba. Talvez os signos da propaganda da Prefeitura tenham tanta força que consigam até transmitir um sentimento falso de felicidade para elas. Porém, cabe acrescentar que este falso sentimento não combina muito com uma cidadania verdadeira.

REFERÊNCIAS

- BARTHES, R. **O sistema da moda**. São Paulo: Ed. Nacional, 1975.
- BARTHES, R. **Elementos de semiologia**. São Paulo: Cultrix, 1977.
- BARTHES, R. **Mitologias**. São Paulo: Difel, 1985.
- BAUDRILLARD, J. **Simulacros e simulações**. Lisboa: Relógio d'Água, 1991.
- BECK, U. *Der Konflikt der zwei Modernen*. (Palestra no dia do sociólogo 1990) Frankfurt a. M.: 1991, p. 180-195.
- BECK, U. *Risk society: towards new modernity*. Londres: Sage Publications, 1992.
- BOADA, L. **O espaço recriado**. São Paulo: Nobel, 1991.
- BOESCH, E. *Kultur und Handlung: Einführung in die Kulturpsychologie*. Bern: Huber, 1980.
- CALCAGNOTTO, G. *Curitiba: gebrochene oder anbrechende Utopie?* In: BRIESEMEISTER, D. / ROUANET, S. P. (Ed.). *Brasilien im Umbruch*. Frankfurt a. M.: TFM, 1996. p. 229-241.
- CASSIRER, E. **A filosofia das formas simbólicas: filosofia e linguagem**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- CLOKE, P.; PHILO, C.; SADLER, D. *Approaching human geography: an introduction to contemporary theoretical debates*. Londres: Chapman, 1991.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CLAVAL, P. **Espaço e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- CLAVAL, P. **A geografia cultural**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.
- Constituição do Brasil de 5 out. 1988.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Departamento de Parques e Praças. **Logradouros públicos**, 1996a.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Rua da Cidadania**, 1996b.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba – cidade sustentável**, 200-.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba em números 1999**, 2000.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba, na prática**, 2002.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Regional Boqueirão**, sem ano.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. <www.curitiba.pr.gov.br> Acesso em: 23 de ago. 2004.

DEAR, M. J. *Postmodern urban condition: mapping the postmodern*. Oxford, Malden: Blackwell, 2000.

DEMO, P. **Política social, educação e cidadania**. Campinas: Papyrus, 1996.

DERRIDA, J. *De la grammatologie*. Paris: Minuit, 1967.

ECO, U. *Zeichen: Einführung in einen Begriff und seine Geschichte*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1977.

FEDOZZI, L. Práticas inovadoras de gestão urbana: o paradigma participativo. **Rev. paran. Desenv. Curitiba**, n. 100, p. 93-107, jan./jul. 2001.

FINK-EITEL, H. *Michel Foucault zur Einführung*. 3. ed. rev. Hamburg: Junius, 1997.

FISCHER, G. *Architektur und Sprache: Grundlagen des Architektonischen Ausdruckssystems*. Stuttgart, Zürich: Krämer, 1991.

FLIEDNER, D. *Sozialgeographie*. Berlin: Walter de Gruyter, 1993.

FOUCAULT, M. *Die Geburt der Klinik*. Frankfurt a. M.: Fischer, 1988.

FREY, K. *Demokratie und Umweltschutz in Brasilien: Strategien nachhaltiger Entwicklung in Santos und Curitiba*. Münster: Lit, 1997.

GARCÍA, F. E. S. Curitiba revisitada: comunicação, cultura e planejamento: alguns elos para a compreensão da imagem construída. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 51-65, 1993a.

GARCÍA, F. E. S. **Curitiba, imagem e mito**: reflexões acerca da construção de uma imagem hegemônica. Rio de Janeiro, 1993b. Dissertação.

GARCÍA, F. E. S. **Cidade espetáculo**: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Editora Palavra, 1997.

GARCÍA, F. E. S. O city marketing de Curitiba: cultura e comunicação na construção da imagem urbana. In: RIO, V. DEL / OLIVEIRA, L. DE. **Percepção ambiental**. A experiência brasileira. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999. p. 83-96.

GEIGER, P. P. Mapa do mundo pós-moderno. In: SANTOS, MILTON E OUTROS (Orgs.). **Fim de século e globalização**. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 103-118.

GIDDENS, A. *Die Theorie der Strukturierung*. *Zeitschrift für Soziologie*. n. 17, p. 9-23, 1988.

GIDDENS, A. **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

GOTTDIENER, M. Semiotics, socio-semiotics and post-modernism: from idealist to materialist theories of sign. In: GOTTDIENER, M. (Ed.) **Postmodern semiotics - Material culture and the forms of postmodern life**. Oxford, Cambridge MA: Blackwell, 1995. p. 3-33.

GREIMAS, A. **Semiótica e ciências sociais**. São Paulo: Cultrix, 1981.

HABERMAS, J. A nova intransparência: a crise do estado de bem-estar e o esgotamento das energias utópicas. **CEBRAP**. Dossiê Habermas, p. 103-115, 18 set. 1987.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HELBRECHT, I. *Das Ende der Gestaltbarkeit?: Zu Funktionswandel und Zukunftsperspektiven räumlicher Planung*. (*Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalentwicklung, no. 10*.) Oldenburg, 1991.

HELBRECHT, I. *Stadt und Lebensstil: Von der Sozialraumanalyse zur Kulturräumenanalyse?* **Die Erde**, Berlin, v. 128, n. 1, p. 3-16, 1997.

HERKENHOFF, J. B. **A cidadania**. Manaus: Editora Valer, 2001.

IBGE. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 8 ago. 2004.

Informações climáticas. <www.climabrasileiro.hpg.ig.com.br> Acesso em: 26 set. 2004.

IUPERJ/MINTER. **Dimensões do planejamento urbano**: o caso de Curitiba. Rio de Janeiro, 1975.

JAMESON, F. **Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. São Paulo: Atica, 1996.

KÖHLER, W. *Nachweis einfacher Strukturfunktionen beim Schimpansen und beim Haushuhn: Über eine neue Methode zur Untersuchung des bunten Farbsystems*. Abh. Preuss. Akad. D. Wiss.: Berlin, 1929.

LEVI-STRAUSS, C. **Antropologia estrutural**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1975.

LINKE, A.; NUSSBAUMER, M.; PORTMANN, P. R. *Studienbuch Linguistik*. 3. ed. Tübingen: Niemeyer, 1996.

Logomarcas. < www.fundacaoculturaldecuritiba.com.br/leidoincentivo/logomarca.htm > Acesso em: 23 jan. 2005.

LURIA, A. R. *Die historische Bedingtheit individueller Erkenntnisprozesse*. Weinheim: VCH/ Berlin (DDR): VEB Verlag der Wissenschaften, 1986.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

LYOTARD, J.-F. **A condição pós-moderna**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1986.

MAFFESOLI, M. **No fundo das aparências**. Petrópolis: Vozes, 1999.

MARICATO, E. Brasil 2000: qual planejamento urbano? **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano XI, n. 1/2, p. 113-130, 1997.

MacDOWELL, L. A transformação da geografia cultural. In: GREGORY, D. e outros (Orgs.). **Geografia Humana: Sociedade, Espaço e Ciência Social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 159-188.

MENEZES, C. L. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de Curitiba**. Campinas: Papirus, 1996.

MONTEIRO, Filho; RAYMOND, A. Pancho. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 27 abr. 2003, Supl. "Curitiba 310 anos", p. 16.

MOSCOVICI, S. **Representações sociais: Investigações em psicologia social**. Petrópolis: Vozes, 2003.

NETTO, J. T.C. **Semiótica, informação e comunicação**. São Paulo: Perspectiva, 1996.

NÖTH, W. *Handbuch der Semiotik*. Stuttgart, Weimar: Verlag J.B. Metzler, 2000.

OBA, L. T. Os marcos urbanos e a construção da cidade: a identidade de Curitiba. São Paulo, 1998. Tese de Doutorado - USP.

OLIVEIRA, D. de. Planejamento urbano e processo decisório: o caso de Curitiba (1965-92). **Boletim do Depart. de História**, Curitiba, n. 31, p. 55-63, 1994.

OLIVEIRA, D. de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora da UFPR, 2000.

OLIVEIRA, M. de. Perfil ambiental de uma metrópole brasileira: Curitiba, seus parques e bosques. **Rev. parana. desenvolv.**, Curitiba, n. 88, p. 37-54, 1996.

Origem do nome da cidade de palmeira. <www.culturapalmeira.hpg.ig.com.br> Acesso em: 26 set. 2004.

PEIRCE, C. S. **Semiótica**. São Paulo: Perspectiva, 1977.

PEREIRA, G. de F. **Planejamento urbano e qualidade de vida**: reflexão a partir de um bairro de Curitiba. Rio de Janeiro, 1993. Dissertação - UFRJ e IPPUR.

POLLOTZEK, J. *Stadtmarketing*. Nürnberg: GERAG, 1993.

RIBEIRO, L. C. de Q.; CARDOSO, A. L. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. **Espaço e Debates**, São Paulo, v. 14, n. 37, p. 77-89, 1994.

RHODE-JÜCHTERN, T. *Raum als Text: Perspektiven einer konstruktiven Erdkunde. Materialien zur Didaktik der Geographie und Wirtschaftskunde*, Wien, n. 11, 1995.

RHODE-JÜCHTERN, T. *Raum des "wirklichen" und Raum des "Möglichen": Versuche zum Ausstieg aus dem "Container" – Denken*. **Erdkunde**, Berlin, v. 52, n. 1, p. 1-13, mar. 1998.

ROLNIK, R. Planejamento urbano nos anos 90: novas perspectivas para velhos temas. In: RIBEIRO, L. C. DE Q.; SANTOS JR, O. A. DOS (Org). **Globalização, fragmentação e reforma urbana**: o futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994, p. 351- 360.

SÁ, C. **Olhar urbano, olhar humano**. Curitiba: Ibrasa, 1990.

SAHR, W.-D. *Ville und Countryside: Land-Stadt-Verflechtungen im ländlichen St. Lucia: Ein Beitrag zu einer postmodernen Sozialgeographie der Karibik*. Hamburg: Wayasbah, 1997.

SAHR, W.-D. *Der Cultural Turn in der Geographie: Wendemanöver in einem epistemologischen Meer*. In: GEBHARDT, H.; REUBER, P.; WOLKERSDORFER, G. (Ed.). **Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen**. Berlin: Spektrum, 2003a. p. 231-249.

SAHR, W.-D. *Das verhandelte Ich und seine Raumwelten: Überlegungen zu einer postmodernen Sozialgeographie*. In: GERTEL, H. M.; WERLEN, B. (Ed.): **Texte zur Sozialgeographie II**. (Jenaer Geographische Manuskripte, Band 30), 2003b. p. 9-26.

SAHR, W.-D. *Zeichen und RaumWELTEN: zur Geographie des Kulturellen*. **Petermanns Geographische Mitteilungen**, Stuttgart, v. 147, n. 2, p. 18-27, 2003c.

SALES, T. Raízes da desigualdade social na cultura política brasileira. **Revista brasileira de ciências sociais**, v. 9, n. 25, p. 26-37, jun. de 1994.

SAMEK, J. **A Curitiba do terceiro milênio**. Curitiba: Editora Palavra, 1996.

SANTOS, B. de S. **Pela mão de Alice: O social e o político na pós-modernidade**. São Paulo: Cortez, 2001.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 2. ed., São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, F. R. dos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 set. 2002, p. 16.

SAUSSURE, F. de **Curso de lingüística geral**. São Paulo: Cultrix, 1971.

SEDLACEK, P. *Qualitative Sozialgeographie: Versuch einer Standortbestimmung*. In: SEDLACEK, P. (Ed.): **Programm und Praxis qualitativer Sozialgeographie**. (Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalforschung; Band 6), Oldenburg, 1989. p. 9-19.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

Transporte coletivo. <www.cargaecia.com.br/arquivo/novembro2002/index_transporte_coletivo.php> Acesso em: 20 jan. 2005.

TRANSURBS. **Guia de transporte coletivo de Curitiba**. 1. ed., Curitiba: Editora de Guias de Curitiba, 1997.

WALDENFELS, B. *Das leibliche Selbst: Vorlesungen zur Phänomenologie des Leibes*. 1. ed., Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2000.

WEBER, M. **Metodologia das Ciências Sociais**. Parte 2. São Paulo: Cortez; Campinas: UNICAMP, 1995.

WEICHHART, P. *Das Erkenntnisobjekt der Sozialgeographie aus handlungstheoretischer Sicht*. **Geographica Helvetica**, Basel, v. 41, n. 2, p. 84-91, 1986.

WEICHHART, P. *Mikroanalytische Ansätze der Sozialgeographie: Leitlinien und Perspektiven der Entwicklung*. **Innsbrucker Geographische Studien**, Innsbruck, n. 20, p. 101-115, 1993.

WELSCH, W. *Unsere postmoderne Moderne*. 2. ed. rev., Weinheim: VCH, Acta Humaniora, 1988.

WERLEN, B. *Society, action and space: an alternative human geography*. Londres: Routledge, 1993.

WERLEN, B. **Sozialgeographie**. Bern, Stuttgart, Wien: UTB, 2000.

WERLEN, B. *Cultural Turn in Humanwissenschaften und Geographie*. **Berichte zur deutschen Landeskunde**, Flensburg, v. 77, n. 1, p. 35-52, 2003.

WOOD, G. *Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend*. In: GEBHARDT, H.; REUBER, P.; WOLKERSDORFER, G. (Ed.). **Kulturgeographie. Aktuelle Ansätze und Entwicklungen**. Berlin: Spektrum, 2003. p. 131-147

APÊNDICES

Apêndice 1 – Questionário sobre o transporte coletivo de Curitiba

Dados Pessoais

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Idade | _____ |
| 2. Escolaridade (Grau) | _____ |
| 3. Ocupação atual | Estudante Aposentado Desempregado
Empregado Empresário Outros |
| 4. Bairro residente | _____ |
| 5. Sexo | M F |
| 6. Residente em Curitiba desde | Nato _19_____ |

-
1. Você usa o transporte coletivo de Curitiba? Sim Não
- Quando sim, quantas vezes por semana? _____
- Quando sim, porque usa? _____
- Quando não, porque não usa? _____
2. Você é proprietário de um carro? Sim Não
- Você tem acesso a um carro? Sim Não
- Você usa o carro para ir ao trabalho para lazer?
3. Quanto tempo você necessita para ir ao seu ocupação principal (trabalho, escola etc)?
- _____
4. O ônibus você utiliza normalmente está:
- vazio lotação média lotado ou superlotado?
5. Porque os ônibus têm diferentes cores?
- _____
6. O que você acha sobre a estação-tubo? _____
- _____
7. O que você acha sobre a rede de linhas do transporte coletivo de Curitiba?
- _____
8. Você tem sugestões para melhorar o sistema do transporte coletivo de Curitiba?
- _____
9. Quais os vantagens e desvantagens do sistema de transporte coletivo de Curitiba?
- Vantagens: _____
- Desvantagens: _____
10. O que você acha da URBS? _____

11. Na sua opinião o transporte coletivo de Curitiba é (varias respostas possíveis):

prático	integrado
agradável	mau feito
representativo	devagar
caro	insuficiente
barato	suficiente
desagradável	rápido
não pontual	moderno
lento	pontual
sustentável	eficiente
justo	outro: _____

12. Você acha o transporte coletivo de Curitiba de Primeiro Mundo?

Sim, porque _____
 Não, porque _____

13. Você gosta mais andar de ônibus, carro (dirigindo ou carona) ou bicicleta?

14. Você usa a bicicleta? Sim Não

Quando sim, porque _____
 Quando não, porque _____

15. Quando você anda de bicicleta você usa as ciclovias? Sim Não

Quando sim, porque _____
 Quando não, porque _____

16. Você acha que Curitiba está bem servida de ciclovias? Sim Não

17. Você acha as ciclovias de Curitiba (varias respostas possíveis):

modernas	bonitas
bem feitas	feias
bem localizadas	suficientes
não modernas	inseguras
do primeiro mundo	estreitas
precárias	largas
insuficientes	representativas
mal localizadas	outros _____

Apêndice 2 – Questionário sobre as Ruas da Cidadania e a “Capital Social”

Dados Pessoais

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Idade | _____ |
| 2. Escolaridade (Grau) | _____ |
| 3. Ocupação atual | Estudante Aposentado Desempregado
Empregado Empresário Outros |
| 4. Bairro residente | _____ |
| 5. Sexo | M F |
| 6. Residente em Curitiba desde | nato _19_____ |

1. Você usa a Rua da Cidadania? Sim Não

Quando sim, quantas vezes por semana? _____
 Quando sim, para que usa? _____
 Quando não, porque não usa? _____

2. Para você o que falta na Rua da Cidadania?

3. Você já foi para uma audiência pública da Prefeitura de Curitiba? Sim Não

Quando sim, para que _____

4. Você já participou de reuniões da comunidade no seu Bairro? Sim Não

Quando sim, porque _____
 Quando não, porque você não foi _____

5. Quais vantagens e desvantagens tem a Rua da Cidadania?

Vantagens: _____
 Desvantagens: _____

6. O que é cidadania para você? _____

7. Você exerce sua cidadania como? _____

8. Participação na política e no planejamento urbano faz parte da cidadania? Porque sim ou não?

9. Você acha, que você pode influenciar nas decisões sobre o planejamento urbano de Curitiba?

Sim Não Porque sim ou não? _____

10. Curitiba é uma capital social? Sim Não Porque sim ou não? _____

11. O que é para você uma capital social? _____

12. Você acha que favelas combinam com uma capital social?

13. Quais serviços sociais municipais você e sua família usam?

Escola Municipal

Creche Municipal

Posto de Saúde

Farol do Saber

Piá

Piá Ambiental

Programas de Saúde

Programas Educacionais

Programas de Habitação

Outros _____

14. Você se sente seguro no espaço público? Sim Não

Se não, porque? _____

15. Você esta usando regularmente os parques e bosques de Curitiba? Sim Não

Se não, porque? _____

16. Você está satisfeito com a sua vida em Curitiba? Sim Não

Se não, porque? _____

17. O que falta na sua opinião na capital social? _____
