



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

THIARA LETY SOARES STIVARI SOCOLOVITHC

**IMPACTOS NA IMAGINABILIDADE DO ESPAÇO URBANO
COM A IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR**

THIARA LETY SOARES STIVARI SOCOLOVITHC

**IMPACTOS NA IMAGINABILIDADE DO ESPAÇO URBANO
COM A IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Comunicação.

Orientador: Prof. Dr. Miguel Luiz Contani

Londrina
2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

SO678i Socolovithc, Thiara Lety Soares Stivari.

Impactos na imaginabilidade do espaço urbano com a implantação de ciclovias em Maringá-PR / Thiara Lety Soares Stivari Socolovithc. - Londrina, 2019.
123 f. : il.

Orientador: Miguel Luiz Contani.

Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Educação Comunicação e Artes, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, 2019.

Inclui bibliografia.

1. Ciclovias - Maringá (PR) - Tese. 2. Espaço urbano - Maringá (PR) - Tese. 3. Imaginabilidade - Tese. I. Contani, Miguel Luiz. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Educação Comunicação e Artes. Programa de Pós-Graduação em Comunicação. III. Título.

CDU 316.77

THIARA LETY SOARES STIVARI SOCOLOVITHC

**IMPACTOS NA IMAGINABILIDADE DO ESPAÇO URBANO COM A
IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS EM MARINGÁ-PR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Comunicação.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Miguel Luiz Contani
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Profa. Dra. Desirê Blum Menezes Torres
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Prof. Dr. Jose Julio Nunes Ferreira
Universidade Estadual de Londrina – UEL

Londrina, 16 de abril de 2019.

Este trabalho é dedicado ao meu esposo Weslei, meus pais Aderval e Sônia e minha irmã Thayla que continuamente me apoiaram me sustentaram em amor, oração e leitura de rascunhos, artigos e discussões. A Deus toda honra e glória, pois sem Ele nenhum desses caminhos teriam sido conquistados.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus que abriu oportunidades que eu não imaginava e me guardou até aqui. Foi por seu cuidado que nos momentos certos apontou os caminhos a serem seguidos e me deu forças para prosseguir.

Ao meu esposo e parceiro Wesley por toda a disposição, financiamento e suporte nesta pesquisa que sem a sua companhia, não seria possível. Aos meus familiares, em especial, meus pais Aderval e Sonia que sempre ensinaram, foram exemplos e participaram ativamente nessa jornada. Sou muito grata por apoiarem as decisões que tomei. A minha irmã Thayla, exemplo de dedicação acadêmica, de determinação e empenho que me ensinou muito sobre o que eu poderia fazer.

A minha avó Leguarda e meus avós Liberty, João, Benedito e Deocleciano (*in memorian*), por torcerem de forma extravagante por nossas realizações, sempre sendo exemplo de amor incondicional.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Miguel Luiz Contani, por todo o apoio, todos os trabalhos que fizemos juntos, por ser paciente e atencioso. Ensinando, corrigindo e me incentivando nesse trabalho.

Gostaria também de agradecer aos membros da banca de qualificação, professores doutores Desire Blum Menezes Torres e Jose Julio Nunes Ferreira, pela criteriosa leitura deste trabalho e pelos preciosos conselhos que me ofereceram em pontos essenciais.

Ao corpo docente do Mestrado em Comunicação da UEL que me acolheu com muito respeito e abertura; realmente foi uma oportunidade incrível de crescimento pessoal, intelectual e humano. Gostaria de agradecer em especial ao Prof. Dr. Rodolfo Londero pela oportunidade do estágio e por todo o ensino que atenciosamente me ofereceu.

Aos meus amigos e colegas do Mestrado em Comunicação da UEL, por serem parceiros admiráveis nessa breve caminhada, abrindo meus olhos para outras perspectivas, dividindo as dores e as viagens. Aos meus amigos em casa que sempre ofereceram um ouvido atento e carinhoso. Às parceiras de estudos Prof.^a Dra. Denise Lazarin e Prof.^a M.^a Carla Prado que juntas dividimos nossas alegrias e desafios acadêmicos.

Àqueles que de algum modo contribuíram para que eu chegasse até aqui, meu sincero carinho, respeito e gratidão.

A todos muito obrigada.

Os objetos são importantes não porque sejam evidentes e fisicamente restrinjam ou habilitem, mas justo o contrário. Muitas vezes, é precisamente porque nós não os vemos. Quanto menos tivermos consciência deles, mais conseguem determinar nossas expectativas, estabelecendo o cenário e assegurando o comportamento apropriado, sem se submeter a questionamentos.

Daniel Miller

SOCOLOVITHC, Thiara Lety Soares Stivari. **Impactos na imaginabilidade do espaço urbano com a implantação de ciclovias em Maringá-PR**. 2019. 123 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2019.

RESUMO

Este trabalho analisa, por meio de registros fotográficos, os impactos na imaginabilidade da cidade de Maringá-PR com a introdução de ciclovias na área central do município. Observa-se que ocorreu uma real alteração das imagens urbanas e sua significação nas dinâmicas sociais da cidade. As visualidades resultantes são capazes de projetar novos sentidos em aspectos tais como a percepção do espaço urbano, a apropriação e a ressignificação do ambiente público, de indicar o modo como a transformação da via original foi absorvida e os impactos adicionais esperados como consequência da modificação com relação ao projeto anterior. O corpo teórico tem base no conceito de cidade como forma de comunicação e de linguagem não verbal, conforme descrito por Lucrécia Ferrara, e do princípio de imaginabilidade de Kevin Lynch. O corpus é constituído de registros fotográficos da ciclovia divulgados na fanpage Maringá em Fotos, e a metodologia utiliza os guias de análise fotográfica recomendados por Ana Maria Mauad. Os resultados apontam que, embora o projeto da prefeitura não tenha sido completamente aceito, a participação pública e a perspectiva de melhora social na integração do transporte alternativo facilitaram na admissão da ciclovia. Uma vez constituída, ela passou a ser admirada, alterou a imagem da cidade e transformou os signos da visualidade na região. Os efeitos mais amplos dessa transformação repercutem em diversos pontos de Maringá, demonstrando seu impacto sobre a imagem recente da cidade.

Palavras-chave: Ciclovias. Imaginabilidade. Imagem da cidade. Percepção ambiental. Paisagem visual. Análise fotográfica.

SOCOLOVITHC, Thiara Lety Soares Stivari. **Impacts on the imageability of the urban space with the introduction of bike lanes in Maringá-PR**. 2019. 123 p. Dissertation (Master's degree in Communication) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2019.

ABSTRACT

This work analyzes, through photographic records, the impacts on the imageability of the city of Maringá-PR with the introduction of bike lanes in the downtown area. It should be noted that urban images have been significantly altered and so have been their signification within the social dynamics of the city. The resulting visualities may carry new meanings in aspects such as the perception of urban space, the appropriation and resignification of the public environment, and indicate how the transformation undergone by the original road would be absorbed and additional impacts to be expected on the modification with respect to the previous project. The theoretical basis is drawn from the concept of city as a means of communication and non-verbal language, according to Lucrécia Ferrara, and from the principle of imageability by Kevin Lynch. The data come from photographic records of the bike lanes available at the Fanpage Maringá in Fotos, and the methodology uses the guidelines on photographic analysis as recommended by Ana Maria Mauad. The results indicate that, although the city's project has not been fully accepted, public participation and the prospect of social improvement with the integration of alternative transportation, facilitated support to bicycle routes. Upon implementation, they started to become admired, altered the image of the city and transformed the signs of visibility in the region. The broader effects of this transformation affect several points of Maringá, demonstrating its impact on the recent image of the city.

Keywords: Bike lanes. Imageability. Image of the city. Environmental perception. Visual landscape. Photographic analysis.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Avenida Brasil antes da reforma.....	27
Figura 2 -	Avenida Brasil início da retirada dos estacionamentos “espinha de peixe”	27
Figura 3 -	Ciclovía Avenida Brasil finalizada 2/12/2014.....	33
Figura 4 -	Ciclovía Avenida Brasil finalizada 2/12/2014.....	33
Figura 5 -	Estrutura cicloviária em cidades do Brasil 2012 (Km).....	38
Figura 6 -	Estrutura cicloviária em cidade do Brasil 2017 (km)	38
Figura 7 -	Notícia: BID aprova recursos para aliviar o trânsito	48
Figura 8 -	Notícia: 11,89 mi aprovados pelo BID para Maringá.....	48
Figura 9 -	Prefeitura descarta binário	49
Figura 10 -	Retirada da espinha de peixe começa este ano	49
Figura 11 -	Binário na Brasil volta ao debate	50
Figura 12 -	Pupin diz que obras do binário na Brasil começam em janeiro	50
Figura 13 -	Espinhas de peixe da Brasil começam a ser retiradas.....	51
Figura 14 -	Propaganda da prefeitura	53
Figura 15 -	Binário é aprovado no comércio	53
Figura 16 -	Avenida Brasil terá ciclovía e Joubert perderá vagas	54
Figura 17 -	Projeto tira estacionamento da Rua Joubert de Carvalho	54
Figura 18 -	Binário da Brasil será feito em duas etapas neste ano	56
Figura 19 -	Binário da Brasil será feito em duas etapas neste ano	56
Figura 20 -	Avenida Brasil 1954 sem pavimentação.....	61
Figura 21 -	Vista superior da Avenida Brasil 1962, canteiro central arborizado	61
Figura 22 -	Avenida Brasil 1969, implementação dos estacionamentos	62
Figura 23 -	Avenida Brasil 24 de abril de 2007.....	62
Figura 24 -	Avenida Brasil 08 de jan. de 2014 - Início da retirada das espinhas de peixe	62
Figura 25 -	Avenida Brasil 02 de dez de 2014 - Ciclovía implementada, arcos Florais com paisagismo de natal.....	62
Figura 26 -	Ciclovía da Avenida Brasil 23 de dez de 2016.....	63
Figura 27 -	Avenida Brasil 15 de mar. De 2017 – Arcos Florais com paisagismo de verão.....	63

Figura 28 -	Avenida Brasil 15 de março de 2017.Trecho irregular de cruzamento da via.....	69
Figura 29 -	Avenida Brasil 15 de março de 2017. Trecho irregular de cruzamento da via.....	69
Figura 30 -	ATIs - Academia da Terceira Idade da cidade. Parque do Ingá	70
Figura 31 -	APIs - Academia da Primeira Idade. Av. Cerro Azul.....	70
Figura 32 -	Paisagismo Praça de Todos os Santos	70
Figura 33 -	Arco Floral - Bifurcação da Rua Neo Alves Martins com a Av. Laguna.....	70
Figura 34 -	Ciclista na ciclovia da Avenida Brasil.....	72
Figura 35 -	Fotografia enviada por Diniz Neto, nova ciclovia da avenida Cerro Azul.....	93
Figura 36 -	Gráfico de distribuição de planos	96
Figura 37 -	Gráfico de distribuição de planos	96
Figura 38 -	Praça Raposo Tavares e Avenida Brasil. no Centro Comercial.....	97
Figura 39 -	Título: Avenida Brasil. Os canteiros estão com flores ainda nos vasos, mas são outras, a prefeitura está trocando, em alguns lugares plantando.....	97
Figura 40 -	Gráfico de ângulo da fotografia	98
Figura 41 -	Gráfico de ângulo da fotografia	98
Figura 42 -	Título: Celso Nishiya de Santo André-SP, quando visitava a cidade98	
Figura 43 -	Título: Avenida Brasil, Maringá.....	98
Figura 44 -	Gráfico comparativo de direção da fotografia	99
Figura 45 -	Título: Av. Brasil a mais movimentada de Maringá. Essas fotos foram tiradas no domingo sem movimento para dar destaque à ciclovia e canteiro.....	99
Figura 46 -	Gráfico comparativo dos períodos do dia	100
Figura 47 -	Fotografia Noturna no período.....	100
Figura 48 -	Fotografia de noturna de decoração de natal	100
Figura 49 -	Gráfico do sentido das fotografias	101
Figura 50 -	Gráfico do foco das fotografias.....	101
Figura 51 -	Gráfico dos objetos observados nas fotografias.....	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Ficha de elementos da forma do conteúdo.....	87
Tabela 2 -	Ficha de elementos da forma da expressão.....	87
Tabela 3 -	Ficha de elementos da forma do conteúdo.....	88
Tabela 4 -	Ficha de elementos da forma de expressão.....	88
Tabela 5 -	Distribuição de fotografias por ano.....	89
Tabela 6 -	Tabela comparativa de planos fotográficos	91

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACIM	Associação Comercial e Empresarial de Maringá
ALMABRAM	Associação de Lojistas e Moradores da Avenida Brasil de Maringá
CMNP	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
CP	<i>Collected Papers</i> (coleção de textos de Charles S. Peirce)
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NBR	Norma Brasileira
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	ESPAÇO, LUGAR E PERCEPÇÃO AMBIENTAL	19
2.1	Alteração urbana nas cidades globalizadas	28
2.2	Design emocional e linguagem visual.....	32
2.3	O fenômeno da ciclovía	36
3	JORNAL COMO RESGATE HISTORIOGRÁFICO	42
3.1	O Diário do Norte do Paraná e o jornalismo organizacional	45
3.2	Ciclovía na Avenida Brasil, Maringá-PR.....	47
4	IMAGINABILIDADE DO ESPAÇO URBANO	60
4.1	O espaço como imagem.....	63
4.2	Novos signos e significados do espaço.....	67
5	FOTOGRAFIA E AS DIFERENTES VISÕES DA AVENIDA BRASIL	74
5.1	Análise fotográfica.....	80
5.2	Mudança de olhar.....	95
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	104
7	REFERÊNCIAS	109
	APÊNDICES	116
	Apêndice: Entrevista com Diniz Neto fundador da página Maringá em Fotos.....	117
	Apêndice: Entrevista com Suely Sanches a respeito da Avenida Brasil	122

1 INTRODUÇÃO

A cidade constitui um dos elos mais sedimentados de convívio social, sobretudo por ser palco da manifestação cultural e histórica de um povo. As ruas, praças, design, arquitetura, mídias, entre outros elementos, estabelecem uma dinâmica comunicacional e uma *práxis normativa* de onde surgem representações (signos) que se organizam no imaginário individual e coletivo dos habitantes.

A construção de vínculo afetivo ou informacional é gerada na medida em que o ambiente é experimentado e dotado de valor individualmente. Cada pessoa irá perceber e transformar um espaço indiferente e genérico em um lugar classificado (valorizado e reconhecível) conforme lhe atribui significados distintos. Com isso, forma uma composição imagética que permite uma organização de funções, usos, hábitos, afetos e memória. A alteração ambiental reestrutura a imagem exigindo uma ressignificação e reordenamento das relações entre indivíduo e lugar neste novo contexto da visualidade.

O presente estudo procura, por meio da análise fotográfica, observar os impactos imagéticos e simbólicos no contexto do espaço urbano, utilizando um recorte baseado na alteração que ocorreu em Maringá-PR, no ano de 2014, na Avenida Brasil uma das vias de comércio mais antigas da cidade. A mudança urbana constituiu-se da substituição de vagas de estacionamento no canteiro central por ciclovias com design e paisagismo característico. Analisa-se como essa nova forma de visualidade e materialidade urbana afeta as dinâmicas sociais com o espaço, seus aspectos de imaginabilidade, legibilidade e iconicidade. Essa transformação estrutural e simbólica apresenta-se significativa pois altera a característica dos registros fotográficos e repercute em intervenções urbanas posteriores em grande parte da cidade.

A pergunta que dá partida à investigação é: Quais são os novos sentidos emanados pela alteração urbana ocorrida com a implantação de ciclovias, de que maneira esse fenômeno modifica as dinâmicas sociais no espaço e como essa alteração urbana impacta na relação imagético/simbólica do ambiente e dos habitantes que por ela transitam?

Objetivo geral desta pesquisa é analisar, por meio da fotografia, como os elementos de design urbano repercutem na ressignificação espacial, na alteração da legibilidade, imaginabilidade e iconicidade, ao propor novas dinâmicas, visualidades e significados para o ambiente, assim como para o corpo que nele transita.

Os pressupostos adotados são de que:

- A modificação espacial alterou a imaginabilidade da via não somente enquanto pista de tráfego, mas enquanto retrato da cidade e dos corpos que tomam seu espaço. A alteração nessa via ganha peso visual e representativo, tornando-se gênese para uma identidade da própria cidade.
- Os registros fotográficos podem demonstrar como a alteração urbana altera a visualidade do espaço.
- O design utilizado na ciclovia, altera a iconicidade do canteiro central da avenida e ele requalifica simbolicamente o espaço. Ele pode servir de base de para uma nova identidade local.
- A imagem urbana difere do projeto urbano; ela depende da interação entre qualificação do espaço, usos e hábitos urbanos. Por mais que sejam previstos em projeto, na prática, o resultado é um conjunto de projeto, ação efetiva do poder público e mutação pela ação efetiva dos cidadãos no cotidiano.
- Dentre os novos sentidos do espaço, a ciclovia propõe um novo meio de transitar a cidade; esse transporte suscita uma temporalidade diferente da locomoção com automóveis ou a pé. A locomoção por bicicletas revela o corpo em estado de esforço físico e esse esforço pode ou não valorizar a prática esportiva.

A metodologia adotada foi uma pesquisa com base nos conceitos semióticos de Charles Sanders Peirce (2008, 1960, CP 5.388-410), Lucrécia Ferrara (1993, 1997, 2002, 2007), Lúcia Santaella (1996, 1997, 1998, 2005), as definições de imaginabilidade conforme Kevin Lynch (1999). Foram realizadas pesquisas documentais sobre as notícias veiculadas no jornal O Diário do Norte do Paraná a respeito da implementação da ciclovia; uma análise comparativa das imagens produzidas por fotógrafos amadores da *fanpage* “Maringá em Fotos” com base na leitura de imagens proposta por Ana Maria Mauad (1996); Entrevistas com Diniz Neto e Suelly Sanches, fundador da *fanpage* e principal fotógrafa da Avenida Brasil da *fanpage*; Análises, por meio de registros fotográficos e visitas em loco para identificar os possíveis impactos da imaginabilidade do espaço urbano com a alteração da via. O quadro 1, a seguir, organiza as proposições do trabalho.

Quadro 1: Plano da pesquisa

Pergunta e Objetivo	Objetivos específicos	Procedimentos metodológicos
Quais são os novos sentidos emanados pela alteração urbana ocorrida com a implantação de ciclovias, de que maneira esse fenômeno modifica as dinâmicas sociais no espaço e como essa alteração urbana impacta na relação imagético/simbólica do ambiente e dos habitantes que por ela transitam?	Descrever a implementação da ciclovia por meio dos registros jornalísticos. Analisar a opinião popular sobre a Avenida Brasil a partir das entrevistas noticiadas pela mídia.	- Observar as notícias do jornal O Diário do Norte do Paraná que registraram a implementação da ciclovia na Avenida Brasil. - Organizar a ordem de acontecimentos noticiados de forma cronológica. - Observar as enquetes e respostas dos cidadãos de Maringá dadas ao jornal na ordem dos acontecimentos.
	Analisar as novas dinâmicas sociais propostas pelo espaço e como o ambiente é utilizado cotidianamente. Refletir sobre os impactos na imaginabilidade da via após a alteração espacial.	- Realizar o registro fotográfico e visitas em loco como meio de constatação das dinâmicas do espaço: a configuração das vias, e os usos e hábitos cotidianos. - Observar as formas que a partir da ciclovia que se repetem na cidade. - Efetuar a descrição da via com base na imaginabilidade e analisar seis efeitos.
	Analisar a maneira como a Avenida Brasil passou a ser retratada fotograficamente após a introdução da ciclovia.	- Estudar as fotos de site de imagens amadoras da cidade – facebook Maringá em Fotos – para aferir o modo como a ciclovia está presente nos registros encontrados. - Entrevistar o responsável pela <i>fanpage</i> e a principal fotógrafa sobre o tema da ciclovia e sua relação com o site.

Fonte: Elaborado pela autora.

As contribuições buscadas com este estudo são no sentido de ajudar a compreender, cientificamente, como alterações urbanas: impactam na imaginabilidade dos espaços, na visualidade desses ambientes e, a partir delas, novas dinâmicas são impostas, ao

mesmo tempo, que novos sentidos são emanados por parte do ambiente. Mais além, é refletir sobre o fato de que usuários, na vida cotidiana, apropriam-se do espaço de forma diferenciada, determinam seus usos e hábitos, dão sentido e uma configuração dinâmica ao espaço, o qual se atualiza muito além do projeto inicial proposto pelo poder público. De igual maneira, intenta contribuir com o conhecimento de imagens e das linguagens visuais, a partir da análise dos impactos do design urbano sobre o imaginário social. Ou seja, avaliar o como a partir de uma transformação urbana, pode-se alterar a imagem de um espaço público, e isso passa a fazer parte dos símbolos que constituem a identidade local. Para a comunidade, este estudo visa fazer com que, a partir da compreensão desses impactos, a sociedade e o poder público possam valorizar a força da imagem e do design urbano na construção social, além da importância da manutenção e conservação dos signos que passam a constituir o imaginário de uma cidade.

A organização do trabalho apresenta em seu segundo capítulo os conceitos de espaço, lugar e percepção, sob uma perspectiva semiótica. Nesse estudo é possível compreender a importância do processo perceptivo na interação do ser humano com um novo ambiente, dotando de valor e generalizações para um espaço. É realizado um levantamento bibliográfico compreendendo a característica da formação das crenças, usos, hábitos e como podem influenciar na apreensão imagética do espaço. Explora-se a alteração urbana e suas características nas cidades urbanizadas. É levantada uma aproximação entre as teorias de design emocional e semiótica, e sua influência no processo de adaptação da população à ciclovias. São estudados os aspectos arquitetônicos e sociais que englobaram o tema das ciclovias principalmente no período de sua construção.

No terceiro capítulo, é efetuado um resgate jornalístico das matérias veiculadas sobre a construção da ciclovias, para se resgatarem dados que forneceram um panorama de como foi o processo de instalação da via. Com esse registro evidenciam-se as tentativas da prefeitura e as repercussões que ocorreram no período criando uma certa linha do tempo dos acontecimentos.

No quarto capítulo é realizada uma análise descritiva, utilizando o conceito de imaginabilidade desenvolvido por Kevin Lynch, no intuito de explicar os efeitos provocados pela alteração do espaço que podem impactar na imaginabilidade da cidade. Por meio de fotografias e visitas ao local são observados os novos signos que emanam da cidade e a própria presença do corpo nesse novo espaço.

No quinto capítulo é apresentada uma pesquisa comparativa sobre as fotografias e suas propriedades, observando a alteração das imagens da cidade a partir de uma análise com aporte em Mauad (1996). Apresenta-se o corpus constituído de fotografias sobre a

Avenida Brasil registradas de 2011 a 2018 divulgadas na *fanpage* Maringá em Fotos. Nesse capítulo são comentados os resultados de entrevistas com o fundador da página e a principal fotógrafa da Avenida Brasil no site. As imagens são de produção amadora, de diversos fotógrafos, sem fins lucrativos ou encomendadas por algum órgão. Esse fenômeno tornou o conteúdo da página muito acessado, por expressar uma ação individual dos cidadãos e sua visão da cidade. Na análise comparativa é possível conferir, em termos gerais, como se deu alteração das imagens registradas.

O sexto capítulo oferece as considerações finais do trabalho expressando como as informações obtidas, os recortes de jornais, as alterações de espaciais e o próprio ato fotográfico se complementam para formar um critério de juízo, de um ponto de vista de teoria da linguagem, sobre a influência que a construção das ciclovias na área central teve sobre a imaginabilidade da cidade de Maringá.

2 ESPAÇO, LUGAR E PERCEPÇÃO AMBIENTAL

Para compreender o fenômeno imagético da ciclovia na Avenida Brasil é necessário entender o espaço enquanto conteúdo comunicacional. Em “Olhar periférico”, Ferrara (1993) salienta que o espaço é um lugar de informação, e que esta pode ser aprendida pela capacidade de inferência sobre a realidade. Esses dados podem ser suficientes para provocar aprendizado e mudança de comportamento. Um exemplo que se pode citar é de uma placa sinalizando “novo sentido da via”. Trata-se de um tipo de signo carregado de dados compartilhados, seja por meio da escrita (código da língua portuguesa) ou por meio de um desenho de uma flecha em curva cortada (código visual de normas brasileiras), em que esses elementos informam e permitem ou exigem que haja uma mudança de comportamento com relação ao que se estava acostumado.

Ferrara (1993) utiliza como fundamentação a experiência fenomenológica baseada em Peirce que vai além de uma convenção (signo-significado), na filosofia Peirceana a experiência permite ressignificações e novos aprendizados continuamente. Para Peirce (2005) o processo de significação, ou semiose, é organizado em uma relação triádica estabelecida pelo objeto, o signo e o interpretante. Nesta relação “um signo, ou *representamen*, é aquilo que, sob certo aspecto ou modo, representa algo para alguém. Dirige-se a alguém, isto é, cria na mente dessa pessoa, um signo equivalente, ou talvez um signo mais desenvolvido” (PEIRCE, 2005, p.46). Esse signo equivalente Peirce denomina de interpretante. O signo não representa todos os aspectos do objeto, mas o faz como uma referência/ideia do mesmo. Por ser uma representação, o signo conduz a inferências e a outros interpretantes, que se desenrolam com o passar do tempo ou da experiência com o objeto. Uma alteração urbana inscreve objetos e signos que, como efeito, demandam novos processos de significação (semiose).

Segundo Ferrara (1993) o espaço urbano ou rural é sustentado por aprendizados e comportamentos dentro das bases do sistema de produção da sociedade que o caracteriza, de modo que, todo o espaço informa e o faz a partir de estímulos físicos, sociais ou culturais que alteram os meios de vida e comportamento. O espaço de informação:

[...] é aquele ambiente físico, social, econômico e cultural que agasalha um tipo de comportamento decorrente de um modo de vida, um modo de produção. Esses comportamentos revelam-se através de uma linguagem que tem como signos usos e hábitos. [...] Espaço e informação fazem-se mutuamente, ou seja, é possível prever alterações espaciais sempre que um novo estímulo provoca novo aprendizado e consequentemente mudança de comportamento (FERRARA, 1993, p.151,152).

O espaço, a princípio, é uma totalidade global e homogênea, não é uma informação clara; ele se encontra em um estágio de potência, de abstração, em que é necessário um contato direto (seja virtual ou físico) para dele se retirar alguma informação (FERRARA, 1993).

Essa concepção de espaço total e abstrato admite que se trata de um todo ordenado, objetivo e dominado por uma estrutura lógica necessária. [...] O espaço real não é nem caos total, nem ordem absoluta, mas uma realidade em que a ordem está em processo, um espaço caracterizado pela emergência dinâmica de uma uniformidade de importância relativa [...]. Essa homogeneidade faz com que a informação espacial se transforme em informação sobre o espaço, contida, abstrata e teoricamente, em relatórios e memoriais nos quais não se vê o espaço, embora sobre ele se fale (FERRARA, 1993, p.152).

O processo de informar ou de lembrar de um ambiente considera partições, recortes e generalizações para categorizar um espaço. Nesse processo, ele deixa o particular e se torna referencial num sentido mais amplo. Pode-se considerar que se trata de uma memória da cidade em que esse recorte se torna a referência e as informações a respeito da cidade partem deste fragmento. Essa informação adquirida classifica e qualifica o espaço e, ao fazer isto, dele se apropria num movimento no sentido de ultrapassar a homogeneidade, transformando um espaço indistinto e total num “lugar informado”. É nesse lugar informado que é produzido o aprendizado e comportamentos traduzidos em signos de usos e hábitos (FERRARA, 1993).

O primeiro passo para acessar a informação espacial é a percepção ambiental. Segundo Ferrara (1993) na semiótica ou lógica da linguagem, o controle do raciocínio é promovido por um conjunto das associações de ideias, completado pela percepção relacionada ao controle das experiências. De um lado, situa-se o raciocínio e a percepção e de outro, a associação e a experiência, compondo o que é possível compreender do mundo. O que se percebe e como é percebido foram perguntas levantadas por Peirce que dividiu esse processo em percepto e juízo perceptivo.

Peirce considera que o percepto é algo com realidade própria, que pode ser apreendido pela consciência no ato perceptivo. O percepto pode ser compreendido quando,

Num conteúdo qualitativo positivo [que contribui para o conhecimento], forçar-se sobre nosso reconhecimento sem qualquer razão. Haverá um campo vasto de coisas que compartilham o caráter da percepção, se houver material cognitivo que exerça uma força sobre nós, tendendo a nos fazer reconhecê-lo, sem qualquer razão adequada (PEIRCE, CP 7.618 apud SANTAELLA, 1998, p.56).

Santaella (1998) lembra que o percepto se força sobre nosso reconhecimento, mas não necessariamente é uma imagem, senão algo que aparece de certo modo e se impõe, de forma positiva, insistente, impositiva e que não é uma criação de nossa mente; segundo Peirce, ele é pré-cognitivo. O percepto está na natureza do objeto e se dá em um instante de estímulo:

o que realmente é percebido passa pelo processo de decodificação, ou seja, de julgamentos de percepção que dependerão de uma série de experiências, preceitos individuais e coletivos.

Nada podemos saber sobre o percepto a não ser pelo testemunho do julgamento de percepção, exceto o fato de que nós sentimos o golpe do percepto, a reação dele contra nós, assim como vemos os conteúdos dele arranjados num objeto na sua totalidade [...], mas, no momento em que fixamos nossa mente sobre ele e pensamos sobre o menor detalhe dele, é o julgamento perceptivo que nos diz o que nós assim percebemos (PEIRCE, CP 7.643 apud Santaella 1998, p.59).

Ferrara (1993) explica que o juízo perceptivo, diferentemente da passividade do estímulo do percepto (recebe-se algo independentemente de entendê-lo), é um ato de percepção ativa que depende de um esforço da consciência do receptor. Isso se dá porque ele vai se remeter às experiências passadas, imagens e memórias, e criar associações das quais possa extrair um predicado que retira a singularidade do evento, em uma categoria valorativa do conhecimento, e assim começam a significar mais.

O juízo perceptivo não é um registro, mas um processo, uma operação plural. No percepto registra-se a qualidade de um objeto, uma cor; por exemplo, no juízo perceptivo não se registra apenas uma qualidade do objeto, mas ela passa a ser o elemento que o distingue entre outros da mesma espécie e pelo qual ele assume um valor distinto para quem percebe. Esse valor é uma operação perceptiva mais complexa, porque gera a produção de um significado (FERRARA, 1993, p.173).

O juízo perceptivo possui a capacidade de reconhecer uma experiência ou conceito semelhante prévio e aproximá-los da experiência presente na busca de atualizar, qualificar e predicar o momento, gerando informação e assim a possibilidade preditiva do futuro. As crenças, usos e hábitos são resultados deste processo. Segundo a autora, enquanto as relações da experiência se dão por contiguidade em um tempo linear contínuo, as aproximações de conteúdos distintos no tempo são dadas pela capacidade associativa de semelhança ou analogia em uma relação de similaridade que afasta a lógica linear ou casual. Trata-se de um ato de caráter predicativo e reflexivo sobre a experiência. Enquanto a associação por contiguidade capta e fixa as imagens da realidade de um modo instantâneo, a associação por similaridade valoriza, no real, índices ou sinais e captam, no tempo, semelhanças e contrastes que demonstram as transformações e a mobilidade do espaço no tempo (FERRARA, 1993).

A percepção ambiental é então um processo de um real que se força sobre alguém, porém a interpretação e compreensão em novos aprendizados depende muito de uma capacidade de atenção e do esforço do pensamento para interpretá-lo. Em atitudes ordinárias tem-se a tendência de, mesmo sendo estimulado, ignorar-se as transformações da cidade por questões de usos e hábitos, ou seja, ao navegar por uma cidade cria-se mapas mentais dos caminhos a serem percorridos e a pessoa nem sempre se dá conta do que há em volta, como se

a cidade não contivesse informações novas ou que valessem o esforço do pensamento para reconfiguração de suas crenças. A não ser para o olhar do *flâneur* que vaga pela cidade para observá-la, as mudanças urbanas corriqueiras se projetam à percepção, porém, para cativar a atenção, a alteração deve ser significativa ou possuir um estímulo forte que seja difícil de ignorar como: um bloqueio da via, uma buzina, uma loja importante fechada, etc.

Para Ferrara (1993), os usos e hábitos são a manifestação concreta do “lugar urbano” e este é a manifestação concreta do espaço. São os comportamentos cotidianos com os lugares que constroem uma imagem que funciona como uma membrana de opacidade sobre o espaço, impedindo sua percepção e, neste sentido, lhe confere uma homogeneidade que não permite uma decodificação. A percepção ambiental é então um exercício de revelação, de conhecimento de informações que ficavam retidas na rotina cotidiana. Nesta operação, os signos do lugar informado são postos à prova e, desse modo, revelam a lógica de sua linguagem podendo criar novos conceitos e aprendizados.

Segundo a autora, a linguagem verbal e visual são as principais responsáveis pelas associações de contiguidade e uniformidade por promovem uma aproximação entre tempo e espaço, além de serem linguagens conexas que se apresentam de maneira imediata à percepção, “as linguagens tátil, acústica ou cinética criam uma relação perceptiva intervalar, aos saltos, em que está suspensa qualquer possibilidade de previsão ou programação” (FERRARA, 1993, p.176). A visualidade, portanto, tem grande capacidade predicativa do espaço, e dela parte a leitura de um texto verbal ou não verbal que podem direcionar a experiência ou a percepção ambiental. Neste sentido, é interessante o estudo sobre imaginabilidade desenvolvido por Kevin Lynch (1999) que articula com a ideia de percepção, valoração e legibilidade de um ambiente. Para o autor a imaginabilidade é “a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado” (LYNCH, 1999, p.11), ou seja, existe algo no objeto que se impõe ou que o qualifica de forma nítida para qualquer pessoa.

Além da percepção, Pinheiro (2015), estudando a psicologia ambiental e a experiência ‘ambiental’ de ambientes representados, afirma que um ponto importante na relação com os ambientes se dá na apropriação dos espaços e isto está diretamente ligado à maneira como se percebe o ambiente e as cognições formadas a respeito dele. “A apropriação, por sua vez, estaria diretamente relacionada com o desenvolvimento da identidade social de lugar e formas mais ou menos ecológicas e socialmente sustentáveis que empregamos no relacionamento com lugares” (PINHEIRO, 2015, p.168). No circuito psicológico, a informação ambiental envolve o papel da “sensação, percepção, cognição, armazenamento a (e resgate da)

memória etc., além de atentar também para o comportamento manifesto” (PINHEIRO, 2015, p.168).

O autor abre uma pesquisa sobre a apropriação de ambientes representados por mapas, vídeos, fotografias, brochuras, etc. esses elementos promoveriam experiências prévias com os ambientes que, neste caso, emolduram ou criam uma pré-visualização do espaço, uma percepção previamente codificada, que pode ditar as bases da percepção do ambiente quando o visitante for exposto ao local de fato. Esses aspectos podem ser comparados ao fato de que dispositivos de mapas eletrônicos retiram a necessidade de reconhecimento de marcos das cidades, nomes de ruas, relevos, pontos de referências ou as fachadas de loja. Esses elementos são desnecessários para o cérebro configurar um caminho ou um comportamento a ser efetuado. A memória não precisa mais armazenar essas informações basta seguir o aplicativo.

Um meio como a fotografia ou publicidade da cidade marcam os pontos para serem observados, a seu modo indicam o ângulo, o detalhe da cidade que tem direito à exposição ou para qual deve se atentar e, neste movimento, a comunicação vela os pontos “desinteressantes” ou “desagradáveis” as realidades desconcertantes, desordenadas, “inadequadas” que fazem parte de toda a cidade, seus habitantes e seus conglomerados e mutações. Para compreender-se a relação de usos e hábitos e a função da imagem da cidade como um conteúdo da percepção ambiental, é necessário compreender a questão de como se criam as ideias, como é o processo de reconhecimento de algo e de fixação de uma crença em uma sociedade. Este fundamento foi chave para o estudo aqui realizado por permitir compreender que não somente a ciclovias se trata de uma percepção ambiental, mas também de uma reconfiguração da cidade, dos usos daquele espaço e da visualidade do centro da cidade. Esse enfoque encaminhou para a perspectiva peirceana sobre: “como tornar as ideias claras” e “a fixação da crença”.

Charles Sanders Peirce foi um pensador americano que atuou em diversas áreas da ciência, focando principalmente na lógica, parte de seus escritos compõem a coleção de seis volumes chamado *Collected Papers* (CP), sendo considerado o “pai” do pragmatismo. Segundo Santaella (2004), a primeira fase do pragmatismo de Peirce pode ser percebida em seus textos intitulados “Como tornar claras nossas ideias” (1878) e “A fixação das crenças” (1877), sendo este segundo uma análise sobre o método científico (que é a base do pragmatismo).

Em “Como tornar claras as nossas ideias”, Peirce (CP 5.388-410) explica que “uma ideia clara é definida como uma que é apreendida de tal forma que será reconhecida onde

quer que se encontre, de modo que nunca será confundida com outra. Se esta clareza faltar, dir-se-á então que é obscura” (PEIRCE, CP 5.389). Ao mesmo tempo, essa ideia deve ser “distinta”, ou seja, não conter nada que não seja claro, ou que não esteja contido na sua definição, para encontrar a “clareza mais perfeita do pensamento” (PEIRCE, CP 5.390). Para o filósofo, o objetivo de raciocinar é descobrir considerando o que sabemos e algo que não sabemos. É o caminho de inferir por meio de um fato conhecido, passando pela dúvida (incerteza, fato desconhecido) para chegar à crença (conhecimento).

E o que é, então, a crença? É uma semicadência que fecha uma frase musical na sinfonia de nossa vida intelectual. [...] têm precisamente três propriedades: primeiro, é algo de que nos damos conta [será revisto a partir de um estímulo da ordem da estética], segundo, sossega a irritação do pensamento; e terceiro, implica na determinação na nossa natureza de uma regra de ação, ou numa palavra de um hábito (PEIRCE, CP 5.397).

A crença não implica em uma ação diretamente, mas na preparação para quando for necessária, ela alimenta a construção de hábitos de conduta, ou seja, são pré-requisitos que fundamentam a ética (decisão/postura) e a lógica / lei (hábito / costume). A crença promove a sensação positiva “indicação mais ou menos segura de se ter estabelecido, em nossa natureza, uma tendência que determinará nossas ações” (CUNHA, 2003, p.153). Para alterar algo a que se está habituado uma pessoa precisa de uma nova dúvida, uma instabilidade que questiona um aspecto desconhecido do objeto, ou que ainda não foi totalmente assimilado (algo que agora se apresenta vago ou errôneo). Este problema precisa ser “vivo e real” o suficiente para provocar um novo empenho investigativo de raciocínio na busca por sanar a inquietação e o desconforto criados pela dúvida e levar a uma nova crença.

Independentemente do modo como a dúvida é suscitada, ela estimula a mente a uma atividade que pode ser fraca ou enérgica, calma ou turbulenta. Imagens passam rapidamente pela consciência, diluindo-se incessantemente umas nas outras, até à última, quando tudo acabar – pode ser na fração de um segundo, uma hora, ou após muitos anos – decidimo-nos como deveremos agir em tais circunstâncias como as que causaram a nossa hesitação. Por outras palavras, chegamos à crença (PEIRCE, CP 5.394).

Para o autor, a identidade de um hábito está relacionada à forma com que ele induz a agir em circunstâncias similares a que surgiu, mas também em situações que poderão acontecer mesmo que improváveis. “Aquilo que o hábito é depende do quando e do como ele nos leva a agir. No que toca ao quando, qualquer estímulo para a ação provém da percepção; no que toca ao como, todo o objetivo de ação é o de produzir um resultado sensível” (PEIRCE, CP 5.401). Peirce destaca que muitas vezes se fazem distinções entre crenças que são similares, porém se diferem apenas no modo de expressão, o que pode causar uma forte disputa, sendo

possível que uma pessoa afirme uma proposição, mas negue outra, mesmo que sejam da mesma ordem do pensamento. Esse problema aumenta quando certas distinções são criadas em torno de um objeto que ainda não é claro.

Em vez de perceber que a obscuridade é puramente subjetiva, julgamos que estamos a olhar para uma qualidade do objeto essencialmente misterioso; e se, posteriormente essa concepção nos for apresentada de modo claro então não a reconhecemos como sendo a mesma, dada a ausência de um sentimento de ininteligibilidade (PEIRCE, CP 5.397).

Para encontrar um método adequado de investigação das ideias, Peirce descreve alguns modelos que são comumente utilizados como base de fixação de uma crença. Ao primeiro, ele denomina de “método da tenacidade”, no qual o indivíduo se esforça em um raciocínio, ou assimila respostas do senso comum para um fato e vai se utilizar de forças para extirpar qualquer dúvida ou questionamento da crença original. É um esforço para que a ansiedade e o desequilíbrio promovido pela dúvida, sejam rapidamente atenuados por uma “certeza”, mesmo que infundada.

Este método individual pode ser estruturado em forma hierárquica, característica que rege as leis e estipulações de credos de uma instituição ou organização pública, ao qual Peirce se refere como nome de “método da autoridade”, que determinava o conhecimento a partir da “imposição de uma dada crença e pela proibição, sob pena de atrozes castigos, de quaisquer vozes discordantes” na sustentação das “corretas doutrinas teológicas e políticas” (CUNHA, 2003, p.154). Para Peirce esse método também impossibilita uma observação adequada do objeto pois determina as visões possíveis sobre ele.

Peirce se mostrou contrário ao “método a priori” que consistia na autoconsciência defendida por Descartes, método cartesiano de análise, como se a razão fosse suficientemente capaz de nos dar as verdades fundamentais e decidir o que é verdadeiro de acordo com a razão. O autor revelava o risco da subjetividade e da falibilidade desta condição. Explicando que a “investigação [é] algo similar ao desenvolvimento do gosto; mas o gosto, infelizmente, é sempre mais ou menos uma questão de moda” (PEIRCE, 2008, p.52) e que “não significa que concorda com a experiência [fato concreto que pode ser examinado e aceito por todos], mas aquilo que nos encontramos inclinados a acreditar” (PEIRCE, 2008, p.52).

A partir desse método, que tem sido chamado de método a priori, somos conduzidos, no linguajar de Lorde Bacon, a uma verdadeira indução. Analisamos esse método a priori como algo que prometia salvar nossas opiniões de seu elemento acidental e caprichoso. Mas seu desenvolvimento, embora seja um processo que elimina o efeito de algumas circunstâncias casuais, acaba intensificando o efeito de outras. Esse método, portanto, não difere essencialmente daquele da autoridade. O governo pode não ter levantado seu dedo para influenciar-me em minhas convicções; posso ter sido

deixado praticamente livre para escolher, [...]os sentimentos, em seu desenvolvimento, serão largamente determinados por causas acidentais. (PEIRCE, 2008, p.53).

O método então proposto por Peirce é um “método científico” que tem base no pragmatismo, em que para sanar uma dúvida relacionada a uma crença, é necessário um método de aplicação geral, ou seja, as crenças não são causadas por algo humano, mas possuem alguma permanência externa; não partem da razão de uma pessoa, mas de algo público, que possa ser experimentado não somente por um indivíduo. Para Peirce:

[...]existem coisas reais, cujos caracteres são inteiramente independentes de nossas opiniões acerca delas; essas realidades afetam nossos sentidos segundo leis regulares_ e, embora nossas sensações sejam tão diferentes quanto o são nossas relações com os objetos, contudo, aproveitando-se as leis da percepção, podemos averiguar pelo raciocínio como as coisas realmente são, e qualquer homem, se possuir suficiente experiência e raciocinar o bastante sobre o assunto, será levado à conclusão verdadeira. (PEIRCE, 2008 p.54).

O método científico abre portas para a dúvida e o aprendizado, no entanto, Peirce compreendeu que a inquietação da dúvida possui uma “força” a qual o indivíduo buscará sanar por meio do pensamento. “O pensamento em ação tem como seu único motivo chegar ao descanso do pensamento” (PEIRCE, CP 5.396), aí se encontra a crença. “Primeiro é algo que nos damos conta; segundo, sossega a irritação do pensamento, e terceiro, implica a determinação na nossa natureza de uma regra de ação, ou numa palavra, de um hábito” (PEIRCE, CP 5.397). O processo de fixação dessa crença, como já apresentado, nem sempre será por um método científico.

Para compreender a reação das pessoas contra ou a favor de uma mudança de uma crença estabelecida, há um princípio que leva em consideração o significado de ação e reação. Peirce (CP 5.402) afirma que “considera quais os efeitos, que podem ter certos comportamentos práticos, que concebemos que o objeto da nossa concepção tem. A nossa concepção dos seus efeitos constitui o conjunto da nossa concepção do objeto”. Segundo ele, o que excita a mente, o que invoca o pensamento, não é uma palavra ou uma imagem, mas os efeitos que podem ser derivados delas.

No que é buscado neste estudo, de compreender novos hábitos, novas visualidades e novas rotinas, no plano da cidade, trata-se de compreender que uma palavra como “reforma”, ou uma transformação urbana com a retirada dos estacionamentos e inserção das ciclovias pode afetar as ações de um grupo; pensar não pela ideia da palavra, mas pelos efeitos que ela pode causar. A obra da Avenida Brasil (figura 1 e 2) é um exemplo que a ideia de como uma “reforma” provoca um desconforto. Como qualquer alteração urbana, ela imputa dúvida de como ocorrerá o desenrolar da obra, quais as dinâmicas que serão alteradas, quanto tempo

vai durar a reforma, se ela será concretizada, de que forma o comércio será afetado, para onde vão os estacionamentos, entre muitos outros questionamentos. A mudança de uma crença ou um hábito provoca dúvida, exige esforço do pensamento e nem sempre fica claro se o efeito da mudança promoverá uma melhora real para os habitantes.

Figura 1- Avenida Brasil antes da reforma.



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá
Foto: André Renato

Figura 2- Avenida Brasil início da retirada dos estacionamentos “espinha de peixe”.



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá
Foto: André Renato

O que se observou, e ficará mais claro nos capítulos seguintes, é que existiu um estado de incerteza que acabou movimentando a sociedade no momento da ação inicial da prefeitura na Avenida Brasil. No instante em que o projeto (em potência) começa a impor uma nova realidade (fato concreto), na hora em que os tratores começam a realmente retirar as vagas de estacionamento, se estabelece uma relação de confronto do cotidiano com as dinâmicas do local. Isto gerou uma resposta dos comerciantes e demais setores da sociedade organizada contra a atividade da prefeitura. A população teve dificuldade de compreensão de que a retirada das vagas de estacionamento poderia trazer algum benefício para o comércio o qual já estava habituado com a dinâmica do espaço.

No caso de Maringá, as notícias e reportagens veiculadas em O Diário do Norte do Paraná demonstraram que o embate foi tão difícil, que diversas instituições se posicionam em crenças contrárias, questionando o uso do espaço. De um lado se encontrava a prefeitura e grupos de representantes dos ciclistas que se posicionaram a favor da ciclovias, e do outro, autoridades como ACIM – Associação Empresarial de Maringá, os comerciantes da Avenida Brasil, outras 14 instituições contrários à reforma, por acharem inviável o projeto e prejudicial para o comércio. Com esse impasse, as obras foram interrompidas em fevereiro de 2014 e não reiniciaram até a metade do segundo semestre do mesmo ano, com um projeto diferente.

Para que se chegasse a um acordo comum, prefeitura e instituições se comprometeram a formar um plano alternativo que pudesse sanar as inconformidades apontadas, o que alterou por completo o plano inicial para a via. A principal alteração foi a dissolução da ideia original (objeto mais importante do projeto) de um sistema de tráfego em sentido único e via central para ônibus, resultando em um segundo projeto, mais simplificado, que alterou o espaço para somente uma ciclovia.

2.1 Alteração urbana nas cidades globalizadas

Para analisar um processo de transformação urbana é necessário, além de compreender a apropriação e significação do espaço, se atentar para fenômenos que envolvem o desenvolvimento das cidades no processo globalizado atual, os princípios de global e local, as estratégias de marketing urbano e a relação entre o cidadão e a cidade em mutação. Ferrara (2002) oferece um caminho ao discutir sobre a cidade como uma totalidade globalizada de forma econômica, tecnológica, social e cultural que, de certa maneira, sedimenta o ideal modernista de bem-estar para todas as cidades. Para a autora, essa totalidade, no entanto, é parcial, porque por mais que a globalização atinja as manifestações urbanas para padronizá-las de forma mundial este impacto é limitado, pois “as cidades partem em busca de traços peculiares que tornem possível alcançar identidades próprias e resistir aos apelos globais que ameaçam descaracterizá-las” (FERRARA, 2002, p.12). Por mais semelhantes que sejam os espaços urbanos “nunca se deu tanta importância ao particular e ao específico como na atualidade” (SANTOS, 1996, p.252).

Hall (2006) também aponta este fenômeno como uma característica do próprio movimento de globalização. Ao lado de uma generalização ou homogeneização globalizada, há também um fascínio pela diferença, pela busca da alteridade ou um nicho de mercado. Com isto surge o interesse pelo regional, aquilo que se torna uma mercadoria particular de cada localidade. O autor acrescenta que:

A globalização (na forma da especialização flexível e da estratégia de criação de "nichos" de mercado), na verdade, explora a diferenciação local. Assim, ao invés de pensar no global como "substituindo" o local seria mais acurado pensar numa nova articulação entre "o global" e "o local". Este "local" não deve, naturalmente, ser confundido com velhas identidades, firmemente enraizadas em localidades bem delimitadas. Em vez disso, ele atua no interior da lógica da globalização. Entretanto, parece improvável que a globalização vá simplesmente destruir as identidades nacionais. É mais provável que ela vá produzir, simultaneamente, novas identidades "globais" e novas identidades "locais" (HALL, 2006, p.77).

O projeto público não é só uma melhoria do ambiente para o bem-estar da população, mas também é o projeto visual na busca por artifícios, monumentos, adornos e uma historicidade construída em vista de auxiliar na projeção de uma marca local que pode ser consumida pelos habitantes. Esse processo reforça a aprovação política assim como o interesse de empresários, investidores e visitantes.

Observa-se que não deixa de ser um produto do capitalismo ocidental a transformação estético-formal das cidades. Elas passam a participar do processo de diferenciação e de incremento da estética da mercadoria na busca pela atração de consumidores. Isso ocorre no caso de cidades vizinhas que convergem para o comércio na metrópole, assim como, investidores externos que, mesmo sem a necessidade de incentivos fiscais, se transferem para a cidade pois é bonita, agradável, tem os altos índices de qualidade de vida, de desenvolvimento, etc. A estetização, segundo Ferrara (2012, p. 13) “transforma o local em mercadoria turística vendida globalmente e sujeita a especulações de mercado como qualquer produto: nesse mercado, o particular local deve ser mantido para nutrir o prazer global que, nos períodos de férias, pode se deleitar com o escapismo exótico”.

Para Jeudy (2005) a transformação urbana e a valorização histórico ambiental podem, muitas vezes, ser uma supressão do que é genuinamente local, no intuito da produção de um “novo local” adaptado à lógica global. A transformação constante da cidade na busca pelo ideal de cidade modelo, cidade moderna, diminui o apego ao lugar histórico, constantemente reconfigurado, seja na argumentação da necessidade, devido ao crescimento natural, seja pela acusação de espaços obsoletos ou pelo desejo da administração. A história das cidades passa a ser também uma história do homem. Hubbard (1995) destaca que as estratégias empreendedoras não consistem, somente, em uma alteração da imagem da cidade, mas também compreendem uma remodelagem, revitalização do espaço urbano, criando espaços que parecem ser mais seguros, agradáveis e rentáveis.

É interessante citar como Maringá é uma cidade que acompanha essa tendência de contínua transformação urbana. Gestão após gestão, lugares históricos ou centros importantes da cidade são destruídos ou reformulados em busca de uma “requalificação urbana”. Alguns exemplos são o rebaixamento da linha férrea para construção de um novo centro e a demolição da antiga rodoviária. Segundo Andrade e Cordovil (2008) desde os anos 80 haviam projetos para grandes mudanças na cidade que apresentavam um caráter espetacular. A transformação urbana seguia a retórica de progresso e futuro melhor. Esse discurso, para os autores, foi claro no projeto de demolição da rodoviária que, mesmo diante de controvérsias de parte da população, propunha demolir o prédio como processo de “requalificação” do espaço e

seu entorno, implementando um projeto futurista. Para os autores “os projetos espetaculares são utilizados como retórica da cidade voltada para o progresso, desconsiderando a dimensão social e apresentando o incessantemente novo” (ANDRADE, CORDOVIL, 2008, p. 1). Nesse processo, é possível observar no artigo de Meneguetti, Rego e Belloto (2009) como a região da antiga rodoviária havia sido abandonada pelo poder público. Segundo os autores:

Com a relocação do terminal rodoviário e o abandono da edificação da antiga rodoviária, a praça abriga um dos ambientes mais degradados da área urbana. O comércio informal compete com os pregadores, prostitutas e desocupados, além do tráfico e consumo de drogas e outros delitos (MENEQUETTI, REGO, BELLOTO, 2009 p.42).

Infere-se que esse estado da rodoviária e seu entorno “justificam” a proposta destruição do prédio histórico da cidade pela “necessidade de mudança”. Em 2010 a rodoviária foi retirada, mas nenhum projeto novo foi implementado em seu lugar. Até o presente momento, existe somente um estacionamento público no local em que estava a rodoviária.

Segundo Vanolo (2008), muitas prefeituras veem na transformação da cidade uma oportunidade para desenvolver-se pensando em novos nichos de mercado / habitantes / consumidores. Para isso, são desenvolvidos projetos de *urban branding* que se apresentam como o caminho para gerar uma nova “imagem da cidade”. O autor explica que *urban branding* consiste na criação de uma imagem da cidade composta por elementos simbólicos, não somente visuais/materiais, mas também metafóricos e intangíveis. Eles podem ser pensados desde a psicologia ambiental à semântica. Para ele o que constitui esta imagem pode ser percebido em dois fatores: físico e discursivo. Físico/imagens Urbanas compreende: prédio, praças, ruas, relevo etc. E o fator discursivo/visão dos estereótipos é: o que faz parte das atitudes dos habitantes, das regulamentações da cidade e das descrições de turistas, campanhas publicitárias, filmes, etc.

Para Vanolo (2008), a construção simbólica da imagem da cidade pode ser analisada em aspectos: a imagem interna e externa. A imagem interna é feita a partir dos habitantes, de como eles vêm/percebem a cidade e como vêm a si mesmos dentro dela. A imagem externa é feita a partir da percepção de pessoas ou organizações de certa forma externas ao contexto local, seu estilo de vida e símbolos. Normalmente, contêm pressupostos bons ou ruins, em geral de forma simplista, abstrata e vaga. Esta generalização, no entanto, permite criar uma imagem a ser percebida de fora o que em muitos casos é o que o *branding* busca divulgar. Esta generalização permite uma história seletiva, uma referência espacial forte e uma identidade local.

Para Jeudy (2005), o espaço público pode servir de um projeto de governo, porém, na concretização desse trabalho e na própria formação do espaço público, existem muitos aspectos que escapam a qualquer projeção. O autor afirma que mesmo um ambiente urbano que não foi objetivado de maneira definida pelo poder público, ou seja, que não foi *pré-significado* e expresso conceitualmente por um projeto do poder público, ainda assim possui diversos significados, informações e signos que são compartilhados pelos seus habitantes. Para Jeudy (2005), este espaço estaria em estado de potência, dependendo, a certo nível, de um esforço do olhar que sobre ele se debruçasse. Há uma potencialidade morfológica que se mantém “na medida em que depende simultaneamente de uma configuração territorial e das modalidades do olhar. O que está ‘em potência’ no estado urbano não supõe a priori a necessidade de ser significado por intervenções urbanísticas” (JEUDY, 2005, p.104).

Para o autor, a estratégia de um projeto urbano consiste na “sobreobjetivação” deste espaço; o que estava em potência passa a ser “sobrevisível”, ou seja, sai das possibilidades de olhar para um marco conceitual/projetivo claro que em certo modo uniformiza as apreensões sobre lugar. Nesse processo, Jeudy (2005) comenta sobre as atitudes normativas ou discursos de autoridade que são efetuados tanto pelo poder público como também pelos profissionais de arquitetura e urbanismo que, pelo uso de metáforas conceituais e status de autoridade, legitimam seus projetos.

Os gestores do urbano podem exercer suas escolhas arbitrárias; sofrerão eventualmente uma chuva de reprovações coletivas. Mas, ao longo do tempo, têm todas as possibilidades de acabar vitoriosos, uma vez que o fruto de suas decisões se integrará ao território da cidade como um signo patrimonial de uma época [...]. Qualquer forma de poética da cidade recolhe nela os dons de se renovar. Assim a percepção sensível de uma cidade, em suas mais diversas manifestações, assegura a legitimidade, a posteriori de qualquer intervenção plástica feita na cidade (JEUDY, 2005, p.81-82).

Jeudy (2005) explica sobre uma contradição fundamental do projeto urbano que é o desaparecimento projetivo do projeto propriamente dito. O projeto original é transformado pelo processo de construção, pelo uso cotidiano dos habitantes e pelo tempo na mutação contínua das cidades. Mesmo sendo uma construção próxima ao projeto original, a cidade real decorre da transformação do território e das mentalidades coletivas, ou seja, sempre haverá uma diferença entre projeto e execução. “As metamorfoses de uma cidade, inscrevem-se de maneira significativa, na furação graças à realização de certos projetos urbanos que, pensando a cidade como paisagem, criam paisagem. [...]. Toda paisagem urbana joga cada vez mais com a alternância espacial entre duração e o efêmero” (JEUDY, 2005, p.123).

Considerando os estacionamentos centrais da Avenida Brasil antes da reforma é possível perceber que, enquanto imagem, se tratava de um “não lugar”, um espaço partilhado pelos habitantes, muito utilizado, mas pouco predicado ou seja um espaço em potencial. Ele permitia diversos ângulos de visão e observação da região e não era para a cidade uma referência imagética clara. As propostas da prefeitura ao longo dos anos (desde 1993) já apontavam debates que propunham “revitalizar” a Avenida Brasil sempre indicando a retirada das “espinhas de peixe” (Zanatta, 2000). Em 2014, quando a prefeitura conseguiu implementar um projeto de “revitalização” da avenida, observa-se que este movimento conferiu uma focalização direcionada para o ponto central da via. É possível notar como a presença da ciclovia se impõe sobre a imagem desse espaço urbano. Esse movimento ativa na imagem local um simbolismo claro e pré-organizado, um predicado que, por consequência, fornece uma imagem mais estável e homogênea da avenida.

Segundo Jeudy (2005) esse espaço sobreobjetificado agora é mais resistente a mudanças, porém como indica Pinheiro (2015), por esta mesma razão, ele cria uma plasticidade, uma capa, que acaba por esconder os demais signos peculiares da avenida (lojas do comércio, ambulantes, etc.). Estes, agora, devem se esforçar mais para atrair o olhar daquele ali deambula.

2.2 Design emocional e linguagem visual

A aceitação de uma mudança estrutural na cidade envolve, além da visualidade, as dinâmicas sociais da região. O estudo desenvolvido pelas pesquisadoras Queiroz, Cardoso e Gontijo (2009) “Design Emocional e Semiótica: caminhos para obter respostas emocionais dos usuários”, cria uma aproximação entre os conceitos de linguagem visual, abordados na semiótica peirceana, e os estudos de design emocional que apontam para a influência do design dos objetos nas emoções e comportamento das pessoas.

Este conteúdo é pertinente para se indagar se o design de uma estrutura, qualquer seja ela, um objeto ou um espaço urbano pode contribuir, por sua atratividade, para uma facilidade de aceitação e mudança de usos e hábitos numa situação de nova estrutura social. Trata-se de pensar se o design da ciclovia (figura 3 e 4), enquanto imagem tridimensional, função e usabilidade, pode influenciar, de forma positiva, em sua aceitação e adaptação por parte da população.

Figura 3 – Ciclovía Avenida Brasil finalizada
2/12/2014



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá
Foto: Roberto Furlan

Figura 4 - Ciclovía Avenida Brasil finalizada
2/12/2014



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá
Foto: Roberto Furlan

De acordo com Queiroz, Cardoso e Gontijo (2009) os objetos de uso, assim como os objetos estéticos (arte) cumprem uma função estética e simbólica profunda e imediata na vida humana. Os produtos de convívio diário são os principais responsáveis pela estética e o prazer do belo no cotidiano das pessoas.

A interação do sujeito com o objeto se dá em nível mais profundo indo além dos interesses práticos e imediatos, considerando que, além de despertar interesse prático, um produto pode despertar prazer estético e provocar emoções. Essa interação ocorre a partir de diversos fatores, tanto racionais, quanto emocionais, os quais irão afetar o sujeito de modo significativo (QUEIROZ, CARDOSO, GONTIJO, 2009, p.4).

Os fatores emocionais são vivenciados pela experiência com a configuração da aparência e dos significados semânticos e simbólicos dos objetos. Segundo Löbach (2001), as funções estéticas e simbólicas compreendem a forma, cor, textura, além do significado (memória, sentido, relação cultural) que representa para o indivíduo. Queiroz, Cardoso e Gontijo (2009) destacam que esse conteúdo tem aspecto subjetivo, envolve julgamentos de valor e do gosto pessoal do sujeito. Pessoas dotadas de hábitos e em situação de estímulos diferentes não devem formar o mesmo juízo de valor, o que resulta em que o belo, ou o que é tido como “bonito” depende do contexto e do repertório dos usuários. Por esta razão, as autoras explicam que o objeto possui dois níveis de interação com o sujeito, o pragmático ligado à função e ao uso, que são atributos intrínsecos dos objetos, e o nível emocional que está relacionado com “as respostas emocionais encontradas no sujeito (extrínsecos ao objeto), porém, são provocadas pela linguagem do objeto” (QUEIROZ, CARDOSO, GONTIJO, 2009, p. 5).

Para as autoras, o estudo das emoções é um caminho no ramo do design, pois, segundo Iida (2006), elas podem influenciar nas tomadas de decisões e até suplantam aspectos racionais na escolha dos produtos. Haug (1997) em “crítica da estética da mercadoria”, já frisava que os potenciais emotivos da estética dos produtos, as embalagens, a marca e as ambientações teriam forte influência no ato de compra ou de aceitação de uma ideia. Tratava-se do modo como os produtos lançavam “seus olhares sedutores” para os consumidores. Mais recentemente, os trabalhos de Donald Norman são de grande referência, quando se trata de design emocional.

Donald Norman é um pesquisador americano, das ciências cognitivas, e tem analisado o modo como as pessoas respondem aos objetos do dia a dia, como compreendem sua configuração e como é o processo de percepção, facilidade de adaptação e de manuseio dos produtos. Em “design do dia-a-dia”, Norman (2006) discorreu sobre a responsabilidade do designer e a importância de uma boa configuração dos produtos (seja em qualquer escala), para que o usuário tivesse uma experiência segura e prazerosa com os objetos e atividades diárias.

Em “design emocional”, Norman (2008) explica a influência da estética e a funcionalidade dos objetos na emoção dos usuários. Segundo o autor, esses fatores provocam reações positivas ou negativas na relação com os produtos. Norman (2008), analisando as pesquisas de Maasaki Kurosu e Kaoria Kashimura, e Noam Tracktinsky, observou que objetos com design mais atraente (para o sujeito) são percebidos positivamente e são mais facilmente aceitos; as pessoas tendem a se adaptar melhor e a serem mais criativas com relação à solução de problemas / esquemas por eles propostos.

Esses e outros achados, sugerem o papel da estética no design de produtos: objetos atraentes fazem as pessoas se sentirem bem, o que por sua vez faz com que pensem de maneira criativa. Como isso faz com que alguma coisa se torne mais fácil de usar? A resposta é simples: ao fazer com que se torne mais fácil para as pessoas encontrar soluções para os problemas com que se deparam. (NORMAN, 2008, p.39).

Para Norman (2008), a neurociência compreende que existem alguns processos que implicam em como compreendemos o mundo, dentre eles, a cognição, o afeto e a emoção. A cognição interpreta o mundo, levando ao maior conhecimento; o afeto, incluindo a emoção, são sistemas de juízos de valor que a princípio identificam o que é bom ou mal, seguro ou perigoso. Neste aspecto, o autor considera três diferentes níveis de estruturas do cérebro: a primeira, pré-programada, que denomina visceral, a segunda que ocorre no relacionamento cotidiano chamada de nível comportamental, e a terceira, relacionada a parte contemplativa ou nível reflexivo.

A primeira é praticamente pré-cognitiva; ela responde a um estímulo com respostas rápidas de bom ou ruim que, segundo o autor, são biologicamente programadas, podendo ser ampliadas ou inibidas ao longo da vida. O nível comportamental se sustenta nas operações rotineiras, no hábito, na relação usual com os objetos. O terceiro nível, reflexivo, é o nível que exige a consciência, pois é nele que o ser humano reflete sobre suas operações, aprende novos conhecimentos e generalizações sobre o mundo.

Queiroz, Cardoso e Gontijo (2009) fazem uma aproximação das teorias do design emocional e da semiótica peirceana, entretanto ressaltam que é importante compreender o foco do design emocional ligado no que o produto provoca no usuário enquanto, segundo as autoras, a semiótica está ligada à compreensão da linguagem do objeto e seus significados. Para elas, o caminho percorrido pelas ciências com foco em respostas emocionais pode ser melhor explorado se, ao mesmo tempo, for compreendida a linguagem dos objetos como um todo. Ou seja, a leitura semiótica da estrutura dos objetos pode auxiliar na compreensão das reações dos usuários diante de novos produtos.

O que se deseja destacar é que a estrutura estética da ciclovia possa ter uma boa influência na sua aceitação e apropriação por parte da população. A priori, ela tem uma forma clara destacada da pista dos veículos motorizados de forma distinta e de fácil compreensão, diferentemente de uma ciclofaixa em que a pista é no mesmo nível das outras. Ela está próxima do modelo das pistas internacionais implementadas desde a década de 80 na Holanda, com o uso da cor vermelha e faixa branca destacando seu espaço (LESENS, 2013). Ao assumir essa característica a ciclovia de Maringá se une a ideia de modernidade e inovação aos moldes das cidades globalizadas.

O prazer do belo também é outra característica importante do espaço estudado, expresso em floreiras com vegetação ornamental e os Ipês que florescem de tempos em tempos, a via atrai olhares por sua beleza natural. Inaugurada no período de Natal a via estava exuberante, possuía flores vermelhas (bicos de papagaio) que combinavam com o vermelho das faixas da ciclovia e mais além com o tema do Natal. Os vasos pintados de verde se somavam à grama e arbustos do canteiro central. A composição de cores complementares do verde e vermelho promovia que elas se destaquem mutuamente compondo um conjunto estético atrativo. O aspecto da cor é discutido por Dondis (1997, p.69) em que: “a percepção da cor é o mais emocional dos elementos específicos do processo visual, ela tem grande força e pode ser usada com muito proveito para expressar e intensificar a informação visual”. No mesmo período, havia uma forte decoração de Natal com luzes em torno das árvores fazendo com que

o espaço chamasse mais à atenção e atraísse os olhares, fosse de dia, fosse de noite, com o comércio aberto até as 22h nesse período.

Em um nível comportamental, a ciclovia deveria ser testada pelos ciclistas e mesmo antes da sua inauguração, segundo noticiário do Paraná TV (2014) de 12 de dezembro de 2014, a ciclovia já era utilizada e apresentava trechos ainda em construção, mas nas entrevistas realizadas com os ciclistas a experiência era positiva pois se sentiam mais seguros. Uma entrevistada destacou sentia orgulho ao andar pela ciclovia “vermelhinha”. Um dos problemas apontados pela reportagem era o uso da ciclovia pelos pedestres. Na época foram necessárias campanhas de conscientização para que pedestres não caminhassem pela faixa e para que motoristas tomassem cuidado com os cruzamentos, um processo de adaptação comum a estas mudanças.

Com a nova estética da via entrou em jogo avaliar o ganho imagético para a cidade. Por este aspecto a ciclovia é um objeto que todos os munícipes e visitantes podem apropriar. Eles compartilham da via enquanto imagem, mesmo sem ter para isso um fator útil. A ciclovia pode representar uma cidade moderna, atualizada com os novos conceitos de urbanismo, pode ser um índice de uma cidade jardim (símbolo de Maringá), pode ser um caminho prático que considera as pessoas de menor renda que utilizam a bicicleta como transporte, um símbolo de atividade física e saúde, etc. Há, portanto, inúmeros significados que o cidadão pode conferir à via e, neste processo, a prefeitura consegue implementar parte de um projeto antigo que tinha como objetivo, mínimo, a retirada das espinhas de peixe do centro da cidade.

2.3 O fenômeno da ciclovia

Este trabalho não tem como foco o estudo da viabilidade da bicicleta como meio de transporte, o planejamento de tráfego urbano, a ergonomia da via ou demais estudos funcionais para a cidade de Maringá. Independentemente de sua adequação aos padrões recomendados, a ciclovia se constitui como uma unidade presente na paisagem e para o estudo fotográfico já constitui elementos suficientes de questionamento da imagem urbana. Entretanto, para se analisar o contexto no qual as imagens são registradas, é interessante compreender o fenômeno das ciclovias no Brasil e mais especificamente em Maringá.

Segundo Neri (2012) é notável como no século XX os projetos urbanísticos promoviam infraestrutura para mobilidade com foco nos “veículos automotores, na fluidez e os

longos deslocamentos, causando o crescimento horizontal desenfreado das cidades, sendo ignoradas ações de mobilidade para ciclistas e pedestres” (NERI, 2012, p.6). No entanto, no final desse século começaram a surgir discussões para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, na busca por um desenvolvimento sustentável. Para o autor esse projeto deve abranger questões sociais, econômicas e ambientais.

A sustentabilidade social exige que os benefícios ligados aos transportes sejam distribuídos de maneira equitativa a todos os segmentos da sociedade. O parâmetro econômico envolve eficiência na destinação dos recursos. E o ambiental baseia-se na análise dos efeitos causados pelos transportes para tomada de decisões do poder público. Neri (2012) aponta que o transporte ciclável é expressivo em países de primeiro mundo como Holanda, Espanha, França Alemanha e Inglaterra e que este assunto tem se tornado essencial para países em desenvolvimento como China, Índia e Brasil. Dados do Ministério das Cidades (2007) apontavam que na Holanda (até 2007) 27% da população já fazia o uso da bicicleta para deslocamentos diários, Dinamarca e Suíça também tinham valores consideráveis com 18% e 15%, respectivamente. No Brasil a realidade era de apenas 7% da população. “O aumento das ciclovias nas últimas décadas em todo o mundo é resultado da nova ordem global: a busca por soluções sustentáveis, principalmente nas cidades, sendo a bicicleta um meio de transporte urbano não danoso à natureza como os veículos motorizados” (NERI, 2012 p.2).

A bicicleta é uma alternativa não-poluente que pode proporcionar benefícios à saúde e ser economicamente viável. Ela é acessível a todas as classes e beneficia principalmente a parcela da população com menor poder aquisitivo. É um veículo de baixo custo e pouca manutenção, mas também pode ser um instrumento para trabalho ou prática de atividade física. Segundo o autor, a bicicleta pode ser mais eficiente do que automóveis em deslocamentos curtos de até 5km e ciclistas com habilidade tendem a utilizar o modal para viagens diárias mais longas, sendo viável até 8km (NERI, 2012). As características da cidade como topografia, clima, infraestrutura viária e tráfego são aspectos que podem reduzir a utilização do modal. “Outra desvantagem são as intempéries, às quais a bicicleta está mais vulnerável, sendo chuvas, calor intenso, o grau de umidade e os ventos os fatores que mais incomodam os ciclistas” (NERI, 2012 p.28). Segundo ele, a arborização nos trajetos e vestimenta adequada pode ajudar a atenuar esses fatores.

A partir da década de 2010 diversas cidades passaram a implementar projetos cicloviários para melhorar a qualidade no trânsito e aumentar a segurança dos ciclistas. Até 2012 Curitiba possuía a maior rede de ciclovias/ciclofaixas em comparação às outras capitais

(figura 5). Em 2017, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília já lideravam em estrutura ciclovitária (figura 6).

Figura 5 – Estrutura ciclovitária em cidades do Brasil 2012 (Km)

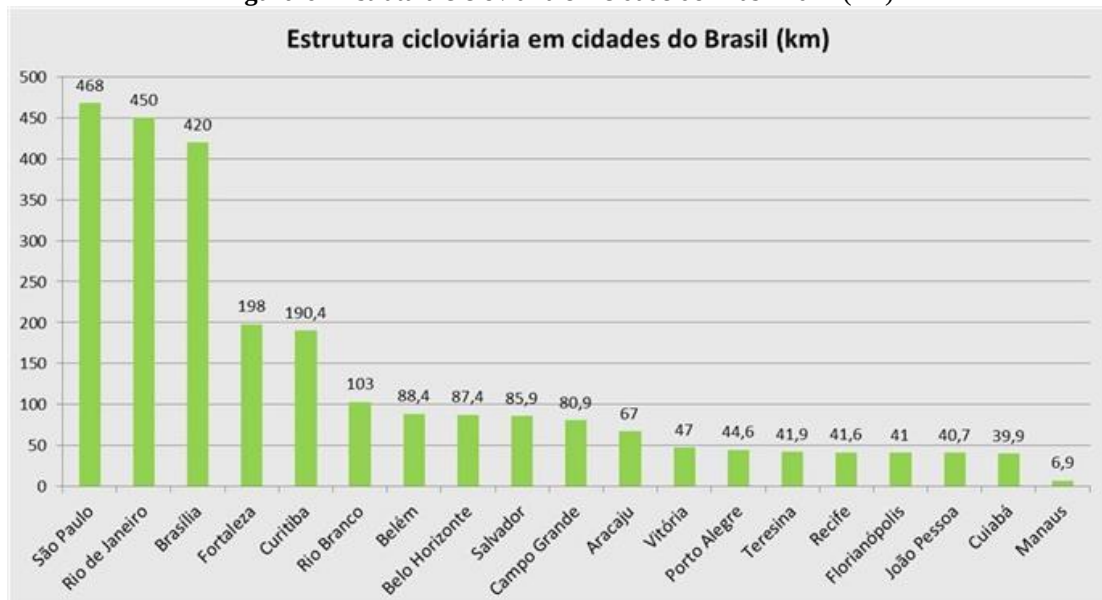


Fonte: Programa Cidades Sustentáveis. Dados relativos ao ano de 2012.

Gráfico obtido no site Observatório da Cidade de Porto Alegre.

http://observapoa.com.br/default.php?reg=346&p_secao=17

Figura 6 - Estrutura ciclovitária em cidade do Brasil 2017 (km)



Fonte: Gráfico elaborado por Ricky Ribeiro e Regina Rocha para o site Mobilize.org

<https://www.mobilize.org.br/estatisticas/28/estrutura-ciclovitaria-em-cidades-do-brasil-km.html>

Esses gráficos demonstram uma mudança de paradigma a respeito das ciclovias. Em 2014 o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, buscava implementar um projeto

de construção de 400km de ciclovias/ciclofaixas espalhadas pela cidade. Segundo reportagens do Bom dia Brasil (2014) e Folha de São Paulo (MONTEIRO, RODRIGUES, 2014) a implementação das ciclovias era positiva para os ciclistas, porém geravam desconfortos e críticas de comerciantes, motoristas de taxi e condutores de veículos. O projeto foi criticado por falta de planejamento e por não promover alternativas para as vagas de estacionamento perdidas. Na entrevista ao Bom dia Brasil (2014), um comerciante comentou que o movimento havia caído 70% por conta da falta de vagas. Os ciclistas também reclamavam pela falta de respeito de motoristas que ainda circulavam ou estacionavam sobre a faixa e pedestres que utilizavam a via para caminhada. A solução da prefeitura foi aplicar multas a quem ocupasse a faixa indevidamente.

Em 2015, a reportagem da BBC News (BARIFOUSE, 2015) comentava sobre a inauguração da ciclovia na avenida Paulista e 238km de ciclovia instaladas. A prefeitura ainda sofria críticas políticas sobre a maneira como as ciclovias eram impostas, entretanto, ponto principal da reportagem era sobre a importância do cicloativismo para a implementação do projeto, segundo a notícia, o movimento manteve pressão desde 2012 fazendo que o então senador José Serra e prefeito Fernando Haddad assinassem um termo de compromisso para ampliar a rede cicloviária.

Sobre o tema da viabilidade da bicicleta especificamente para Maringá, é interessante observar os trabalhos de: Soares (2003) que apresenta o perfil dos meios de transporte de Maringá; Neri (2012) que estuda a fundo a capacidade cicloviária da região e propõe uma metodologia de planejamento cicloviário para a cidade; e o trabalho de Santana (2015) que aponta uma pesquisa realizada durante e após a instalação da ciclovia da Avenida Brasil entre 2014-2015, conferindo alguns dados comparativos entre projeto e execução com uma discussão sobre a ergonomia do espaço e análise da efetiva ocupação da via após sua construção.

Soares (2003) observou, em 2003, que “a frota de bicicletas em Maringá é bastante expressiva, porém não era possível dimensionar precisamente a quantidade de veículos, por não haver obrigatoriedade de registro. A autora reforça, no entanto, que existia um grande volume de bicicletas circulando nos horários de pico e que ficava evidente a sua utilização como meio de transporte para o trabalho mais do que como meio de lazer ou exercício físico. A autora acredita que a topografia e o clima local auxiliavam nesta alternativa para o transporte na cidade.

Os estudos de Neri (2012) constataram a viabilidade de ciclovias em cerca de 80% das áreas da cidade. A pesquisa demarcou as vias com maior capacidade e a importância

da bicicleta como alternativa de modal. O autor trabalhou, posteriormente, em parceria com Câmara dos vereadores de Maringá, em 2013/2014, num plano de mobilidade pública que expressava a necessidade de criar outras possibilidades para o transporte alternativo de bicicleta dentro da cidade. Nesse relatório, foi destacada a importância da ciclovia para os trabalhadores, além do estímulo à prática esportiva. Segundo o relatório:

Apesar da falta de estímulo e de tratamentos que permitam uma circulação segura, milhões de brasileiros usam habitualmente a bicicleta, graças às suas qualidades: econômica, saudável e de grande utilidade. Esse uso, tradicional em tantas das nossas cidades, vem merecendo das autoridades governamentais uma preocupação especial a fim de melhorar as condições de utilização da bicicleta e, também, de aumentar o número de usuários. (CÂMARA DE VEREADORES DE MARINGÁ, 2014, p. 4).

Santana (2015) analisou o projeto para tráfego binário proposto pela Prefeitura de Maringá em 2014. Em entrevista com o engenheiro Mauro Menegazzo, a autora relata que o projeto tinha o objetivo de melhorar o tráfego de veículos motorizados na avenida, mas não previa uma ciclovia. No entanto, durante o detalhamento do projeto os usuários sugeriram a implantação, proposta que foi acatada pelo prefeito. “Por advento da ciclovia na Avenida Brasil, iniciou-se a elaboração de um Plano Cicloviário para Maringá que acata a Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587, de 2012) e dá prioridade aos modais não motorizados (pedestres e ciclistas) acima dos motorizados” (SANTANA, 2015, p. 26).

Entretanto, Santana (2015) constatou inconformidades na execução do projeto principalmente com relação ao espaçamento das faixas. Elas foram construídas com medidas menores às previstas pela licitação, com média de largura interna da faixa de 1,15m enquanto o recomendado é de 2,10m por seção com sentido único (GODIM, 2010 apud SANTANA, 2015). A pavimentação logo após a construção apresentava rachaduras tendo que ser alterado o composto da pista. E em alguns lugares a diferença de altura entre a ciclovia e a pista de rolamento chegou a 30cm quando o máximo dever ser de 15cm de altura. Com relação à altura, Santana (2015) apontou que o erro foi concertado, mas ainda acima do máximo, ficando com 20cm final.

Independentemente dos problemas apontados, Santana (2015) percebeu um grande volume de ciclistas utilizando a pista no horário matutino e vespertino contabilizando 4284 usuários em um mês. Para a autora, esse número é expressivo considerando que, naquele momento, não havia interligações da ciclovia com outras pistas. Em sua pesquisa a maioria dos ciclistas apontava uma visão positiva da ciclovia, porém ainda questionavam a questão de segurança, as pessoas que transitavam pela via e a necessidade de mais pistas (SANTANA, 2015). Nos anos subsequentes e até presente data se constata um crescimento expressivo de pistas criadas pela prefeitura seguindo um modelo aproximado ao da ciclovia da Avenida Brasil.

Esses pontos são importantes para um estudo de arquitetura e urbanismo, mas também permitem inferências sobre o fenômeno da ciclovia na cidade. Um deles é que a ciclovia é de fato apropriada pelos cidadãos. Esse espaço público pode ser observado como um objeto útil e benéfico para o sistema de trânsito da cidade. Mas também pode ser valorizado pelo aspecto imagético e pelo signo de modernidade e desenvolvimento que carrega. Enquanto objeto visual da paisagem pode ser apropriado por todos, não somente ciclistas, por meio de fotografias e do reconhecimento da via na Avenida Brasil como tal. Esses aspectos, somente, já o configurariam como um marco e um signo da cidade.

Para compreender o processo de construção da via em Maringá foi fundamental o resgate das matérias de jornal que de certa forma abordaram o assunto em tempo presente, permitindo dados que de outra maneira poderiam ser esquecidos.

3 JORNAL COMO RESGATE HISTORIOGRÁFICO

Neste capítulo é construída uma narrativa historiográfica a partir da pesquisa de registros jornalísticos, com o objetivo de compreender e descrever como foi a alteração urbana do centro de Maringá. Observou-se, especificamente, o projeto viário de sistema binário que culmina nas ciclovias instaladas em 2014. Os dados têm origem no levantamento das matérias do periódico O Diário do Norte do Paraná (2008-2014), como fontes de registro da alteração urbana. O jornal foi escolhido como documento, pois vem continuamente sendo utilizado como uma boa fonte para uma historiografia. Por sua periodicidade, consegue indicar os desdobramentos de um fato real, documentar seus personagens e registrar fatos que de outra maneira poderiam ser perdidos/esquecidos pelo tempo. No entanto, o que se tem acesso nem sempre diz sobre como um fato ocorreu em si, mas de como foi narrado por um grupo.

A decisão de realizar pesquisa sobre fatos históricos envolve a escolha de um conjunto documentos e fontes que possam elucidar os eventos de um momento no passado. O jornal é um bom recurso e como qualquer fonte tem estruturas e características próprias que influenciam na construção narrativa dos fatos. A intenção do estudo, contido neste capítulo, é analisar o modo como a prefeitura procurou implementar o sistema binário na cidade de Maringá (PR) em uma de suas principais avenidas e a construção de fato da ciclovia.

Como abordagem metodológica adotou-se o recorte jornalístico como fonte de observação e coleta de dados, provendo o registro de como o projeto urbanismo ao longo dos anos foi sendo alterado. A pesquisa envolveu análise bibliográfica sobre a construção historiográfica e suas limitações e sobre a estrutura midiática do jornal. Nas análises, tomou-se o cuidado de compreender a natureza do comunicador, as possíveis influências internas e externas e os instrumentos de construção narrativa dos eventos. Procurou-se, então, construir uma história, seja cronológica ou narrativa, na seleção de fatos elencados como relevantes a partir das notícias veiculadas no Jornal O Diário do Norte do Paraná, o meio de comunicação que fez a maior cobertura do assunto. O periódico abordou continuamente as ações referentes a alteração urbana estudada e possibilita, deste modo, que se faça uma linha do tempo mais ou menos lógica do que ocorreu.

Para se realizar uma pesquisa historiografia, é interessante compreender como é realizada uma construção narrativa, seja ficcional ou factual ela possui estruturas. Paul Ricoeur (1994), nesse aspecto, apresenta um bom caminho para sua compreensão. A princípio o autor trata sobre a relação do tempo e a construção narrativa. Segundo ele o tempo é algo inatingível dadas as suas três condições (presente, passado e futuro): o “presente não tem

extensão” (RICOEUR, 1994, p.25) e é o momento provisório em que sentimos sua passagem. O tempo passado, assim como o tempo futuro, só podem ser apreendidos por construções humanas de memória e predição. A memória resgata uma imagem do passado que “é uma impressão deixada pelos acontecimentos que permanece fixada no espírito” (RICOEUR, 1994, p.27), está ligada à atenção, à experiência e às concepções de uma pessoa. A predição compreende uma esperança de um tempo no porvir baseado em concepções passadas.

Em nome de que proferir o direito de passado e o futuro sem de algum modo? [...]. Narramos as coisas que consideramos verdadeiras e predizemos acontecimentos que ocorrem tal como os havíamos antecipado. É, pois, sempre a linguagem, assim como a experiência e a ação que está articula, que resiste ao assalto dos céticos (RICOEUR, 1994, p.25-26).

Ainda para Ricoeur (1994), o tempo passado é observado a partir de uma construção de tempo humana para ordenar uma sequência de fatos em uma linha imaginária que nos diz o que é próximo e distante. Para o historiador, esta linha ajuda a encadear os eventos na busca por um sentido narrativo, uma coerência entre causa e efeito, início e fim. Na impossibilidade de reviver o fato em si, o que persiste é sempre uma recriação e nesse processo o que se pode acessar são os vestígios do passado, a soma do que pode ter sido, muito mais do que realmente foi.

Estando o historiador implicado no conhecimento histórico, este não pode se propor a tarefa impossível de reatualizar o passado. [...] o passado realmente vivido pela humanidade só pode ser postulado [...] ademais, se o vivido passado fosse-nos acessível, não seria objeto de conhecimento porque, quando era presente, esse passado era como nosso presente, confuso, multifforme, ininteligível. Ora a história visa um saber, uma visão ordenada, estabelecida sobre cadeias de relações casuais ou finalistas, sobre significados ou valores (RICOEUR, 1994, p.142).

O papel de um historiador/pesquisador seria buscar um olhar abstraído do fato a uma distância suficiente para fazer a análise e síntese, ligações entre uma série de fontes (vestígios históricos – testemunhos, textos, artefatos, imagens, etc.) para aí compor uma narrativa que mais se aproxime do que é possível realmente ter acontecido. “Marc Bolch percebeu perfeitamente que a explicação histórica consistia essencialmente na constituição de cadeias de fenômenos semelhantes e no estabelecimento de suas interações” (RICOEUR, 1994, p.147).

O autor destaca que a história empresta da ficção os artifícios da linguagem para se construir como narrativa. Para ele, não se trata de igualar a narrativa histórica à ficcional, entretanto, deve ser considerado o caráter imaginativo (criativo/ficcional) indispensável para traduzir fatos em palavras ou imagens, dar-lhes ligação e sentido. O mesmo se dá na compreensão da existência da verdade histórica, que se trata da verdade que é possível ser

concebida até aquele momento. “Com efeito, na verdade da história, quando a história é verdadeira, sua verdade é dupla, sendo feita, ao mesmo tempo da verdade a respeito do passado e do testemunho sobre o historiador” (RICOEUR, 1994, p.142).

Segundo Beltrão (2006) o jornalismo, diferentemente da história, trata da informação de fatos correntes que se passam no presente. Para ele, o passado pertence à História e a própria estrutura do periódico exige uma objetividade e uma velocidade específica. “O jornalismo vive do cotidiano, daquilo que passa agora, procurando extrair do fato registrado aquilo que nele há de substancial, perene, de notável, mesmo que essa substância logo se esvaia e essa perenidade valha, apenas, por alguns dias ou algumas horas” (BELTRÃO, 2006, p.30). Observa-se aí, que muito do que se noticia tem base em entrevistas e em fatos atuais; muito pouco, principalmente nos dias de hoje, se baseia em um jornalismo investigativo que procura ir fundo em documentos e no desenrolar dos eventos para a construção de causas e consequências resumindo-se em uma matéria. Pena (2007) ressalta que hoje em dia em prol de uma objetividade os jornalistas têm utilizado muito de declarações - “ouvir os dois lados da história” (PENA, 2007, p.52) - do que os próprios fatos em si, como uma estratégia para evitar críticas a seus trabalhos ou processos judiciais.

Segundo Carvalho (2010), o jornalismo é uma atividade humana que viabiliza à sociedade, saber aquilo que ocorre cotidianamente em seu interior, assim possibilita a sociedade a conhecer a si mesma e no ato da leitura confere novos sentidos aos acontecimentos narrados. Para ele, devem-se considerar os processos de criação das notícias, as implicações do posicionamento, influências externas e internas que condicionam qualquer abordagem que intenta narrar um fato. No processo da criação do discurso jornalístico, a recriação dos fatos sempre será escrita mediada por uma equipe (dono do jornal, equipe editorial, jornalistas, etc.), com interesses, convicções, métodos de abordagem e foco distintos.

O jornalismo está distante de ser o espelho do real. É, antes, a construção social de uma suposta realidade. Dessa forma, é no trabalho da enunciação que os jornalistas produzem os discursos, que, submetidos a uma série de operações e pressões sociais, constituem o que o senso comum das redações chama de notícia (PENA, 2007, p.28).

O pesquisador que analisa um jornal deve compreender questões como noticiabilidade, que dá conta de aplicar critérios e instrumentos de escolha dos fatos para servir a uma quantidade limitada de notícias. Segundo Pena (2007), a teoria do *gatekeeper* é um clássico exemplo desta seleção. O jornalista seria um porteiro que pode decidir quais informações deseja comunicar e quais bloqueia. A princípio se compreendia que as escolhas do jornalista eram “subjetivas, arbitrárias, dependentes de juízos de valor baseados no conjunto de experiências, atitudes e expectativas do *gatekeeper*” (PENA, 2007, p.134). Segundo o autor,

estudos posteriores chegaram à conclusão de que existem muito mais influências e critérios ligados às rotinas de produção da notícia do que da individualidade do escritor.

Nesse caminho, a matéria ainda competirá com os demais repórteres, editores e diretores no processo produtivo do veículo. O critério são os valores-notícia que definem quais acontecimentos são significativos e interessantes para ocuparem espaço no jornal (furos de reportagem podem ser mais importantes do que matérias de fatos em desenvolvimento ou a sequência de um evento). Outro aspecto importante é a questão da visibilidade e do ordenamento dentro do próprio periódico. A estética de um jornal torna-se um campo de disputa pelo que é mais importante ou mais atrativo para o leitor. Estar na capa, ter fotografia e espaço nos cadernos, demonstra o processo de valores e escolhas tomadas pela redação. A matéria então deve se adequar para conseguir passar uma informação no formato que lhe foi dado.

A caducidade dos assuntos é uma característica do jornal; o que sai do “agendamento”, ou seja, dos assuntos que estão em voga, muito dificilmente voltará para contar seu desfecho, um exemplo é nosso objeto de estudo, O Diário noticiou os pronunciamentos da prefeitura, entretanto não retomou o assunto para explicar porque um projeto anunciado meses atrás foi engavetado. Por outro lado, independentemente de existir o aspecto subjetivo do narrador e as pressões e critérios do meio, segundo Beltrão (2006) “a veracidade é atributo indissolúvel da notícia, e está fixado no nosso conceito, nas expressões – fatos ocorridos ou com possibilidade de ocorrer. Jornalismo não se fundamenta em hipótese, nem é ficção. A falta de veracidade e exatidão é própria do boato” (BELTRÃO, 2006, p.82).

Para Carvalho (2010), embora os assuntos tratados no jornal possam aparentemente ser fragmentados ou fragmentadores, a sua vantagem é a “atualização permanente sobre os eventos culturais, econômicos, sociais, comportamentais, éticos, políticos e tantos outros quantos sejam os acontecimentos que diariamente veículos impressos e eletrônicos nos dão a conhecer” (CARVALHO, 2010, p.2), ou seja, por mais que configure uma informação limitada, ela grava ou facilita o acesso de informações da vida cotidiana de uma sociedade.

3.1 O Diário do Norte do Paraná e o jornalismo organizacional

Beltrão (2006) aponta a estrutura do jornal como uma empresa, um produto industrial; assim sendo, é uma instituição social “que comercializa, fabrica e vende uma folha periódica contendo informações e comentários sobre os fatos, ideias e situações correntes na

sociedade humana” (BELTRÃO, 2006, p.53). Neste perfil de negócio, subdividem-se setores hierárquicos distintos que podem ditar, selecionar ou influenciar no conteúdo e na forma como é veiculado. São eles o setor de administração ou gerência, redação e impressão.

A ideia, de que a Redação constituía um departamento estanque (o verdadeiro jornal), concepção nascida nos primórdios da imprensa, quando não havia especialização e o trabalho jornalístico era individual e não de equipe, precisa ser inteiramente afastada. O jornal é uma indústria das mais custosas para sua instalação e manutenção, se bem que igualmente rendosa (BELTRÃO, 2006, p.53).

Martins e Luca (2006) expressam que a produção jornalística pode, muitas vezes, se aproximar do poder público constituído e essa relação pode vir a comprometer o conteúdo do que é veiculado. As autoras mencionam que vários estudos indicam que, no período da ditadura no Brasil, havia:

Uma complacência recíproca entre o regime e as empresas jornalísticas [...]. A grande maioria da imprensa submeteu-se à autocensura, [...] quando o país foi acusado de violação de direitos humanos, O Globo apressou-se em defender os poderes constituídos. [...] A ditadura afagava com uma mão e batia com a outra: censurava o conteúdo e propiciava recursos, grande quantidade de publicidade, isenções fiscais, financiamentos e favores (MARTINS; LUCA, 2006, p.10-111).

A postura política do Jornal O Diário do Norte do Paraná é fato explicitado no livro de Recco e De Paula (2009) encomendado pelo próprio jornal para o registro de seus 35 anos. Os autores destacam como a compra do jornal, em 1978, alterou o perfil do periódico. Os antigos responsáveis imprimiam uma visão de fortes críticas ao governo, mas com a venda do jornal para o sucessor, o discurso passou a ser menos contestador. O repórter Messias Mendes comenta no livro sobre o período de 1976–1978, que havia diferenças de posturas pró e contra governo entre os membros da equipe, com repercussões junto ao público (RECCO, DE PAULA, 2009).

Segundo Recco e De Paula (2009), o periódico passou a trazer conteúdos mais informativos, aparentemente imparciais, que fossem de interesse da comunidade local, mas sem entrar em contendas com o poder público. Essa postura visava à sustentação do veículo pela venda de assinaturas do jornal e também pela venda de publicidade. Ainda segundo os autores, em 2008, os responsáveis criaram um “Decálogo de normas para cobertura política” buscando uma objetividade no texto para evitar novos conflitos com a população.

Por mais que haja uma tradição e uma influência política nas escolhas do jornal, é interessante observar que ele procura se manter, no mínimo esteticamente, como um jornal informativo, reservando aos editoriais uma linha discursiva mais abertamente opinativa. Diferentemente de um periódico de resistência política, ele tenta parecer objetivo, como se os

fatos não fossem reconstruídos na narrativa, mas como se observados de longe. Compreende-se então, que existem influências importantes na criação e no compartilhamento da notícia, seja no formato, nas hierarquias ou na maneira em que os temas são abordados pelo veículo. Entretanto, o jornal ainda possibilita o acesso aos fatos correntes de um período, de alguns de seus personagens e desdobramentos. A partir disso, intentou-se observar como as ciclovias foram implementadas na cidade de Maringá no ano de 2014, utilizando o jornal como um fio condutor para a compreensão das sequências de fatos que marcam essa história.

3.2 Ciclovias na Avenida Brasil, Maringá-PR

No dia 6 de janeiro de 2014, o então Prefeito Carlos Roberto Pupin inicia as obras de retirada das espinhas de peixe do canteiro central da Avenida Brasil. A repercussão na população e subsequentes mobilizações, mostrava um desconhecimento ou não acreditar no que estava acontecendo. Enfim estava sendo implementado um novo sistema de mobilidade urbana no centro de Maringá, antigo desejo da gestão (Barros – Pupin). Isso, ao longo dos anos, foi noticiado pela mídia local tendo sua gênese em 2008.

Em 13 de junho de 2008 o jornal O Diário noticiava em matéria de capa (figuras 7 e 8) a aprovação do empréstimo de US\$11,89 milhões do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) para a implementação do Programa de Mobilidade Urbana do Transporte de Maringá (GATTI, 2008). O projeto apresentado pelo coordenador de Políticas Urbanas e Meio Ambiente do Município, Jurandir Guatassa Boeira, anunciava a implementação de um sistema de tráfego binário, nas avenidas São Paulo e Duque de Caxias sentido centro/bairro, e avenidas Herval e Paraná no sentido bairro/centro.

Figura 7- Notícia: BID aprova recursos para aliviar o trânsito



Fonte: O Diário – Capa de 13/06/2008

Figura 8 - Notícia: 11,89 mi aprovados pelo BID para Maringá



Fonte: O Diário - Caderno A7 de 13/06/2008

A Avenida Brasil passaria a ser mão única no sentido oeste/leste, e o complexo avenida Mauá, rua Joubert de Carvalho e avenida Carneiro Leão teria mão única no sentido leste/oeste. Na Avenida Brasil seria “criado um circuito de transporte coletivo, com faixas somente para ônibus, e dois terminais alimentadores, um próximo da rodoviária e outro no Bosque das Grevíleas” (GATTI, 2008). O projeto não previa ciclovias, mas sim uma valorização ao transporte coletivo por ônibus e um fluxo melhor de veículos.

O coordenador declarou que seria difícil implementar o plano naquela gestão, mas seria uma prioridade para a próxima (2008 era ano eleitoral e o prefeito foi reeleito, já no primeiro turno). Em dezembro do mesmo ano, o secretário municipal de transportes Gilberto Purpur anuncia que os projetos de transposição da Avenida Brasil estavam aprovados pela Câmara Municipal de Maringá em audiência pública (PIMENTA, 2008).

No mês de julho do ano seguinte o projeto é novamente apresentado, sendo um dos pontos mais categóricos a implementação do binário da Avenida Brasil e a extinção das espinhas de peixe. A engenheira civil da Secretaria de Planejamento, Patrícia Minari Purpur, afirmava que as espinhas de peixe eram responsáveis pela lentidão do trânsito na região, além de causar acidentes na entrada ou saída dos carros (COLOMBO, 2009). Durante três anos a prefeitura anunciou que o projeto estava pronto para licitação, mas em 18 de janeiro de 2011 (figura 9), O Diário veicula que a prefeitura desistiu de implementar o binário por não conseguir

resolver o problema de transtorno aos motoristas na Avenida Mauá. A decisão para retirada das espinhas de peixe estava mantida.

Em agosto de 2011(figura10), para não perder um investimento do Ministério da Cidades de R\$1,08 milhões (aprovado pela Caixa Econômica Federal), reafirmaram o plano de “revitalização da Brasil”. Seria a retirada das espinhas de peixe com redução do canteiro central e uma canaleta para ônibus nos dois sentidos. Nesta reportagem Afonso Diniz coordenador do projeto declarou: "Não teremos mais binário. Se os moradores não querem, não vamos empurrar o binário goela abaixo" (LINJARDI, 2011, caderno A5).

Figura 9 - Prefeitura descarta binário na Brasil



Fonte: O Diário – Capa , 18/01/2011

Figura 10 - Retirada da espinha de peixe começa este ano.



Fonte: O Diário – Capa, 18/08/2011

O projeto aos cuidados agora do secretário de Controle Urbano e Obras Públicas, Laércio Barbão, era para ser concluído até o final do ano, mas a concorrência aconteceu somente em fevereiro de 2012. Porém, novamente, não conseguiram avançar até a nova gestão de Carlos Roberto Pupin (vice-prefeito na gestão Silvio Barros). No final de sua gestão, Silvio reafirmou em entrevista ao O Diário (GATTI, 2013 a) e à Revista ACIM (CAMPANHA, 2012) sua insatisfação/pesar por não ter conseguido implementar o binário na Avenida Brasil.

Nesta primeira etapa, percebe-se como o jornal consegue registrar as contínuas tentativas do governo em implementar o projeto e como essas notícias auxiliaram a tornar público um assunto que influência a comunidade como um todo. Não é possível afirmar,

a partir desta fonte, se é por estar noticiado que se promove uma movimentação social contra os projetos; no entanto, como se verá claramente a seguir, é possível afirmar que a mídia pode influenciar no “modo de hierarquizar os acontecimentos importantes e agendar nossos assuntos e concepções sobre eles” (PENA, 2007, p.145).

No início de sua gestão o prefeito eleito Pupin anunciou a aprovação da soma de R\$120 milhões de investimento do PAC2 (Programa de Aceleração do Crescimento) e empréstimo do BID para a retomada do binário da Brasil e outras obras de mobilidade urbana, pavimentação e saneamento (SATO, 2013). Praticamente não se noticiou mais sobre o binário durante o ano, contudo, em dezembro o tema tornou-se por duas vezes capa do jornal O Diário (figuras 11 e 12). Este foi o início de matérias constantes nos meses subsequentes.

Figura 11 - Binário na Brasil volta ao debate.



Fonte: O Diário – Caderno A4, 19/12/2013

Figura 12 - Pupin diz que obras do binário na Brasil começam em janeiro.



Fonte: O Diário – Capa, 27/12/2013

Na matéria do dia 19 de dezembro de 2013 (figura 11) o prefeito Pupin anunciou que estavam fazendo um estudo de viabilidade do binário, com a proposta da retirada das espinhas de peixe e instalação de corredores para ônibus no local. O secretário de planejamento urbano Laércio Barbão informou que estavam nas ruas fazendo a contagem dos carros para obterem dados da direção do fluxo do binário. Barbão também comentou que não havia um prazo para o início das obras, mas que seriam feitas de forma gradativa (MUNHOZ, 2013).

Uma semana depois, dia 27 de dezembro (figura 12), é noticiada a implementação do projeto para janeiro. O prefeito Pupin comentou que não permitiu que as obras fossem executadas em 2012 (quando era prefeito em exercício) pois avaliou que precisavam estudar melhor o projeto, mas agora tinham projetos mais claros que podiam executar. A prefeitura afirmou que haveria corredores exclusivos para ônibus e a possibilidade de uma ciclovia no canteiro central (GATTI, 2013 b).

Duas semanas depois, dia 7 de janeiro de 2014, via-se na matéria de capa do jornal os caminhões da prefeitura iniciando a retiradas das espinhas de peixe. O que se infere é que houve uma agilidade para a implantação do binário, em menos de um mês da primeira matéria, num período que o comércio está com foco no Natal e em férias de fim de ano para diminuir as articulações sociais, que por muitos anos impediram a implementação do projeto. Nesse dia as ciclovias ainda não eram confirmadas, mas um paisagismo para a área sim (GUEDES, 2014 a).

Figura 13 - Espinhas de peixe da Brasil começam a ser retiradas.



Fonte: O Diário – Capa, 07/01/2014

A mudança gerou um claro desconforto da população, que pode ser observado no caderno “Opinião” do O Diário. A partir do dia 07, geralmente na edição seguinte à uma matéria importante sobre o binário, era divulgada alguma opinião enviada pelos leitores ao contato do jornal. Esse era um novo caderno do periódico e permitiu que se tirassem algumas impressões sobre as opiniões dos maringaenses quanto à reforma no período em que ela

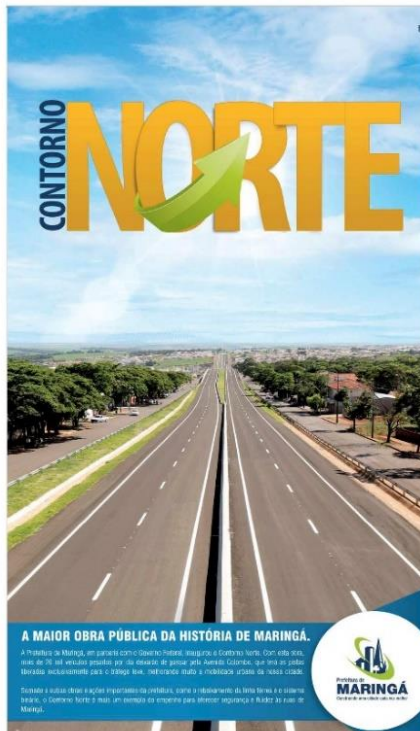
aconteciam. Deve-se ponderar sobre a amplitude dessas opiniões, afinal são expressões pessoais e que passaram por uma seleção feita pelo jornal. Elas não devem ser tomadas como representação de toda a população, mas ainda assim, são opiniões verdadeiramente expressas por pessoas da comunidade naquele período.

Esse documento pode ser uma fonte de informação, justamente porque o cidadão não precisa trazer a memória como foi o evento (como no caso de uma entrevista a posteriori), pois ele é escrito na vivência presente. No dia 7 de janeiro, por exemplo, dois comentários apontavam que a falta de vagas já eram um problema na avenida e a mudança aumentaria o custo com estacionamentos particulares no centro (CAIXA POSTAL, 2014 a). No jornal do dia seguinte, um leitor comentou que a retirada das espinhas de peixe prejudicaria muito o comércio e que a prefeitura deveria primeiramente transformar duas praças centrais em estacionamentos rotativos para aí sim dar sequência às obras (CAIXA POSTAL, 2014 b).

Na edição de domingo, dia 12 de janeiro, o jornal publicou matéria sobre o Binário no verso da folha de uma propaganda de página inteira feita pela prefeitura, falando acerca da entrega de uma obra de mobilidade urbana (figura 14). O título da notícia era “Binário é aprovado no comércio” (figura 15). A matéria possuía a foto da Avenida Brasil, mas na verdade, o assunto era sobre o sistema binário nas avenidas Herval, São Paulo, Duque de Caxias e Paraná, que já haviam sido implementados (GUEDES, 2014 b). A matéria do jornal apontava que comerciantes das vias que tinham sistema binário, não imaginavam o trânsito sem ele. O Diário destacava que em entrevista com os comerciantes das avenidas com binários a opinião era unânime, todos elogiavam o sistema e afirmavam que não houve queda de faturamento em função da medida de trânsito. Em contraponto a repórter colocava que os comerciantes da Avenida Brasil faziam críticas ao sistema “antes mesmo de sua implantação” (GUEDES, 2014 b, p. A6).

Visualmente o leitor verá em destaque o título e a imagem da Avenida Brasil (figura 15) e nessa disposição os elementos se complementam e se apoiam mutuamente. Essa composição auxilia a influenciar o leitor a assumir os benefícios do projeto da prefeitura e tentar uma assimilação dos comerciantes. Como observado, o texto elogia constantemente o sistema aplicado nas outras vias e os benefícios à mobilidade na cidade. A matéria ainda destaca em vermelho uma opinião que corrobora com a ideia de aprovação do sistema binário: “A mudança não influenciou no movimento da loja, mas o trânsito melhorou muito” (GUEDES, 2014, p. A6).

Figura 14—Propaganda da prefeitura



Fonte: O Diário,12/01/ 2014

Figura 15 -Binário é aprovado no comércio.



Fonte: O Diário -Caderno A6,12/01/2014

No caderno Opinião, dessa mesma data, uma pesquisa realizada pelo O Diário apontava que a maioria dos participantes da enquete (75%) concordavam com a retirada das espinhas de peixe, mas nos comentários dois entrevistados ainda tinham receio sobre as vagas de estacionamento no centro da cidade (CAIXA POSTAL, 2014 c). Todos esses elementos, em um jornal de domingo com grande circulação, ajudam a construir uma imagem positiva da mudança urbana sem abrir para uma reflexão mais profunda ou explanatória sobre a complexidade do assunto.

No dia 14 de janeiro, em matéria de capa e folha inteira (figuras 16 e17), a prefeitura finalmente apresentou o plano das novas vias para a população e comentou sobre a instalação das ciclovias. Segundo o secretário Laércio Barbão, Maringá não comportaria mais carros, sendo importante pensar no transporte público (PIMENTA, 2014). As imagens na página (figuras 16 e 17) mostram o projeto da via em perspectiva no topo e uma fotografia no canto esquerdo com: pedestres, carros, ônibus e ciclista. As imagens complementam a ideia da matéria sobre os diferentes meios de locomoção. A legenda aponta que a foto é da Avenida Joubert de Carvalho que teria sentido alterado e ficaria sem estacionamento. Essa composição imagética auxilia a ilustrar os diferentes personagens do projeto e algumas das dificuldades da proposta.

Figura 16 – Avenida Brasil terá ciclovia e Joubert perderá vagas.



Fonte: O Diário –Capa,14/01/2014

Figura 17– Projeto tira estacionamento da Rua Joubert de Carvalho.



Fonte: O Diário –Caderno A3,14/01/2014

A matéria do dia 14 de janeiro também apresenta a opinião de um lojista que declara que a maioria de seus clientes utilizava o automóvel e a prefeitura deveria ter consultado os comerciantes antes da medida. Para outro, o problema das vagas já era difícil e aponta que a prefeitura estava priorizando o transporte público, mas sacrificando outros setores, para ele Maringá não estava preparada para esse sistema. O secretário, no entanto, declarou que a prefeitura iria criar um estacionamento com 700 vagas no futuro terminal intermodal (PIMENTA, 2014 a).

No caderno Opinião do dia seguinte foram registradas duas posições, uma contra a localização do terminal intermodal e a segunda comentou que toda a modificação causava transtorno, um desconforto pelo novo e pelas mudanças, entretanto, ela via que Maringá estava se modernizando e que as pessoas iriam se acostumar. Para ela tudo estava ficando belo e parabenizou a administração por isto (CAIXA POSTAL, 2014 d).

Dia 24 de janeiro, O Diário relata que apesar da demanda por vagas, as empresas de estacionamento particular na Avenida Brasil, computavam um aumento de 15% na procura. Na mesma reportagem a prefeitura declarava que no terreno da antiga rodoviária (onde naquele período havia um estacionamento para 271 carros), seriam construídas torres comerciais e residenciais, as quais deveriam ter 700 vagas subterrâneas, sendo 300 para o sistema de estacionamento público (LINJARDI, 2014 a).

Seis dias depois, 30 de janeiro, o secretário Laércio Barbão e equipe fizeram exposição pública na Associação Comercial e Empresarial de Maringá, para explicar detalhes e tirar dúvidas. Segundo a reportagem, o que se destacou da reunião foi o incomodo dos comerciantes com relação à construção da ciclovia, por não acharem que ela contribuía com o comércio. Um dos empresários expressou que a retirada das espinhas de peixe melhorava o trânsito, mas que o comércio havia diminuído e outro manifestou que o ciclista não representava um consumidor real para a região. Houve, no entanto, quem rebateu a ideia reforçando que conseguiria colocar mil ciclistas dentro da câmara (Da Redação, 2014).

As opiniões no dia seguinte apoiavam a ciclovia e algumas propunham outro projeto. Um dos leitores manifestou que Maringá historicamente se descaracterizava, praças perdiam seu desenho original e marcos da cidade desapareciam. No entanto, o modal para transporte público deveria ser priorizado pois o trânsito de veículos automotores estava se tornando saturado. Para ele, a cidade era ótima para a implantação de ciclovias e a mudança de mentalidade viria com o tempo (CAIXA POSTAL, 2014e).

Dia 4 de fevereiro (figuras 18 e 19), em matéria de capa, a prefeitura anuncia a expansão do projeto binário até a avenida Gastão Vidigal. A reportagem também mostra a paralização do comércio na Avenida Brasil no dia 03 de fevereiro, contra o projeto do binário. Na reportagem uma das preocupações dos lojistas era que o projeto poderia prejudicar o comércio de rua que já vinha perdendo espaço para os shoppings (LINJARDI, 2014 b). As opiniões do dia seguinte apoiavam os comerciantes e diziam que além da falta de vagas, transformar a rua em uma via rápida poderia prejudicar ainda mais o comércio no centro (CAIXA POSTAL, 2014 f).

Figura 18 – Binário da Brasil será feito em duas etapas neste ano



Fonte: O Diário – Capa 04/02/2014

Figura 19 – Binário da Brasil será feito em duas etapas neste ano



Fonte: O Diário – Caderno A2 04/02/2014

Cobrada pelos associados, no dia 14 de fevereiro o jornal informou que a ACIM enviou um documento ao poder público com uma proposta alternativa totalmente contrária ao projeto, contra as ciclovias, sistema binário e o trânsito de ônibus na Avenida Brasil. A prefeitura descartou as reivindicações, contudo declarou que a ciclovia poderia ser realocada. Sob pressão, a obra do binário foi suspensa (LINJARDI, 2014 c).

Na semana seguinte, dia 20 de fevereiro, participaram da reunião na Câmara de Vereadores empresários e entidades da cidade solicitando a formação de um Conselho deliberativo composto pelas entidades. O conselho que posteriormente ficou denominado “Comissão da Avenida Brasil” pedia para participar das discussões a respeito das alterações viárias na cidade com direito a voto (PIMENTA, 2014 b).

Um mês depois, no dia 23 de março, a Comissão da Avenida Brasil, composta pela ACIM juntamente com outros 14 órgãos de representação: Conselho de Engenharia (CREA), Universidade Estadual de Maringá, OAB, Movimento Pró-ciclovias entre outros, enviaram uma proposta para a prefeitura, pedindo celeridade às obras de travessia dos pedestres e que o sistema binário fosse revisto em discussão com a sociedade. Em relação a obra da ciclovia a comissão passou a declarar que concordava com a sua inserção. A Prefeitura

informou que iria diminuir o tempo dos estacionamentos rotativos, rearranjar o espaçamento das vagas de estacionamentos, permitir que os veículos pudessem estacionar nas vagas de carga e descarga das 10h às 17h e aceitou abrir o projeto para discussão (GATTI, 2014 a).

Nos dias 25 e 29 de abril duas cartas inteiras dos leitores foram divulgadas pelo jornal. Ambas eram a favor da ciclovia, mas contrárias ao binário. A primeira era de um arquiteto que declarava que o sistema binário era inviável para a Avenida Brasil, pois não havia outra avenida que tivesse o mesmo perfil, alterar a via poderia prejudicar comerciantes e usuários devido a velocidade e o fluxo de veículos. Apontou que o comércio deveria se adaptar à mudança da diminuição das vagas, pois a cidade deveria ser pensada primeiramente em favor das pessoas e não dos carros. Para o arquiteto pedir por mais estacionamentos públicos estaria na contramão do urbanismo mundial (CADERNO OPINIÃO, 2014 a).

O segundo leitor comentava sobre o problema do comércio que, segundo ele, tinha realmente sido afetado pela perda das vagas. Ressaltou a possibilidade eminente de perda de empregos e lojas sendo fechadas, afirmou que esta era uma das facetas do problema. O leitor comentou ainda que as ciclovias eram um ponto positivo do projeto, comparando com o avanço das cidades europeias que diminuía os índices de poluição atmosférica devido ao incentivo e a infraestrutura para o uso da bicicleta (CADERNO OPINIÃO, 2014 b).

Em maio, a Comissão da Avenida Brasil solicitou o custeio para a contratação de projeto urbanístico independente. Em entrevista ao O Diário o presidente da Associação de Lojistas e Moradores da Avenida Brasil de Maringá (Almabram), Edvaldo Alves da Silva declarou que os lojistas não queriam o binário, mas o prefeito sim. Segundo ele, vários engenheiros de Maringá achavam que não seria viável o sistema, enquanto os engenheiros da prefeitura entendiam que sim. Por esse motivo, solicitavam a avaliação de um especialista de outra cidade para trazer ideias novas e mensurar o que seria bom para o comércio, ciclistas e transporte coletivo em relação ao binário (GATTI, 2014 b).

O tema mobilidade urbana, crescimento de veículos, ciclovias e binários seguiu praticamente com uma matéria por mês no O Diário durante o ano de 2014: “Mobilidade urbana vai piorar para 61% dos moradores” (FACCIN, 2014, p. B6), “Sem binários e corredores, trânsito iria ‘parar’ em 2022” (LINJARDI, 2014c, p. A3), “Ciclovias na Avenida Brasil vai custar até R\$ 730 mil” (GUEDES, 2014c, caderno A5), entre outras.

Pouco a pouco, o sistema binário deixou de ser noticiado priorizando a mobilidade cicloviária. Em setembro do mesmo ano a prefeitura anunciou um Plano Cicloviário, que alteraria de 13 Km para 87 Km de ciclovias e ciclofaixas na cidade (HISING, 2014). Em dezembro a ciclovia foi inaugurada, mas até antes disso já era utilizada pelos

habitantes. Segundo a reportagem, a ciclovia mudava a paisagem do centro da cidade oferecendo uma outra opção para se evitar o trânsito (GUEDES, 2014 d). As matérias e opiniões subsequentes elogiavam o resultado e faziam menção da utilização inadequada da via por pedestres que caminhavam na pista de bicicletas, sendo necessárias campanhas de conscientização para conduta nesse novo espaço.

Dia 19 de dezembro de 2014, o prefeito Pupin descartou a implementação do binário para o ano de 2015, mas não disse que o projeto estava arquivado, informando que seriam necessárias outras intervenções urbanas antes da conclusão deste (GATTI, 2014 c). Até o final de sua gestão (2017) foram feitas diversas ciclovias, mas os projetos do binário nunca foram retomados.

Como observado, uma narrativa historiográfica pode ser construída a partir do recorte jornalístico. O procedimento de leitura com base nesta forma de documento é importante, pois mantém em arquivo os fatos que acontecem no cotidiano de uma sociedade. Entretanto o jornalismo ao registrar o tempo presente não tem a função primária de fazer ligações entre causas e efeitos, ou entre a sequência dos fatos, a não ser que faça parte do “agendamento” em voga. Por serem construções narrativas, é importante observar o seu lugar de fala, as possíveis interferências políticas e sutilezas que fazem parte da construção do texto jornalístico, sua editoração e veiculação.

A partir da análise dessas publicações foi possível observar que a prefeitura tentou por várias vezes implementar um sistema binário de trânsito na Avenida Brasil. Como fenômeno dependente do compartilhamento da informação, também se notou que algumas matérias do jornal seguiam em apoio ao poder público e que continuamente mantiveram o tema em destaque durante o ano de 2014. Entretanto as discordâncias da comunidade, principalmente da Comissão da Avenida Brasil, contra algumas partes do projeto foram bastante enfáticas e acabaram inviabilizando a continuação do projeto do binário.

Com relação ao comércio, o jornal não apresentou dados que apontavam um prejuízo real que a obra teria causado e por esta razão não fica claro se houve ou não de fato uma perda. O que se pode afirmar é o medo/ insegurança dos comerciantes pela perda das vagas e o repúdio ao projeto do binário. Algumas opiniões afirmaram que havia uma diminuição real no movimento do comércio no centro da cidade, porém o periódico não confirmou e nem refutou essas informações.

As opiniões destacadas no trabalho ajudam a compreender que durante o processo de transformação urbana posicionamentos divergentes aparecem. A princípio infere-se que pela dificuldade de compreensão do projeto da prefeitura ou também pela dúvida dos

benefícios que promoveria. Alguns leitores viam na mudança um prejuízo, pela perda das vagas de estacionamento, mas de maneira geral as pessoas aprovavam a retirada das espinhas de peixe, expressavam a necessidade de adaptação, mas viam positivamente a mudança. Com relação ao binário, a maioria das opiniões era contrária ou tinha dúvidas de sua eficiência.

Por fim, constatou-se que o jornal O Diário pôde auxiliar a traçar um fio condutor sobre o processo de “revitalização da Avenida Brasil”. Por sua regularidade, ele permitiu que fossem unidas as notícias veiculadas e suas inter-relações. Com destaque para as opiniões que expressavam as dúvidas, anseios e pensamentos que parte da população estava tendo durante o desenvolvimento da obra. Para uma pesquisa mais aprofundada confere-se a importância de observar outras fontes bibliográficas e documentais que poderiam reafirmar ou contradizer as informações, incrementando o conhecimento sobre essa alteração urbana.

4 IMAGINABILIDADE DO ESPAÇO URBANO

Este capítulo analisa, por meio de registros fotográficos, os novos sentidos produzidos na imaginabilidade da cidade de Maringá, em decorrência da instalação das ciclovias no canteiro central da Avenida Brasil, observando como essa interferência urbana altera a imagem da cidade e a relação entre corpo-espaço que evocam desta nova realidade.

A metodologia adotada foi um estudo bibliográfico e documental, com o uso de fotografias históricas e registros fotográficos da autora para observação do ambiente. Foi utilizada a perspectiva dos conceitos da imagem da cidade desenvolvidos por Ferrara (1993,1997,2002) e Lynch (1999) no entendimento que a fotografia “pode ser ponto de partida de uma reflexão antropológica ou o resultado dessa reflexão [...] Ela descreve, representa ou até mesmo interpreta tudo o que pode ser visto” (GURAN, 2011, p.80).

Segundo Kulak e Contani (2015), a alteração de um ambiente provoca uma reestruturação da imagem e das relações que o indivíduo possui com um local. Esse novo contexto da visualidade passa ser ressignificado, desenvolvendo novas interações com o espaço. Os diferentes signos presentes no espaço urbano possuem a capacidade de representação e essas significações latentes ao espaço emanam sentidos que influenciam o indivíduo a construir um entendimento sobre o urbano. “As características presentes na cidade são os elementos que garantem a identidade do lugar e o seu poder de significação, que irá variar em diferentes intensidades” (KULAK, CONTANI, 2015, p.89).

Quando foram substituídas as vagas para carros do canteiro central por ciclovias, iniciou-se uma transposição entre valores: da dominância do automóvel sobre os demais meios de transporte, do sedentarismo pela atividade física, sem deixar de mencionar do contato do habitante com a natureza no ambiente urbano. A hipótese levantada é de que nessa mudança ocorreu uma transposição de valores que alterou a mobilidade, a imagem da cidade e a própria relação dos habitantes com o espaço resultante. O local dos estacionamento que privilegiavam o automóvel passou a ser reapropriado pelo público. A ciclovia propõe uma reorganização social e representativa, uma interação com a cidade em um tempo distinto, ela dialoga com cidadão, modela novos comportamentos, expõe novamente o corpo e, com ele, a própria cidade.

No capítulo anterior discutiu-se sobre o que foi noticiado sobre a construção da ciclovia, mas é importante fazer uma breve retomada sobre a história da cidade utilizando outras fontes de apoio como Cordovil (2008) e Amadei (2011) para compreender um pouco

mais sobre como foi constituída a Avenida Brasil e de que maneira a ciclovía pode ter impactado, imageticamente, na composição da cidade.

Segundo Cordovil (2008) a cidade de Maringá formou-se do processo de desbravamento do “norte novíssimo” comandado pela Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP, a cidade foi fundada em 1947. O intuito era ocupar e desenvolver polos regionais com uma rede urbana hierarquizada nas regiões norte e noroeste do estado. Nesse caminho, Maringá foi planejada para se tornar um dos grandes centros prestadores de serviço da região. Ela nasce em um contexto em que a propaganda era ferramenta fundamental para divulgação e ocupação do espaço. A autora salienta como a comunicação publicitária utilizava um discurso que persiste até hoje: cidade planejada, exemplo de urbanismo, um projeto moderno, terra rica e próspera.

Segundo Amadei *et al.* (2011) a cidade projetada continha linhas orgânicas, praças e vias demarcando as características topográficas do espaço e delimitando as áreas verdes, com um desenho claro: largas avenidas e eixos monumentais se destacam desde o plano original. Dentre eles estava a Avenida Brasil, que se destinava a cortar a cidade de ponta a ponta, numa extensão de 7.450 metros.

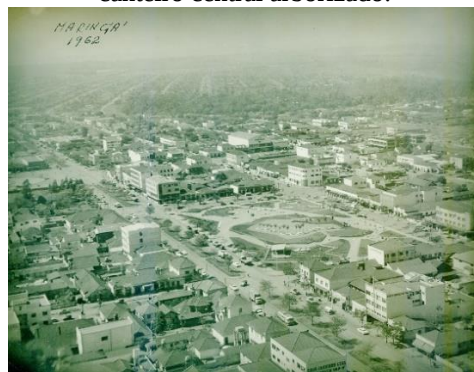
Em 1954, a Avenida Brasil não possuía pavimentação, e o canteiro central era levemente delimitado (figura 20); em 1962, a via já possuía pavimentação com paralelepípedos e no canteiro central haviam árvores e gramado (figura 21).

Figura 20 -Avenida Brasil 1954 sem pavimentação.



Fonte: Arquivo JC Cecílio. Foto: autor não citado

Figura 21 - Vista superior da Avenida Brasil 1962, canteiro central arborizado.



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá.
Foto: autor não citado

Na gestão do prefeito Adriano Valente (1969 a 1972) a via foi asfaltada, e os canteiros centrais cortados formando estacionamentos em formato diagonal denominados de espinha de peixe (figuras 22 e 23).

Figura 22 -Avenida Brasil 1969, implementação dos estacionamentos



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá.
Foto: autor não citado

Figura 23 -Avenida Brasil 24 de abril de 2007



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá.
Foto: autor não citado

Os estacionamentos permaneceram assim até 2014, na gestão do prefeito Carlos Roberto Pupin (2013-2016), quando a cidade passou por uma grande transformação. As vagas de estacionamento foram substituídas por ciclovias, com paisagismo próprio formado por gramados e arcos de aço com flores (figuras 24 e 25).

Figura 24 -Avenida Brasil 08 de jan. de 2014 - Início da retirada das espinhas de peixe.



Fonte: Arquivo Prefeitura de Maringá.
Foto: Roberto Furlan.

Figura 25 - Avenida Brasil 02 de dez de 2014 - Ciclovias implementadas, arcos Florais com paisagismo de natal.



Fonte: Arquivo Prefeitura de Maringá.
Foto: Roberto Furlan.

O canteiro central, além da ciclovia, possui espaços de estacionamento para bicicletas e floreiras, cujas flores são trocadas sazonalmente (figuras 26 e 27). Regularmente, podem ser observadas na via campanhas, como a de incentivo ao uso da bicicleta “#vádebike”, da empresa Unimed juntamente com a prefeitura.

Figura 26- Ciclovia da Avenida Brasil 23 de dez de 2016



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Socolovithc

Figura 27- Avenida Brasil 15 de mar. De 2017 – Arcos Florais com paisagismo de verão



Fonte: A autora.
Foto Thiara Socolovithc

Essas imagens ajudam a observar as transformações da via, mas para compreender a sua capacidade de representação é necessário entender o espaço enquanto imagem ou signo.

4.1 O espaço como imagem

Para Chaves (2003), o estudo sobre cidades tornou-se interesse de muitas áreas a partir do século XIX, em especial em relação à arquitetura, economia, questões políticas e culturais. No entanto, essa visão isolava sujeito e objeto, o que, por consequência, desconsidera a relação com o espaço natural e a mobilidade que lhe é inerente, impedindo novas possibilidades de observação. Para Chaves (2003) assim como Ferrara (1997,2002), a semiótica é um importante caminho de leitura de um lugar, pois é uma visão que contempla a complexidade e a mutabilidade do espaço urbano, que supera as segmentações científicas e cujas representações são resultadas da experiência humana.

A semiótica é a ciência que ensina a ler o mundo, mas essa leitura supõe a totalidade da experiência no mundo, entendido nos seus modos de ser, nas suas manifestações fenomênicas que, por sua vez, supõem o inventário das diferenças organizadas nas célebres categorias cenopitagóricas de Charles Sanders Peirce: primeiridade, segundidade, terceridade ou forma, uso e lei (FERRARA, 2002, p.126).

Para uma possível leitura das imagens e significados que emanam dos ambientes urbanos, é interessante compreender a proposta feita por Ferrara (1997) ao caracterizar o espaço habitado como manifestação exemplar do texto não verbal, ou seja, uma imagem plurissígnica que pode ser interpretada e seu significado nunca se esgota.

Quanto ao conceito de texto não verbal, a autora aponta tratar-se de uma modalidade que se espalha “em escala macro e incorpora as decorrências de todas as suas microlinguagens: a paisagem, a urbanização, a arquitetura, o desenho industrial ambiental, a comunicação visual, a publicidade, a sinalização viária” (FERRARA, 1997, p.20). Nessas linguagens, é possível encontrar incluídas a comunicação verbal, além dos impactos produzidos pelas mídias como rádio, jornal, televisão, mídias digitais, etc.

[...] enquanto texto não-verbal, a cidade deixa de ser vista como espaço abstrato das especulações projetivas, sociológicas ou econômicas para ser apreendida como espetáculo, como imagem. Nesse sentido, a apreensão da cidade como texto não-verbal não só a preenche, como lhe garante um trânsito informacional com seus usuários. Daí os índices referências capazes de situar, contextualmente os lugares, os pedaços urbanos. (FERRARA, 1997, p.20)

Lynch (1999) vê a construção das imagens urbanas como um processo bilateral entre o observador e seu ambiente. A cidade sugere especificidades e relações, e o observador usa esses elementos para seus próprios interesses: seleciona, organiza e dá significado ao que vê. O observador pode formar uma imagem ambiental e lhe dar sentido a partir de sua experiência pessoal, da sua necessidade de interação com o ambiente e sua história. O ambiente construído também fornece informações que podem direcionar ou normatizar a imagem, fortalecendo uma organização que é compartilhada por um grupo maior de habitantes. Esse é o caso de marcos e elementos da cidade que passam a ser percebidos pela maioria dos habitantes e permitem a identificação e qualificação dos ambientes.

A construção de uma imagem pública deriva da “sobreposição de muitas imagens individuais” (LYNCH, 1999, p.51). As imagens podem ocorrer em grupos quando querem designar certos comportamentos para que uma sociedade funcione adequadamente. No entanto, “cada imagem individual é única e possui algum conteúdo que nunca ou raramente é comunicado, mas, ainda assim, ela se aproxima da imagem pública que, em ambientes diferentes é mais ou menos impositiva, mais ou menos abrangente” (LYNCH, 1999, p.51).

Para iniciar a compreensão dessas imagens ambientais, Ferrara (1997) propõe a distinção entre “espaço” e “lugar” - o primeiro como uma figura homogênea que sob o impacto perceptivo do usuário passa por uma transformação. Por meio da atenção, observação e comparação ele se torna heterogêneo, ou seja, um “lugar” que é ambiente fonte de informação urbana, percepção e leitura (FERRARA, 1997, p.38), destaca-se da paisagem, e isso permite a criação de vínculos afetivos ou informacionais.

Esta definição é também utilizada por Pinheiro (2015) quando trata da percepção e apropriação dos espaços. Segundo Pinheiro (2015), no processo de relacionamento do homem com os lugares um ponto importante é a apropriação dos espaços, pois está

diretamente relacionado a um desenvolvimento social de lugar e de formas que são socialmente sustentadas a ponto de se empregar o relacionamento com os lugares. Para o autor, no estabelecimento de vínculo pessoa-ambiente a transformação de um “espaço” para um “lugar” acontece com o tempo, na medida em que um espaço indiferenciado é melhor conhecido e passa a ser dotado de valor.

O autor também discorre sobre o processo de percepção ambiental direta ou indiretamente. Na forma direta e imersiva, o tempo e o espaço são condicionantes, pois uma pessoa não consegue observar um ambiente (objeto) de forma isolada ou como se estivesse fora ou à parte dele. De modo indireto, o processo de percepção ocorre pela representação mediada do espaço por intermédio de fotografias, vídeos, mapas, entre outros, que promovam o recorte sistemático do ambiente e organizem, por antecipação, o espaço. Pinheiro (2015) reforça que a percepção ambiental tem importante função, tanto cognitiva quanto afetiva em relação à experiência que está por vir.

Chaves (2003) trata sobre a percepção do espaço como um processo temporal de organização proposta pelo corpo no ambiente, numa tentativa de adaptação de ambos. Para a autora, essa adaptação na cidade ocorre “através dos usos e hábitos que os sujeitos traçam neste espaço, qualificando-o e, com isso, produzindo o que podemos chamar de lugar” (CHAVES, 2003, p.33). Complementa dizendo que “o lugar é espaço qualificado, ou seja, é capaz de produzir significados e, por isso, impossibilita a dissociação do espaço e da corporeidade que a anima” (CHAVES, 2003, p.33).

Para que o espaço urbano promova sentido, Lynch (1999) ressalta que ele deve ser relevante o suficiente para atrair o olhar, ser identificável e simbólico, gerando memória. Com base em aspectos arquitetônicos e urbanistas, o autor considera como os elementos construtivos da cidade podem ou não facilitar na organização espacial, classificação e dotação de valor em um ambiente. Quando se refere às imagens da cidade, com ênfase em definir as qualidades físicas relacionadas aos atributos de identidade e estrutura na imagem mental Lynch (1999) adota o termo “Imaginabilidade”, que corresponde a característica de um objeto físico (uma cor, formato ou disposição) com alto potencial de evocar uma imagem em qualquer observador. Essas propriedades facilitam a criação de uma imagem mental clara e útil do ambiente. Para o autor a imaginabilidade poderia ser denominada também como legibilidade ou “visibilidade num sentido mais profundo, em que os objetos não são apenas possíveis de serem vistos, mas também nítidos e intensamente presentes aos sentidos” (LYNCH, 1999, p.11).

Observa-se que o relacionamento com o espaço é desenvolvido à medida que o indivíduo dele se apropria, gerando para si uma imagem social de lugar. Contudo, não é um processo exclusivo do indivíduo identificar o espaço, mas o conjunto da experiência pessoal somado às imagens de comunicação, urbanismo e design. Elas podem ser estabelecidas pelo poder público e/ou privado, formando uma imagem tridimensional que pode ser reconhecida.

Um ambiente caracterizado e legível no formato das ruas, pontos de referência, uma arquitetura específica e a própria história do local facilitam que o cidadão se oriente, mas isso também “reforça a profundidade e a intensidade potencial da experiência humana” (LYNCH, 1999, p.5). O autor afirma que uma imagem ambiental pode ser decomposta em três partes: identidade, estrutura e significado. Porém, por mais conveniente que seja observá-los individualmente, não se pode esquecer que aparecem juntos.

Uma imagem viável requer, primeiro, a identificação de um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. [...]em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e os outros objetos. Por último, esse objeto deve ter algum significado para o observador, seja ele prático ou emocional. O significado também é uma relação, ainda que bastante diversa da relação espacial ou paradigmática (LYNCH, 1999, p.9).

Lynch (1999) concentra-se nos aspectos estruturais e Ferrara (1997) efetua uma abordagem semiótica que abrange os índices e os significados emanados pela cidade. Para Ferrara (1997), por força da escala macro da cidade, é necessário que se façam, no mínimo, três segmentações: em primeiro lugar exige-se um recorte seletivo de um fragmento de espaço entre espaços, isso assegura um olhar atento para um ponto. A segunda segmentação deve levar em conta a advertência de que “por ser impossível controlar esse espaço no decorrer de sua história, é necessário flagrar imagens instantâneas que funcionem como amostragem de um espaço e sugiram o próprio modo de sua percepção” (FERRARA, 1997, p.38). Conforme a autora, é por este recorte que é possível combinar esses fragmentos urbanos com a interpretação e associações que o próprio espaço sugere, o que revela as suas particularidades, as forças e fraquezas de um ambiente. Em terceiro lugar, cabe considerar que há uma evolução quando se trata de associar espectador e usuário urbano.

[...]de um para o outro há menos uma questão de desenho da cidade ou de sua comunicação visual do que uma questão de imagem perceptiva, de um juízo valorativo sobre a cidade; em outras palavras, esse juízo supõe a leitura e a interpretação daquele fragmento urbano selecionado a partir da dominante estrutural escolhida para nortear a leitura (FERRARA, 1997, p. 38-39).

Neste sentido, é que se destaca a importância das fotografias da Avenida Brasil como aporte para uma primeira análise e evidência da mudança ocorrida na imaginabilidade da cidade, assim como, nas implicações de sentido que emanam desse espaço transformado. As segmentações citadas podem oferecer “associações, descoberta de convergências e divergências que conferem ao fragmento selecionado um valor que supera seu aspecto exclusivamente físico, visual ou funcional” (FERRARA, 1997, p.39).

O capítulo seguinte apresenta as análises das manifestações pessoais de fotógrafos amadores, demonstrando como eles registraram as imagens da cidade, os signos que se repetem, temas e a estrutura das fotografias. Esse conjunto permite identificar interações entre cidadãos e a cidade em que habitam, sobretudo considerando a combinação com a análise das segmentações acima citadas.

4.2 Novos signos e significados do espaço

Para a análise da Avenida Brasil utilizou-se, inicialmente, a discriminação adotada em Lynch (1999) de observação dos elementos que alteram a imaginabilidade. O autor considera que a imagem do espaço físico pode às vezes mudar de perfil conforme as diferentes circunstâncias da posição do usuário em relação a via. Isto porque uma via expressa ao mesmo tempo em que é útil a um motorista, como canal de circulação, pode se tornar uma limitação a um pedestre. Deve, então, ser considerado que nenhum dos elementos existe isoladamente, pois ocorre uma sobreposição e interpenetração dos elementos de maneira sincrônica. O autor ressalta que, por mais que a análise diferencie os dados em categorias ela deve terminar pela reintegração da imagem total.

Segundo Lynch (1999), grande influência de registro e memória de uma cidade são suas vias, ou seja, canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove: normalmente são os organizadores principais da imagem. Em Maringá, a nova ciclovia alterou a relação de motoristas, ciclistas e transeuntes com a Avenida Brasil e seu entorno. Para os motoristas, essa nova normatização retirou as vagas de estacionamento do canteiro central, que serviam não somente para parada, mas também como retorno da via contrária. Em certos pontos da avenida, o cruzamento da via foi interrompido como o caso da Avenida Getúlio Vargas que permitia conversão para esquerda. A alteração provocou uma reorganização espacial, demandando, agora, novas práticas, signos viários e reformulação dos mapas mentais da cidade que devem ser repensados e revividos.

De igual importância com relação às vias, estão os pontos nodais que Lynch (1999) define como pontos estratégicos de fluxo onde o observador pode entrar, tais como: cruzamentos de vias, locais de interrupção do transporte, convergências ou momentos de passagem de uma via para outra, assim como pontos de encontro, esquinas ou praças fechadas que, por seu uso ou característica, concentram pessoas, marcam distâncias e fatos ao longo do trajeto.

Vias que cortam a Avenida Brasil são pontos nodais mais relevantes do que o cruzamento das que tiveram o trânsito descontinuado ao chegar na avenida. Por exemplo, o cruzamento com as avenidas São Paulo, Herval, Duque de Caxias e Paraná, são mais relevantes (possuem maior sinalização e exigem maior atenção dos usuários) do que o encontro com a Rua Piratininga, Rua Vereador Basílio Saltchuk e Avenida Getúlio Vargas que têm o fluxo barrado pela ciclovia. Com a retirada das espinhas de peixe e a proibição de conversão à esquerda, o fluxo de veículos se concentrou no lado direito das esquinas, exigindo contorno de quadra para o cruzamento da via. Nesses pontos, a atenção aos pedestres foi intensificada, pois não há semáforos para travessia livre de pedestres.

Para os ciclistas, a via permitiu um novo caminho funcional e com certa segurança. A ciclovia se interconecta com outras faixas exclusivas para bicicletas que, além de facilitar o caminho ao trabalho, são convite à prática esportiva, mesmo que não seja o ponto principal nesta avenida. Essa nova estrutura ensina ao ciclista a rever seu trajeto e adotar novas práticas. Para o transeunte, no entanto, a via estabeleceu outro tipo de relação. A ciclovia no centro da cidade foi projetada com cercas baixas e floreiras em forma de arco, além de criarem identidade, cumprem o papel de limitadoras. Esses *limites* são o que Lynch (1999, p.52) chama de “barreiras mais ou menos penetráveis que separam uma região de outra, mas também podem ser costuras, linhas ao longo das quais duas regiões se relacionam e se encontram”.

No caso aqui tratado, a via delimitou o cruzamento do pedestre, ela direciona para os pontos de travessia, o que antes não era respeitado (os pedestres cruzavam pelo meio das espinhas de peixe). Pode-se então concluir, com Lynch (1999), que, “enquanto a continuidade e a visibilidade são cruciais, os limites fortes não são necessariamente impenetráveis, muitos limites são uma costura, muito mais que barreira que isolam, e é interessante perceber as diferenças de efeito” (LYNCH, 1999, p.73). Agora a maioria das pessoas se direciona às faixas de pedestre, contudo, observa-se as marcas no canteiro em torno das árvores onde não há cerca e esses pontos nodais irregulares (figuras 28 e 29) se tornam locais de transpasse também.

Figura 28 - Avenida Brasil 15 de março de 2017. Trecho irregular de cruzamento da via.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

Figura 29 - Avenida Brasil 15 de março de 2017. Trecho irregular de cruzamento da via.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

Lugares que exijam uma maior atenção ou que sejam mais heterogêneos, ou seja, contenham signos indicadores claros e simbólicos, facilitam a organização espacial e o registro da imagem da cidade. Neste sentido, os *marcos* são referências importantes para imaginabilidade cidade. Lynch (1999) os qualifica em objetos externos geralmente utilizados como indicadores de identidade ou estrutura, que se tornam confiáveis na medida em que um trajeto se torne cada vez mais conhecido.

No caso da ciclovia, deseja-se destacar o impacto dos arcos florais do canteiro central. Sua vantagem não está em ser um marco de referência isolada (principalmente por se repetir continuamente ao longo da via), mas por acompanhar a identidade visual da cidade. O arco floral da ciclovia apresenta um design que conversa com diversos objetos da cidade de Maringá.

O uso do aço tubular pintado com desenhos circulares se repete nas diversas ATIs - Academia da Terceira Idade da cidade (figura 30), nas APIs - Academia da Primeira Idade (figura 31), em praças como na Praça de Todos os Santos (figura 32) e na bifurcação da Rua Neo Alves Martins com a Av. Laguna (figura 33). Lixeiras, bancos, equipamentos da academia, brinquedos e floreiras seguem a mesma estrutura formal. É importante frisar que embora esses equipamentos estejam largamente difundidos pelo Brasil, Maringá foi uma das primeiras cidades implementá-los, ou seja, esses instrumentos fazem parte da estética, mas também da história da cidade. Estes recursos tornam o arco floral não só um projeto de paisagismo, mas um processo comunicativo, uma imagem contínua, distinta e facilmente identificável que o qualifica como próprio desta cidade.

Figura 30 - ATIs - Academia da Terceira Idade da cidade. Parque do Ingá.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

Figura 31 - APIs - Academia da Primeira Idade. Av. Cerro Azul.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

Figura 32 - Paisagismo Praça de Todos os Santos.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

Figura 33 - Arco Floral - Bifurcação da Rua Neo Alves Martins com a Av. Laguna.



Fonte: A autora.
Foto: Thiara Stivari Socolovithc.

O design na cidade assume o que Lynch (1999) coloca como *qualidade da forma*, ou seja, atributos projetados (design) que podem ou não destacar o objeto de seu pano de fundo. Na formação de um signo, o objeto deixa de ser invisível na paisagem para algo identificável. O sucesso dessa comunicação com o observador, no entanto, vai depender da experiência, atenção ao objeto e a capacidade de inferências associativas (FERRARA, 1997). Das características levantadas por Lynch (1999), observa-se nesta nova configuração da avenida em Maringá:

- Singularidade ou clareza da forma: a ciclovia como uma forma de fácil identificação, com nitidez de limites que se destaca da rua e serve como convite às novas interações com o ambiente e índice da própria cidade.

- Simplicidade da forma: além das linhas orgânicas bem definidas da via, as floreiras possuem um desenho em arco simples, com plataformas circulares suspensas e vasos em material reciclável de fácil memorização. “Formas dessa natureza são muito mais facilmente incorporadas à imagem” (LYNCH, 1999, p.118).

- Continuidade: a sequência dos elementos, a repetição dos arcos em um intervalo rítmico e a harmonia formal (formas circulares, curvas, retas que se repetem por toda via), facilitam a percepção de uma realidade complexa, mas que está inter-relacionada, atribuindo a condição de identidade única do ambiente.

- Consciência de movimento: a demarcação no piso da ciclovia com cores vermelha e branca, sinalização de sentido de faixas e desenho com linhas retas e sinuosas (no encontro de cruzamentos) ativam os sentidos visuais e sinestésicos e sensibilizam o observador ao seu próprio movimento real ou potencial. Essas qualidades da forma, segundo Lynch (1999):

[...] melhoram a clareza de ladeiras, curvas e interpenetrações, oferecem a experiência de paralaxe e perspectiva de movimento, mantêm a consistência de direção ou mudança de direção, ou tornam visível o intervalo entre as distâncias. Uma vez que a cidade é percebida em movimento essas qualidades são fundamentais e usadas para estruturar sempre que tenham coerência suficiente para tornar isto possível (LYNCH, 1999, p.119).

Conhecer a estrutura, como propõe Lynch (1999), é parte do caminho para a observação da cidade, o segundo ponto está em compreender os fenômenos e as significações que emanam dela. Em termos de imagem, comparando a espinha de peixe à ciclovia, se percebe que as vagas de estacionamento, como a dominante no espaço, eram significadas muito mais por valores de um objeto útil na paisagem do que um objeto simbólico. Quando se consideram os pedestres, ciclistas e motoristas, observa-se que as espinhas de peixe favoreciam apenas à uma parcela da população.

Apesar de importante para promover a locomoção dos habitantes pela cidade, o veículo é um dos meios de locomoção que propõe menor interação temporal com o espaço. Por sua velocidade e complexidade do trânsito, o motorista foca sua atenção à atividade presente de dirigir. Neste sentido, a relação afetiva com o lugar está geralmente concentrada na organização simplificada da estrutura, na formação de diagramas, mapas e captura de ícones que indiquem objetivamente o seu destino. Percorrer a cidade de bicicleta ou a pé, exige uma interação tempo-espaço muito maior. Como a apropriação simbólica depende da experiência, a possibilidade de criação de novos vínculos e a significação destes espaços em lugar é muito mais expressiva.

Como Ferrara (1993) aponta, uma via utilizada cotidianamente constrói uma imagem que se interpola entre a visão do usuário e o espaço. Ela é predicada, ou seja, pode estar revestida de uma opacidade, um conceito prévio e uma homogeneidade que não permite decodificação. Para que o motorista “veja” a cidade é necessário o movimento de estranhamento, de atenção e de se dar novamente ao exercício da percepção do ambiente,

somente a partir daí é possível obter novas informações sobre o lugar. Um pedestre em contraste ao motorista teria, naturalmente, mais segurança para olhar para a rua ou uma vitrine enquanto anda, ele pode parar e admirar algo que lhe chamou a atenção sem causar um grave acidente, mas também ele não é imune ao fenômeno da opacidade visual.

Observando o princípio de legibilidade, uma estrutura como as espinhas de peixe fornece pouca informação, são extremamente estáveis e por esta razão, mais homogeneizantes. Muito dificilmente ela vai se impor à percepção. Ela reside na memória, nos usos e hábitos cotidianos e na concepção prévia da imagem da cidade. No entanto, no momento em que essa estrutura foi destruída, quando se viu a foto emblemática dos caminhões retirando as espinhas de peixe, o espaço voltou a ter foco e isto suscitou uma reação da população.

A ciclovia como dominante, por outro lado, é animada, ela se impõe ao pensamento com uma imagem forte ao centro da avenida em nível superior. Dispondo de elementos que instigam a atenção e exigem ressignificado. Nesse sentido, o público passa a ser um foco visual no urbano, o corpo volta a ser exposto e caminhando com ele a própria cidade.

A via se torna uma passarela simbólica, um tapete vermelho no meio da cidade (figura 34), ela indica um tempo diferente de viver o ambiente urbano e o público acaba por reapropriar a cidade. A ciclovia passa a ser índice do ciclista, seja o trabalhador, estudante ou esportista, esse personagem que muitas vezes se esgueira no trânsito sem ser visto pelos outros veículos. Ela também aponta para uma alternativa de locomoção mais saudável e pouco poluente que condiz com o momento atual de incentivo à prática de esportes e à sustentabilidade.

Figura 34 – Ciclista na ciclovia da Avenida Brasil



Fonte: Arquivo da Prefeitura de Maringá
Foto: Roberto Furlan

Especificamente na ciclovia da Avenida Brasil, a natureza presente instiga o olhar, por sua sazonalidade ou pela troca das floreiras, ela cria um movimento de renovação periódica que pode “puxar” a atenção de volta para si. Ela constantemente tem uma nova informação a oferecer. Com base nessas características simbólicas e formais é possível considerar que a ciclovia tem habilidade de criar uma forte imagem social.

É possível pressupor que a formação de uma nova imagem urbana, a criação de um novo ambiente na cidade, influencia no processo de simbolização e representação do espaço. As alterações espaciais estabelecem novas funções e usos que reestruturam a memória, os mapas mentais, além de proporem novas relações entre corpo, o tempo e o espaço.

5 FOTOGRAFIA E AS DIFERENTES VISÕES DA AVENIDA BRASIL

Este capítulo analisa a característica dos registros fotográficos produzidos, em sua maioria, por amadores da *fanpage* Maringá em Fotos (www.facebook.com/Maringaemfotos/) com relação à Avenida Brasil. Com o objetivo de identificar se a inserção da ciclovia, no ano de 2014, alterou o estilo da fotografia daquele espaço, observando seus temas, angulações e entre outros atributos, afere-se, imageticamente, de que maneira os novos elementos construtivos são representados no registro espontâneo da população e se de alguma forma eles modificam a visualidade do espaço.

A página mencionada tem um perfil enaltecedor das belezas naturais da cidade, não é de conteúdo contestatório e apresenta diversas facetas do espaço urbano com foco na natureza, clima, praças, monumentos, arquitetura e malha viária da cidade. A maioria das pessoas, que aparecem nas fotografias, está como personagens secundários, pois o tema é a cidade em si. Poucos são os registros de imagens de denúncia ou crítica social, ficando claro que não é essa a finalidade das postagens.

As fotografias foram coletadas entre 29/08/2011 a 18/07/2018, por meio da busca das palavras “Avenida Brasil”, no buscador da *fanpage*, para poder observar se há um padrão de comportamento em termos do registro fotográfico prévio e posterior à implementação da ciclovia. Como todas as imagens da página contêm textos indexadores descrevendo os locais das fotos, foi possível obter uma amostra clara de todas as fotografias registradas sobre a Avenida Brasil, desse período, totalizando 435 imagens. Para a análise foi determinado um recorte reduzindo para 70 fotografias, observou-se que esse material já fornecia visualmente os temas mais recorrentes das fotografias. O processo de seleção aleatória das imagens será explicado mais adiante. O método de análise foi baseado na tabela proposta por Mauad (1996) categorizando cada uma de modo que ficasse mais evidente a expressão de uma mudança geral ou particular das fotografias de Maringá e quais são seus principais temas.

Mauad (1996) buscou no artigo “Através da imagem: fotografia, história e interfaces” compreender os processos da história da fotografia enquanto técnica e seu circuito social, além de compreender como o uso da fotografia está posicionado na composição do conhecimento histórico. “A ideia central, [...] é apresentar a fotografia como uma mensagem que se elabora através do tempo, tanto como imagem/monumento quanto como imagem/documento, tanto como testemunho direto quanto como testemunho indireto do passado” (MAUAD, 1996, p.73). Na segunda parte há uma abordagem metodológica para a análise da imagem fotográfica, sistematizando as etapas em um método apresentado pela autora.

Mauad (1996) discorre sobre surgimento da fotografia em 1830 e os conflitos entre a arte naturalista e a fotografia, a imagem verossímil com “a capacidade de reproduzir o real”.

O caráter de prova irrefutável do que realmente aconteceu, atribuído à imagem fotográfica pelo pensamento da época, transformou-a num duplo da realidade, num espelho, cuja magia estava em perenizar a imagem que refletia. Para muitos artistas e intelectuais, dentre eles o poeta francês Baudelaire, a fotografia libertou a arte da necessidade de ser uma cópia fiel do real, garantindo para ela um novo espaço de criatividade. (MAUAD, 1996, p.74)

A autora cita Baudelaire que separa à arte o lugar da imaginação criativa e sensível do artista, enquanto à fotografia caberia a função de documento, de ferramenta à memória como uma serva das artes e das ciências. Neste período, o estatuto da fotografia lhe conferia como prova infalsificável, uma cópia fiel do mundo defendida pelos positivistas de 1800.

Sobre a história da fotografia, principalmente no Brasil, é importante citar o trabalho de Boni (2008) quando trata da chegada do daguerreotipo em 16 de janeiro de 1840 à corte de D. Pedro II, trazido pelo abade Louis Compte que registrou três “vistas” da cidade. Segundo Boni, D. Pedro II é considerado o primeiro fotógrafo do país, e percebeu rapidamente a importância da fotografia “como instrumento de preservação da memória familiar e documento histórico” (BONI 2008, p.108). Registrou suas viagens, contratou fotógrafos, criou premiações e ao final doou sua coleção com mais de 20mil fotografias à Biblioteca Nacional.

Boni (2008) aponta que a fotografia não era necessariamente concebida como fonte de documentação, porém o autor, em acordo com Burke (2004), explica que estes registros são continuamente utilizados como evidências históricas e ajudam a compreender épocas anteriores. A história do Rio de Janeiro não teria sido “tão rica sem os documentos iconográficos produzidos primeiro pelos pintores e gravuristas e, na sequência, também pelos fotógrafos” (BONI, 2008, p.109). Victor Frond (1821-1881), também citado por Boni (2008), foi um fotógrafo francês que se dedicou inicialmente à fotografia retratista e rendeu-se a fotografia “documental” registrando em seu livro “*Brazil pittoresco*” (1861) dezenas de “vistas” do Rio de Janeiro.

Boni (2008) relata ainda, que muitas informações urbanas, sociais e antropológicas do Rio de Janeiro foram registradas pelas lentes de outros fotógrafos na década de 1860, tal como Revert Henrique Kulm fotógrafo alemão da corte brasileira, sendo dele os registros do Passeio Público antes das reformas paisagísticas de 1860. O autor também destaca a atuação de Marc Ferrez (1843–1923), reconhecendo-o como um dos principais fotógrafos da América Latina no início do século XX, com o diferencial de estar a serviço de documentar as

transformações: paisagísticas, urbanas e econômicas que o país passou em seu período, sendo considerado como um “documentarista imagético”.

Sua maior fonte de inspiração foi a cidade do Rio de Janeiro, onde nasceu, sempre morou – salvo no interlúdio como estudante em Paris – e fotografou sistematicamente por mais de quarenta anos. Ferrez produziu uma ode fotográfica em louvor à cidade, similar somente àquela dedicada por Eugène Atget a Paris. Todavia, enquanto Atget se preocupava sobretudo com o legado do vieux Paris, que ia desaparecendo sob seus olhos para dar lugar aos grandes bulevares concebidos pelo barão Hausmann (1809–1891), Ferrez era um convicto entusiasta do ideal de progresso (VASQUEZ, 2003:68–69 apud Boni 2008, p.114).

Boni (2008) na sequência comenta da importância dos cine-foto clubes de Londrina, da facilidade de acesso aos equipamentos fotográficos e ensinamentos básicos da técnica visual, permitindo que mais pessoas praticassem a fotografia. Esses arquivos sobre a cidade, feitos por amadores, acabam sendo parte do arcabouço visual da história da região, mesmo que sem o princípio de serem documentadores da cidade oferecem, por meio deste material, um bom registro para futuras análises.

Isto demonstra como a fotografia da cidade existe há muito tempo nascendo praticamente com a história da própria técnica, essa tradição estabelece regras da visualidade ou a própria profissão do fotógrafo de cidade como um documentarista. A fotografia acaba por ser um vestígio de um período no tempo, de uma época, de uma parte da cidade que não existe mais. Mauad (1996), Machado (2015) e assim como diversos autores alertam, no entanto, que não há como negar o seu código, o seu programa, sua seleção ideológica e técnica que lhe precede e exige que se olhe para ela com certa criticidade, compreendendo que é sempre um ato de representação, manipulação e seleção dos objetos observados. Por mais que seja semelhante ao real, não se trata de um espelho da realidade.

Entre o sujeito que olha e a imagem que elabora, há muito mais que os olhos podem ver. A fotografia - para além da sua gênese automática, ultrapassando a ideia de analogon da realidade - é uma elaboração do vivido, o resultado de um ato de investimento de sentido, ou ainda uma leitura do real realizada mediante o recurso a uma série de regras que envolvem, inclusive, o controle de um determinado saber de ordem técnica (MAUAD, 1996, p.75).

Mauad (1996, p.75) explica como se dividiram as perspectivas críticas a respeito da fotografia no século XX: “a fotografia como interpretação do real (o discurso do código e da desconstrução)” caracterizada pela desnaturalização da representação fotográfica, compreendendo que a imagem não guarda características da realidade das coisas, e “a fotografia como vestígio de um real (o discurso do índice e da referência)”.

Machado (2015) defende que a fotografia se baseia em convenções socialmente aceitas como válidas, fazendo parte de um instrumento de interpretação e análise do real. O autor analisa a parte encenada das imagens que marcam história, frisando o problema

do realismo da foto como um garantidor do da verdade anunciada e a percepção da fotografia como transformação do real. Expressa o problema da capacidade da recepção da imagem em produzir uma certa aprendizagem devido aos códigos de leitura próprios da imagem fotográfica.

Machado (2015) argumenta contra a ideia de uma fotografia inocente. Para o autor existe um código histórico, social, técnico e ideológico que se expressa por meio da imagem. Segundo o autor, a fotografia resulta de um aprendizado desenvolvido ao longo do tempo, por meio de descobertas tais como: a técnica de desenho em perspectiva com um ponto de fuga no período Renascentista, a “*câmera obscura*”, o uso de lentes, assim como processos que alteravam, de forma aceitável aos olhos, a realidade tridimensional em uma imagem plana bidimensional. Somada a isso, a descoberta da sensibilidade à luz de algumas substâncias químicas como o betume da Judeia ou compostos de prata, que deram origem aos primeiros negativos.

O autor comenta que a impressão físico/química sobre as placas foi uma das defesas da visão “realista” sobre a fotografia, pois o que se entendia é que há, de fato, um objeto real que marca sua imagem nos grãos de prata do negativo. Machado (2015) considera que esse pensamento menospreza os códigos pictóricos que precedem a concepção do sistema óptico da *câmera obscura*, aceitando a imagem como espelho, e com isto se ignoramos processos de refração modificando as informações luminosas que se fixam no filme, além de ignorar o arbítrio da convenção fotográfica. Para o autor:

As câmeras são aparelhos que constroem as suas próprias configurações simbólicas, de forma bem diferenciada dos objetos e seres que povoam o mundo; mais exatamente, elas fabricam “simulacros”, figuras autônomas que significam as coisas mais que as reproduzem[...]Em vez de exprimir a presença pura e simples das coisas, as câmeras constroem representações como de resto ocorre em qualquer sistema simbólico[...]Uma vez que a imagem processada tecnicamente se impõe como entidade objetiva e transparente, ela parece dispensar o receptor do esforço de decodificação e da decifração, fazendo passar por “natural” e “universal” o que não passa de uma construção particular e convencional (MACHADO, 2015, p.14).

A própria questão das linhas em perspectiva são atos que o autor aponta, como resultado da condição da sociedade renascentista. A técnica de Alberti transformava as imagens que antes eram hierarquizadas por questões de credo, para imagens científicas e racionais, identificadas como janelas para o mundo, mas com isto velavam a questões do autor, sua intencionalidade e hierarquia visual. Machado (2015) salienta a questão de o signo ser uma materialidade viabilizada por sujeitos, ou seja, existe um papel criativo e um papel materializante que deve ser considerado: o ato de subjetivamente ter um intento e o ato prático que se realiza no movimento de criação da imagem.

Toda fotografia, seja qual for o referente que a motiva é sempre um retângulo que recorta o visível. O primeiro papel da fotografia é selecionar e destacar um campo

significante, limitá-lo pelas bordas do quadro, isolá-lo da zona circunvizinha que é a sua continuidade censurada. O quadro da câmera é uma espécie de tesoura que recorta aquilo que deve ser valorizado, que separa o que é importante para os interesses da enunciação do que é acessório, que estabelece logo de início uma primeira organização das coisas visíveis (Machado, 2015, p.90).

Machado (2015) salienta, sobre a questão ideológica, que a construção do signo vem marcada por uma natureza do grupo que o produz, numa organização hierarquizada que condensa os interesses, estratégias e necessidades de um estrato social. Baseado em Valentin Volochinov (1895-1936) o autor defende que:

O signo ideológico resulta de um consenso entre indivíduos socialmente organizados, razão pela qual suas formas de manifestação decorrem das condições dessa organização. Em cada etapa do desenvolvimento social, determinados “sinais” particulares se tornam valorizados pelo corpo social que os preenche de sentidos explícitos e implícitos e deles se vale nas trocas simbólicas cotidianas (MACHADO, 2015, p.27).

Machado (2015) explica, por outro lado, que a retórica interna do signo só exhibe suas intenções claras de grupos distintos em momentos de rupturas revolucionárias. Nas condições rotineiras do dia a dia as contradições do signo ideológico são menos percebidas, pois estão dentro do fluxo dialético dominante. Neste caso, o signo é pouco reacionário e estabilizante, o que se vê é uma formação social em que se “valoriza a verdade de ontem como sendo a verdade de hoje” (MACHADO 2015, p.29).

Mauad (1996) aponta algumas críticas, feitas por Doubois, sobre a abordagem da fotografia como transformação do real por reduzir a imagem ao discurso; “neste sentido, não haveria realidade fora dos discursos que a revelam” (MAUAD, 1996, p.76). Outra questão apontada por Mauad (1996) é a da característica da imagem fotográfica impressa, da ideia de indício, causada pelo resíduo da realidade sensível sobre o filme, mesmo dentro de convenções históricas. Infere-se que este último aspecto se tornou crítico com a fotografia digital, principalmente pelo fato de a matriz ser um código científico-histórico.

Flusser (2007) em *O mundo codificado* expressa que a fotografia digital é uma abstração de terceira instância. A primeira seria a representação do real por meio da pintura, a segunda interpretação da representação por textos e a terceira a representação dos textos pelas imagens técnicas.

O problema é que quanto mais tecnicamente perfeitas vão se tornando as imagens, tanto mais ricas elas ficam e melhor se deixam substituir pelos fatos que em sua origem deveriam representar. Em consequência os fatos deixam de ser necessários, as imagens passam a se sustentar por si mesmas e então perdem o seu sentido original (FLUSSER, 2007, p.116).

Este aspecto pode ser ainda mais crítico se for considerado a velocidade de transmissão do momento, uma fotografia que está à disposição em “tempo real”, ou a “foto do

dia”, são aspectos a que se interpõem entre a experiência, a representação e a expressão em forma de conceito (imagem técnica). Essa nova forma de comunicação pública, altera a percepção da imagem. Ela incrementa em seu status de realismo, pelo fato da presença não só no espaço como no tempo. Para Machado (2015), as imagens fotográficas podem transparecer um aspecto de neutralidade, mas ao contrário, são representações do mundo como códigos de seus próprios sistemas simbólicos. “A imagem processada tecnicamente se impõe como entidade “objetiva” e “transparente”, ela parece dispensar o receptor do esforço da decodificação e da decifração, fazendo passar por “natural” e “universal, o que não passa de uma construção particular e convencional” (MACHADO, 2015, p.11).

A respeito desses conceitos, é interessante perceber, que há diversas maneiras de se observar as fotografias. Primeiramente, podem ser encaradas como instrumentos documentais de um período da cidade. Por exemplo, ao se observar a característica e o volume de fotografias na *fanpage* sobre a Av. Brasil após 2014, nota-se um aumento de grandes proporções do número de fotos em relação aos anos anteriores. Esse dado já permite dizer que algo relevante ocorreu nesse período que fez com que a via fosse alvo de interesse dos cidadãos em retratá-la. Outro dado a se considerar é que esses registros podem posteriormente fazer parte do conjunto de documentos, das fontes históricas que auxiliam a acompanhar este período na história cidade, salvaguardando suas particularidades, e pelo fato de ser uma representação técnica, convencional, ela ainda é o índice de uma realidade sensível para a população: a rua está lá para ser experimentada e contestar a imagem veiculada.

Um ponto importante levantado por Cordovil (2007), avalia que Maringá é uma cidade baseada em uma ideologia positiva, propagandística: “cidade jardim”, “cidade planejada”, “cidade com qualidade de vida”, e esse discurso é constantemente alimentado pelas imagens que são feitas da cidade seja pelo poder público seja pelos cidadãos. Cordovil (2007) explica como a construção da cidade foi um projeto imagético, propagandístico desenvolvido pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) e Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Segundo a autora, elas produziram documentos, que por muito tempo foram unanimidade, transformando as imagens regionais em formas consistentes e duradouras. O próprio projeto urbanístico e o termo “cidade-jardim” foram uma concepção de Jorge Macedo Vieira, importado das ideias de Ebenezer Howard sobre as cidades-jardim inglesas. A autora salienta que até entre os pesquisadores eram repetidos os clichês criados pela (CMNP/CTNP), constituindo um fortalecimento da imagem publicitária.

Diante de uma terra “onde se anda sob dinheiro” e que, portanto, não possui características nem qualidades individuais, produziu-se uma cidade que, para se diferenciar (e, assim, se individualizar), encontrou na concepção de “cidade-jardim”

e no seu autor o particular e o específico. A individualidade foi produzida diante da necessidade de diferenciação em relação às demais cidades. O objetivo foi atrair a preferência de colonizadores das terras colocadas à venda. Em vista disso, pode-se afirmar que a concepção da cidade foi sustentada a partir do discurso que a criou. O discurso incrementou a imagem e a produção dos espaços desde a sua formação. A cidade já nasceu imbuída de um caráter fortemente publicitário, traduzido em sua imagem de cidade verde, agradável, eficiente e com serviços disponíveis (CORDOVIL, 2007, p.4)

Pode se observar que as imagens da *fanpage* reforçam imagetivamente as ideias citadas. Aferiu-se no site que são raras fotografias de denúncia ou de contenda contra o poder público; pelo contrário, há um ato de reforço e enaltecimento dos símbolos da cidade, assim como da beleza natural e dos benefícios adquiridos. Os comentários nas postagens ajudam a fortalecer a mensagem, enaltecendo a beleza da cidade; pessoas de outras localidades fazem alusões dos tempos agradáveis quando moravam na cidade, escrevem sobre como Maringá está sempre se transformando. Na geração dessas imagens, surge de um ato deliberativo dos seus fotógrafos, mas que conscientemente ou não, estão dentro de uma situação corriqueira no contexto de um pensamento hegemônico local, como expusera Machado (2015). O que as imagens denotam é a retomada das ideias antigas da cidade, a “cidade-jardim”, “cidade projetada”, etc., como se fossem reforços da primeira época de colonização.

A respeito da veiculação das imagens, é importante analisar além do momento de entrega dos fotógrafos amadores e sua preparação para a imagem, não só o ângulo da foto, seus temas e objetos, como também é necessário compreender o ato arbitrário da seleção por parte do fotógrafo, assim como dos administradores da página que realizam o crivo das imagens com direito a divulgação. Todos esses quesitos podem ser bons indícios para compreender a alteração imagética nos registros da Av. Brasil após a instalação das ciclovias.

5.1 Análise fotográfica

Analisar uma fotografia é um trabalho de descobertas e inferências, é compreender a dinâmica de um texto, ou seja, uma linguagem-objeto que não se revela por uma linearidade racional e contínua; o texto não verbal exige do observador uma disposição para realizar associações. Ferrara (1997) em “leitura sem palavras”, Jakobson (2007) em “linguística e comunicação”, Pignatari (2005) em “o que é comunicação poética”, orientam que essa leitura parte de relações de contiguidade, ou seja, de proximidade e contexto, e relações de similaridade, de paradigmas visuais que auxiliam a categorizar e distinguir padrões no tempo.

Para Ferrara (1997), a leitura do texto não verbal envolve uma experiência cotidiana para identificar o signo e a sintaxe que lhe constituem. O texto não verbal não possui um código explícito, como é claro e extremamente convencional num texto escrito, ainda sim existe um signo e este possui uma sintaxe (sentido), mesmo que o significado esteja implícito ou que ele precise ser produzido pelo leitor. De outra forma, não haveria relação entre o observador (intérprete), o signo e o objeto da fotografia.

O fato de ser um signo de baixa definição, seu sentido é renovável, sua interpretação é mutável e adapta-se à situação em que o observador se encontra; seus códigos e seu sentimento no momento da experiência, podem ser reinterpretados, revistos e ressignificados pelo mesmo receptor em situações diferentes. Uma pessoa pode ler uma imagem anos depois, com outras referências e ter uma experiência ou dar um valor e sentido para a imagem de forma diferente ao pensamento original. É por esta e outras questões que analisar o texto não verbal é um desafio para o pesquisador. “O texto não verbal tem uma outra lógica, em que o significado não se impõe, mas pode se distinguir sem hierarquia, numa simultaneidade; logo não há um sentido, mas sentidos que não se impõem, mas que podem ser produzidos” (FERRARA, 1997, p.16).

A autora ressalta o parâmetro da tríade peirceana para compreender a classificação das inferências que podem ser providas pela experiência cotidiana: a primeiridade ou uma experiência com a qualidade; a secundidade em uma relação de reação ou choque do aqui e agora, entre ações e hábitos, e a terceiridade que está em razão de um contínuo, com força de lei, uma imagem simbólica que carrega traços de um padrão/crença estabelecida. Peirce considera que esses três elementos estão presentes no signo, alguns mais ou menos dominantes participando do fenômeno da percepção e da interpretação da realidade.

Para Peirce, a experiência pode ser apreendida compreendendo a relação entre o objeto, o signo/*representamen*, que é a forma como o objeto está representado e acessível ao entendimento, e o interpretante que é o sentido/ significado imediato ou dinâmico do objeto-signo, um significado que se altera ao longo do tempo, mas nunca se esgota. Este signo se expressa, segundo as categorias peirceanas em ícones, índices e símbolos, conforme a relação que mantém com o objeto.

[...] ícone é sempre o signo de uma qualidade do objeto e sua representação é sempre possível e não necessária, porém única, intransitiva e intraduzível; um índice é realmente afetado pelo objeto que representa tendo uma relação direta com ele (enquanto o ícone representa o objeto por similaridade como um quadro representa um objeto, o índice aponta para ele, indica que houve ou existe uma relação de fato entre o signo e o objeto); o símbolo liga-se ao objeto que representa com a força de

uma convenção, de uma lei, uma associação de ideias obrigatórias (FERRARA, 1997, p.11).

Segundo Santaella (1997), a semiótica da fotografia se baseia na semiótica da imagem. Tradicionalmente se concebe a imagem (um desenho, uma pintura) como um ícone, pois ele mantém uma relação com o objeto representado por similaridade, ou seja, existem traços e características do objeto que são de alguma forma traduzidas na imagem de fácil identificação (a imagem de um cavalo que se parece com um cavalo real, por exemplo). A fotografia neste sentido tem o poder de ícone, uma vez que possui a semelhança até à extensão de confundir a realidade com a representação.

Santaella (1997) explica que para Peirce, a fotografia, diferentemente da pintura, tem também uma relação direta com o referente, ou seja, ela estabelece um signo com característica de índice. Primeiramente, pois é pela reflexão dos raios do referente que se sensibiliza o filme”; por esse motivo, Schaeffer (1987) definiu a imagem fotográfica como um “ícone indexical” (SANTAELLA e NÖTH, 1997, p.107). A autora salienta que mesmo essas distinções podem fazer parte de facetas do signo se apresentando de forma integrada ao mesmo tempo.

As categorias peirceanas são onipresentes o que significa que um mesmo signo pode exibir uma pluralidade de faces ao mesmo tempo. Nessa medida, as classificações devem funcionar como meios para iluminar essa pluralidade e não para fixar um signo dentro de uma distinção, em detrimento das outras (SANTAELLA, 2005, p.53).

Para Dubois (2001), a questão do índice na fotografia, antes da era digital, era do princípio da marca ou vestígios de uma presença que se transferem para um negativo. Segundo o autor:

Os índices são signos que mantêm ou mantiveram num determinado momento do tempo uma relação de conexão real, de contiguidade física, de co-presença imediata com seu referente (sua causa), enquanto os ícones se definem antes por uma simples relação de semelhança atemporal, e os símbolos por uma relação de convenção geral. [...] a fotografia, por seu princípio constitutivo, distingue-se fundamentalmente de sistemas de representação como a pintura ou o desenho (dos ícones), bem como dos sistemas propriamente linguísticos (dos símbolos), enquanto se aparenta muito significativamente com signos como a fumaça (índice de fogo), a sombra (alcance), a poeira (depósito do tempo), a cicatriz (marca de um ferimento), o esperma (resíduo do gozo), as ruínas (vestígios do que estava ali), etc. (DUBOIS, 2001, p.61).

Dubois (2001) ressalta ainda que a fotografia enquanto índice não deve ser tratada como espelho, mas na relação ontológica de apontar um referente. O autor trata a fotografia em momentos de processos culturais de escolhas e técnicas históricas e sociais que ocorrem no processo anterior e posterior a foto. Admite que no momento ínfimo, o “clíc”

instantâneo e passageiro, em que a imagem se imprime, pode ser tido como uma “mensagem sem código” (em referência a Roland Barthes), mas após isto ela se retoma ou é reinscrita nos códigos culturais.

Alguns autores levantam que a fotografia digital perderia a propriedade de índice, uma vez que a relação entre referente e fotografia proporcionada pelo filme sensibilizado se perde. O próprio Philippe Dubois (2001), em entrevista apresentada no trabalho de Susana Dobal (2017) aponta sobre questão de índice que:

A teoria que privilegia o índice, que diz que ele é o elemento mais importante na gênese da fotografia está ligada à fotografia analógica baseada na impressão de um raio luminoso sobre uma película sensível. Com a fotografia digital as coisas mudaram, não se pode mais dar a mesma importância ao índice, hoje não se pode mais defender essa divisão em três etapas ou mais exatamente o privilégio dado na época ao índice, que era o que Barthes e os teóricos dos anos 1980 destacavam (DOBAL, 2017, p.261).

Fatorelli (2017) considera, no entanto, que a estrutura do registro digital está intimamente ligada à proposta da câmera analógica, incorporando seus códigos e princípios, sendo uma continuação do mesmo modelo de imagem.

Com efeito, ao simular o dispositivo analógico de registro, a câmera digital passa a incorporar as singularidades da codificação perspectiva e os princípios, materiais e imateriais, tradicionalmente vinculados à cultura visual analógica. Uma decorrência decisiva desse *processo de emulação* refere-se à particularidade de que, ao perpetuar a dependência aos sinais de luz no momento do registro da imagem, realizada na presença do mundo físico, a fotografia digital incorpora as fabulações relacionadas ao modo de inscrição indicial. Nesse contexto de remediação da fotografia analógica pela fotografia digital, a operação fundamental realiza-se, portanto, no âmbito do registro da imagem, tornando secundária a circunstância dela ser gravada em um sensor eletrônico, e não mais em um suporte fotoquímico, tanto quanto às condições posteriores decorrentes do seu modo de circulação (FATORELLI, 2017, p.66 grafos nosso).

Fatorelli (2017) conclui que existe uma dupla articulação da fotografia digital, que também se encontra na fotografia analógica, a primeira “das relações simultâneas de proximidade e [a segunda] de afastamento relativamente ao referente externo” (FATORELLI 2017, p.66). Esse processo é constituído além dos ângulos e mecanismos de seleção, mas também pela pós-produção, edição de filtros e “melhorias” das imagens o que instaura uma própria realidade.

O autor não concorda que a fotografia digital tenha como premissa ou, efetivamente, se designa à criação de uma nova imagem, “mas à manipulação/ transformação de uma imagem preexistente, configurada pelo princípio da projeção, em concordância às prerrogativas indiciais” (FATORELLI, 2017, p.67). Para ele, o digital ainda se encontra

referido à complexidade do real em uma dependência do contato físico entre o signo e o objeto da mesma característica que ocorre no analógico. Neste sentido, percebe-se que na leitura de uma imagem fotográfica existe um signo icônico (ela reproduz a realidade por semelhança) e ao mesmo tempo ainda é um signo indicial, pois tem em algum momento uma relação de fato entre o signo e o objeto real. No caso desta análise, conferem-se as fotografias enquanto signo icônico no lugar da cidade, e a questão indicial ao ver o recorte de um instante/quadro da cidade Maringá.

A questão indicial foi ainda mais marcante nos registros analisados por seu realismo, a falta de recursos de desfoque e distorção, aos moldes das fotografias documentaristas antigas. Se for pensada a partir da velocidade da divulgação e do alcance das imagens por meio da internet, essa indexicalidade seria ampliada não somente a uma memória, mas uma falsa presença da cidade, um signo com relação espaço-temporal imediata, um ar de realismo que torna a imagem numa “janela” para o que “ocorreu hoje” ou o que “está ocorrendo neste período com a cidade”. A fotografia indicaria a presença do aqui e agora, essa sensação de realidade ou de naturalidade tende a amenizar a linguagem, entra a “cidade naturalmente bela” ao invés do código fotográfico, ato que exige movimentos escolha de ângulos temas e uma série de “clics” e pequenas melhorias nas fotografias para se obter “uma imagem natural da cidade hoje”.

Questiona-se, ainda, se a maneira como as imagens são produzidas esteja dentro de um paradigma ou um conceito com força de lei, de maneira que as imagens da cidade tendem a se repetir como um código compartilhado, uma imagem simbólica, composta pelos mesmos elementos ou ângulos semelhantes, como pode ser observado em várias imagens das amostras da *fanpage*, elas realçam muitas vezes os mesmo temas, as mesmas belezas, uma imagem da cidade que se renova pelo igual, o que pode reforçar a ideia de imaginabilidade de Lynch (1999), uma cidade que se revela por meio de uma imagem socialmente compartilhada. Nesse caso, introduziria um discurso de cidade admirável, de espaço agradável, qualidades da poética visual, esses elementos acabam sendo clarificados e reafirmados pelas legendas das fotos na página e os comentários a respeito das fotografias.

Compreende-se a propriedade do signo e a dificuldade de se analisar o sentido de uma imagem; no entanto, segundo Mauad (1996), é possível por meio de uma metodologia estruturada, estabelecer critérios, características e distinções que a princípio tornarão a imagem totalitária em uma imagem heterogênea para poder observar os elementos que compõem as fotografias. A partir da leitura da poética visual foi possível analisar os objetos que se repetiam e também observar o contexto entre as fotografias, colocando em evidência os temas das fotos.

A perspectiva, a fotografia é interpretada como resultado de um trabalho social de produção de sentido, pautado sobre códigos convencionalizados culturalmente. É uma mensagem, que se processa através do tempo, cujas unidades constituintes são culturais, mas assumem funções sógnicas diferenciadas, de acordo tanto com o contexto no qual a mensagem é veiculada, quanto com o local que ocupam no interior da própria mensagem⁸. Estabelecem-se, assim, não apenas uma relação sintagmática, à medida em que veicula um significado organizado, segundo as regras da produção de sentido nas linguagens não-verbais, mas também uma relação paradigmática, pois a representação final é sempre uma escolha realizada num conjunto de escolhas possíveis (MAUAD, 1996, p.80).

Para a análise, destaca-se que a fotografia deve ser vista sob dois aspectos: o da expressão (forma) e o do conteúdo, o primeiro envolvendo escolhas técnicas e estéticas (enquadramento, iluminação, contraste, foco), e o segundo determinado pelo conjunto de objetos, lugares, pessoas e vivências. Ambos funcionam continuamente na produção do sentido da imagem, porém a separação dos dois, a princípio, pode ser um caminho interessante para a pesquisa para depois compreender o todo integrado (MAUAD, 1996).

Mauad (1996) propõe então o uso de fichas de análise para decompor a imagem em “unidades culturais” no plano do conteúdo e no plano da expressão (tabelas 1 e 2). “Unidade cultural” é um termo que a autora toma de empréstimo baseado em Umberto Eco que diz:

Uma unidade é simplesmente toda e qualquer coisa culturalmente definida e individuada como entidade. Pode ser pessoa, lugar, coisa sentimento, estado de coisas, pressentimento, fantasia, alucinação, esperança ou ideia [...] uma unidade cultural pode ser definida semioticamente como unidade semântica inserida num sistema. [...]. Reconhecer a presença dessas unidades culturais (que são, portanto, os significados que o código faz corresponder ao sistema de significantes) significa compreender a linguagem como fenômeno social (ECO, 1974, p.16 apud MAUAD, 1996, p.85).

Estas unidades são relacionadas em categorias espaciais desenvolvidas por Mauad (1996) da seguinte maneira:

- Espaço fotográfico: compreende o campo da fotografia, da história da técnica e sua prática, do profissional ou amador, os recursos técnicos (nitidez, enquadramento, foco, iluminação) e demais itens que estão contidos no plano da expressão fotográfica.

- Espaço geográfico: é referente ambiente físico representado na fotografia, os lugares e sua mutação no tempo, observando entre as oposições, espaço interno e externo, público/privado, compreendendo também, ano, local, atributos da paisagem, objetos, tamanho, enquadramento, nitidez e produtor.

- Espaço objeto: os objetos fotografados são considerados atributos da imagem, a partir daí se analisa a lógica existente na representação dos objetos, sua relação com a experiência vivida e com o espaço construído.

- Espaço de figuração: “compreende as pessoas e animais retratados, a natureza do espaço (feminino/masculino, infantil/adulto), a hierarquia das figuras e seus atributos, incluindo-se aí o gesto. Tal categoria é formada pelos itens pessoas retratadas, atributos da figuração, tamanho, enquadramento e nitidez” (MAUAD, 1996, p.97).

- Espaço de vivência: em que se analisa o evento, as atividades e as vivências do que foi retratado, compreendendo a imagem como um todo, unido as demais unidades culturais, superando a ideia somente do tema (MAUAD, 1996).

A autora ainda apresenta uma ficha para a categorização das fotografias (tabelas 1 e 2). As colunas podem ser utilizadas para colocar a identificação de cada fotografia e facilitar as anotações do pesquisador. As tabelas permitem estabelecer relações entre as imagens sistematizando a pesquisa com critérios claros. Como já salientado, a observação dos elementos não se exclui a necessidade de uma leitura posterior sobre a totalidade das imagens, o que é indicado também pela autora, pois assim é possível rever objetos e conteúdos mais abrangentes.

Tabela 1 - Ficha de elementos da forma do conteúdo

FICHA DE ELEMENTOS DA FORMA DO CONTEÚDO

AGÊNCIA PRODUTORA				
ANO				
Local retratado				
Tema retratado				
Pessoas retratadas				
Objetos retratados				
Atributo das pessoas				
Atributo da paisagem				
Tempo retratado (dia/noite)				
Nº da foto				

Fonte: Mauad (1996, p.95).

Tabela 2 - Ficha de elementos da forma da expressão

FICHA DE ELEMENTOS DA FORMA DA EXPRESSÃO

AGENCIA PRODUTORA				
ANO				
Tamanho da foto				
Formato da foto e suporte (relação com o texto escrito)				
Tipo de foto				
Enquadramento I: sentido da foto (horizontal ou vertical)				
Enquadramento II: direção da foto (esquerda, direita centro)				
Enquadramento III: distribuição de planos				
Enquadramento IV: objeto central, arranjo e equilíbrio)				
Nitidez I: foco				
Nitidez II: Impressão visual (definição de linhas)				
Nitidez III: iluminação				
Produtor: amador ou profissional				
Nº da foto				

Fonte: Mauad (1996, p.96).

Com base nestas fichas, buscou-se adaptar o modelo para melhor servir à amostra da pesquisa, para isto foram feitas confirmações e alterações quanto a pertinência de cada item (tabelas 3 e 4):

Tabela 3 - Ficha de elementos da forma do conteúdo

Ficha de elementos da forma do conteúdo	
Agência Produtora	Divulgado pela <i>fanpage</i> Maringá em Fotos
Ano	www.facebook.com/maringaemfotos 2011 a 2018
Data	Data da divulgação on-line das fotos entre 2011 a julho de 2018
Nº da foto	Arquivo digital das amostras
Fotógrafo	Indicado pela <i>fanpage</i>
Local retratado	Avenida Brasil, Maringá-PR
Tema retratado	Análise por foto
Pessoas retratadas	Não são constatadas pessoas em destaques nas fotos, retratos ou personalidades públicas, as pessoas que aparecem nas fotos são sujeitos da multidão da cidade
Atributo das pessoas	Não é aplicável
Tributo da paisagem	Visto em mais detalhes na sequência
Objetos retratados	Objetos discriminados: Foto histórica, ciclovia, árvores, decoração de natal, flores, ruas, clima, pessoas, praças, carros, prédios, animais, bicicletas, foto artística.
Tempo retratado	Dia / noite

Fonte: Elaborado pela autora

Tabela 4 - Ficha de elementos da forma de expressão

Ficha de elementos da forma da forma de expressão	
Agência Produtora	Divulgado pela <i>fanpage</i> Maringá em Fotos www.facebook.com/maringaemfotos
Ano	2011 a 2018
Data	Data da divulgação on-line das fotos entre 2011 e Julho de 2018
Nº da foto	Arquivo digital das amostras
Formato da foto	Formato digital
Suporte: Iconotextos	Legendas das fotografias nas postagens
Tipo de foto	Documental – paisagística
Enquadramento I	Sentido da foto: horizontal ou vertical
Enquadramento II	Direção da foto: esquerda, centro, direita
Enquadramento III	Distribuição dos Planos: detalhe, primeiro plano, médio, geral, grande geral e aérea
Enquadramento IV	Ângulo da foto: plongée, normal, contraplongée
Enquadramento IV	Objeto central, arranjo e equilíbrio
Nitidez I	Foco: foco infinito ou desfoque/destaque
Nitidez II	Impressão visual: definição de linhas
Nitidez III	Iluminação: natural, direcional, estúdio
Produtor	Amador ou Profissional

Fonte: Elaborado pela autora

Mauad (1996) orienta que para efetuar a análise, as fotografias não devem ser utilizadas somente como registros ilustrativos, mas é importante se levantar um *corpus* fotográfico em função de um tema específico, neste recorte é possível então se analisar o contexto tecnológico-histórico-social e também as repetições, as semelhanças e diferenças entre as fotos.

A análise histórica da mensagem fotográfica tem na noção de espaço a sua chave de leitura, posto que a própria fotografia é um recorte espacial que contém outros espaços que a determinam e estruturam, como, por exemplo, o espaço geográfico, o espaço

dos objetos (interiores, exteriores e pessoais), o espaço da figuração e o espaço das vivências, comportamentos e representações sociais (MAUAD, 1996, p.83).

Para Mauad (1996), os objetos seriam divididos entre: objetos interiores, objetos exteriores e objetos pessoais. Na análise das fotos, conferiu-se importante explicitar os tipos de objetos para que pudesse se formar uma expressão mais clara de alguns elementos que se desejava observar. Os objetos observados foram: objetos que caracterizam fotos histórico/antigas, estacionamento de espinhas de peixe, ciclovias, árvores, decoração de natal, floreiras, ruas, clima, pessoas, praças, carros, prédios, animais, bicicletas, foto artística ou com alguma abstração.

A amostra compreendeu uma busca na *fanpage* “Maringá em Fotos” entre 29/08/2011 e 18/07/2018, com o tema “Avenida Brasil”, todas as fotografias que estivessem com esta *tag* no texto foram catalogadas para seleção posterior, somando um total de 435 amostras. Destas foi determinado um recorte de 70 fotografias. Este número foi pensado considerando que até 2014 haviam sido postadas 20 fotografias e de 2014 – 2018 somaram 414 (tabela 5). As imagens antes de 2014 foram analisadas em sua integralidade, devido a quantidade de amostra ser muito inferior às demais (20 fotografias, 4,5% do total da amostra). Na sequência, foram selecionadas 50 imagens dentre as 414 restantes para poder se fazer a análise comparativa.

Tabela 5 - Distribuição de fotografias por ano

Tabela de distribuição de fotografias por ano			
Ano	Nº de fotografias total	Nº de postagens	Média de fotografias por postagem
Até 2013	20	20	1
2014	42	25	1,68
2015	127	51	2,49
2016	133	31	4,29
2017	60	20	3
2018	52	13	4
Total da amostra	435	161	2,70

Fonte: Elaborado pela autora

As imagens a partir de 2014 apresentavam uma repetição de tema e muitas foram postadas em conjunto como parte de álbuns, ou seja, em uma mesma postagem eram expostas de 2 – 12 imagens pelo mesmo fotógrafo na mesma data. Como pode ser observado na tabela 3, nos anos de 2014-2018, a maioria das postagens tinha mais de uma foto por evento, e em 2018 a média foi de 4 fotos por postagem, o que indica que menos pessoas estavam postando mais fotos; nos outros anos, havia mais postagens individuais, com uma maior seleção das imagens divulgadas (menos fotos por postagens individuais). Para que estas fotografias de

álbuns não dominassem a amostragem, foi feita uma primeira seleção entre elas. A seleção ocorreu separando as imagens por datas e por nome dos fotógrafos o que facilitou a identificação das imagens postadas em álbuns.

Das imagens de álbuns, foram selecionadas somente 1 foto por grupo de forma sorteadas aleatoriamente por um dado eletrônico. Em seguida fez-se um levantamento das fotografias únicas e fotografias de grupo pré-selecionadas e se sorteu aleatoriamente (<https://sorteador.com.br>) a quantidade de 50 amostras, que somadas às 20 de 2011 a 2013 totalizaram 70 imagens.

Como as fotografias tratam de espaço urbano e não de pessoas em particular, foi importante adotar uma métrica para diferenciar os planos de câmera utilizando uma escala própria. Para padronizar a análise das fotos, foi construída uma tabela comparativa (tabela 6) com fotos ilustrativas, tiradas pela autora desse trabalho e por outras fontes, que facilitaram a comparação da proporção dos planos das fotos das amostras. Contudo essas imagens não fazem parte do corpus analisado.

Tabela 6–Tabela comparativa de planos fotográficos

1- Plano detalhe: fica restrito ao destaque de peculiaridades dos objetos da paisagem  Fonte: a autora. Foto: Thiara Stivari Socolovithc	2- Primeiro Plano: foto em que existe um recorte claro da paisagem dando enfoque a um de seus elementos (aproximando a foto).  Fonte: a autora. Foto: Thiara Stivari Socolovithc
3- Plano Médio: é um conjunto de elementos que formam a imagem, porém é possível ainda notar suas diferenças.  Fonte: a autora. Foto: Thiara Stivari Socolovithc	4- Plano Geral: a imagem é vista a distância os elementos são observados em conjunto como formas e sem a compreensão dos detalhes.  Fonte: a autora. Foto: Thiara Stivari Socolovithc
5- Grande Plano Geral: possui uma grande amplitude do quadro, imagens de edifícios ou em que as pessoas não são reconhecíveis, podendo observar linhas, maciços e composições.  Fonte: Maringá em Fotos. Foto: Suely Sanches	6- Foto Aérea: imagens aéreas em que o ambiente é visto como um mapa, uma massa podendo observar somente algumas linhas, maciços e composições.  Fonte: Maringá em Fotos. Foto: André Renato

Fonte: Elaborado pela autora

Com a ficha e as tabelas de referência, conseguiu-se fazer uma aproximação das características das imagens da *fanpage*. Para compreender as amostras, foi necessário levar em conta o processo de criação e de reprodução da imagem, neste caso é necessário considerar o fotógrafo amador, bem como a plataforma, a premissa da página e dos seus administradores. Para tal foram realizadas duas entrevistas por meio eletrônico, a primeira com Diniz Neto (apêndice 1) administrador e fundador da *fanpage*, e a segunda com Suely Sanches (apêndice 2) principal fotógrafa da via e colaboradora do site.

A primeira entrevista foi realizada via e-mail com Diniz Neto, fundador e administrador da *fanpage* Maringá em Fotos, no dia 3 de novembro de 2017. O entrevistado escreve que *fanpage* foi lançada em segmento a um blog seu que já divulgava fotos de Maringá. Esse tinha boa repercussão e recebia comentários positivos; no entanto, durante um período, o autor teve dificuldade de postar as fotos no blog e daí surgiu a ideia de utilizar a plataforma do Facebook para criar uma *fanpage* para postagem das imagens. Inicialmente eram postagens somente de Neto, mas na sequência, o autor passou a receber fotos de usuários e participantes do grupo “Maringá em Fotos” que também podiam ser divulgadas na *fanpage*. Para a administração da página, o entrevistado convidou algumas pessoas que somam hoje 23 editores, com liberdade para publicar o que quiserem, com normas simples de postagem.

Segundo Neto, um dos segredos de sucesso da página se dá pelo crédito aos autores das fotos, hoje o site conta com mais de 40 mil fotos publicadas de milhares de fotógrafos amadores ou profissionais, e já realizaram três exposições fotográficas. O objetivo das postagens, segundo o entrevistado é: - mostrar a cidade de Maringá as suas belezas, através de fotos e vídeos. Salienta que o projeto é absolutamente positivo e que o foco são as belezas da cidade: paisagens, detalhes, centro, bairros e campo.

Os critérios de seleção das fotografias se restringem para que sejam originais e com “sentido positivo”, elas podem ter pequenos defeitos, mas qualquer pessoa pode enviar fotos. Segundo o entrevistado, as imagens postadas no grupo Maringá em Fotos são até mais democráticas e livres, pois qualquer pessoa pode enviar, as imagens que vão para a *fanpage* passam pelo crivo dos administradores que selecionam as melhores imagens conforme a possibilidade dependendo do tempo ou disponibilidade dos voluntários, devido ao volume de envios, não é possível postar tudo, mas a única restrição é quanto a fotos em baixíssima qualidade. O entrevistado reforça que o projeto não tem fins lucrativos e que o principal objetivo é abrir espaço para todos os tipos de olhares e expressões da cidade.

O principal tema das imagens é a catedral: segundo o entrevistado cerca de 60 – 70% das fotos, os parques, prédios, casas, fotos do clima (pôr do sol, nevoeiro, luzes e

cores), animais, destacando a natureza da cidade que, segundo Neto, possui uma exuberância que se confirma nas fotos. Questionado sobre as imagens com maior audiência o administrador aponta que uma foto da catedral possui mais de 500 mil visualizações, as fotos das decorações de natal possuem uma audiência acima da média, e fotos de condições climáticas também atraem bastante a audiência.

Especificamente, sobre a ciclovia o entrevistado comenta que são fotografadas regularmente e que existem fotos das ciclovias com grande originalidade e beleza. Para ele, a ciclovia modificou o aspecto urbano da Avenida Brasil tornando-se um motivo para centenas de fotos. Para ele, conforme os lugares vão recebendo melhorias urbanas eles imediatamente passam a ser fotografados. Questionado se, em sua opinião, a ciclovia da Avenida Brasil ajudou na promoção das outras ciclovias da cidade, Neto explicou que a ciclovia foi um momento importante para a cidade e continua sendo, mas que não se tratava de um caso isolado. Pontuou, ainda, que se trata sobre uma melhoria urbana e que existem vários exemplos (figura 37) que retratam as árvores exuberantes da cidade, as flores e a ciclovia, segundo ele essa imagem já havia tido quase 80 mil visualizações em 10 horas de publicação, mais de mil curtidas e quase 2 mil compartilhamentos, até a data da entrevista.

Figura 35 - Fotografia enviada por Diniz Neto, nova ciclovia da avenida Cerro Azul.



Fonte: Diniz Neto. Foto: Suely Sanches

Para Neto, a ciclovia na Avenida Brasil: - foi uma obra que serviu para organizar o trânsito caótico da avenida mais importante da cidade, com um equipamento sustentável e belo. Segundo ele, o resultado foi imediato com a utilização da ciclovia e a profusão de fotografias de diversos ângulos. Foi enfático em dizer que a ciclovia não se tornou

uma referência importante só por ser uma ciclovia, para ele a avenida estava degradada com estacionamento “criado para carroças”, e afirmou que houve uma grande demora do poder público para fazer a retirada das espinhas de peixe. Recordou sobre a resistência dos comerciantes que “alegavam que meia dúzia de supostas vagas atrapalharia suas vendas”, tecendo algumas críticas aos reclamantes.

Pontuou sobre a mutação da cidade, de como a Avenida Brasil foi se transformando com o fluxo de pessoas e o crescimento da cidade, e concorda que o estacionamento ainda é um problema real, mas uma solução seria de responsabilidade ou de oportunidade para os empresários. Para ele, a Avenida Brasil possui muita história, e é função do poder público fazer dela: - um equipamento sustentável e positivo para a mobilidade e o bem-estar das pessoas, ela deve prover o que é melhor para o conjunto urbano e a maioria das pessoas.

Esta entrevista ajudou a elucidar a quantidade de imagens sobre a ciclovia observadas na amostra e o caráter positivo das imagens, com praticamente nenhuma fotografia de denúncia ou questionamento da gestão pública. Esse fato não diminui a importância da amostra, pois o objetivo da pesquisa não era obter todas as visões sobre a via, mas como é vista a Avenida Brasil neste recorte específico e nesta *fanpage* que tem uma boa visibilidade e visitação de pessoas. Observando de que forma a imagem da cidade foi retratada por estes autores durante o período estudado.

Na segunda entrevista, conversou-se com Suely Sanches que além de editora da página também é uma das principais fotografas da Avenida Brasil na página Maringá em Fotos. A entrevista foi realizada via e-mail dia 17 de julho de 2018. A fotógrafa foi selecionada, com o intuito de compreender melhor o que lhe atraiu para tirar estas fotos, quais as motivações manifestas ou se havia uma relação casual com o tema.

A princípio questionou-se se a entrevistada possuía alguma relação com a Avenida Brasil na sua vida cotidiana, perguntando se a via era um caminho para seu trabalho, ou se ela morava naquela região e segundo ela não, seu motivo de tirar fotos da avenida coincidia com alguma ida ao centro e quando encontrava algo interessante ou como registro de imagens. A entrevistada escreve que não existe um tema específico para suas fotos, seu foco não é exclusivamente a Avenida Brasil, mas vários pontos de Maringá e envia para a *fanpage* o que achou bonito, interessante ou curioso de algum lugar. Seus principais interesses são paisagens, jardins, praças, lugares que poucas pessoas conhecem.

O que lhe atrai na hora de tirar uma foto da Avenida Brasil é, segundo ela, quando são colocadas flores novas nas floreiras, quando as árvores estão floridas, em dias de

chuva, algum ângulo diferente pouco registrado. Quando a via está sem flores, ela afirma que é mais difícil de fotografar, procurando esperar, porém se “não tiver como esperar”, busca um “ângulo que não atrapalhe o registro”. Perguntada sobre o fato de ter registrado imagens mais aéreas/superiores a via em épocas que as floreiras estavam sem flor, a entrevistada disse que pode ter sido coincidência, e que não havia pensado ou se programado desta maneira. Segundo Sanches, ela costuma fazer várias fotos e postar em grupo, pois acredita que não consiga transmitir em uma única foto os detalhes preferindo registrar o local por vários ângulos.

Questionada sobre a comparação entre a Avenida Brasil antes e após a ciclovia a entrevistada, escreve que não tinha o hábito de fotografar antes da mudança da via, nem mesmo com o celular, e não conseguiu avaliar se haviam temas interessantes na avenida que pudessem ser registrados antes. Com relação ao desenho da avenida e da ciclovia hoje e a relação com a fotografia, a entrevistada respondeu que o desenho da ciclovia facilita a fotografia pois ela consegue enxergar o que vai registrar de longe, escreve que a princípio acreditava que as retiradas das “espinhas de peixe” dificultariam para estacionar, faltariam vagas etc., porém para fotografar, declara que fica melhor, pois a imagem fica mais aberta e ampla.

Inferiu-se da entrevista que geralmente existe uma relação de casualidade para o registro, quando a entrevistada vai ao centro já aproveita para tirar uma foto. Seus principais objetos de interesse são os temas naturais (flores, árvores e clima) e realmente, observando suas fotografias esses são os temas mais comuns. Isso leva a se considerar a importância da vegetação e da decoração da via, além do desenho da ciclovia, que, inclusive para a ela, facilitou a fotografar pois ampliou a imagem do plano visual entre outros aspectos.

5.2 Mudança de olhar

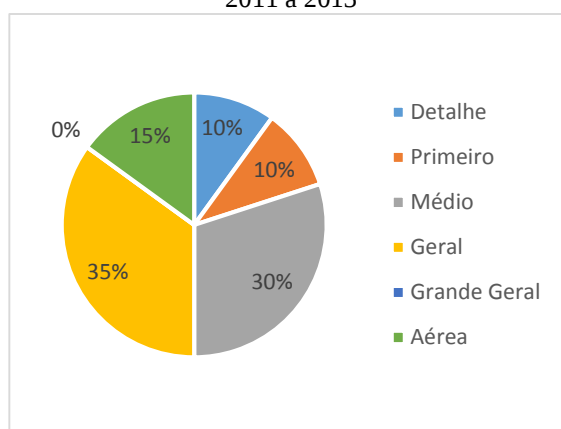
Para a análise fotográfica, primeiramente se pontua que a agência responsável pela veiculação das imagens foi somente a *fanpage* Maringá em Fotos, que faz a recepção e seleção de imagens enviadas por fotógrafos amadores e profissionais. As fotografias são divulgadas com o crédito aos autores e com a identificação dos locais onde foram tiradas.

O que se observou da amostra foi que comparando as fotografias anteriores e posteriores à construção da ciclovia em 2014 havia alguns padrões entre elas. A principal mudança nas imagens pode ser observada a partir da distribuição dos planos, ângulo de visualização e direcionamento da foto. Dentre eles, o ponto mais claro da amostra foi a seleção de planos de enquadramento. Averiguou-se que houve um aumento significativo nos planos

mais próximos como: primeiro plano e plano médio. Indica que os fotógrafos estavam mais próximos da via e procuravam ângulos mais fechados dando destaques a pontos específicos, como os Ipês e ciclovia.

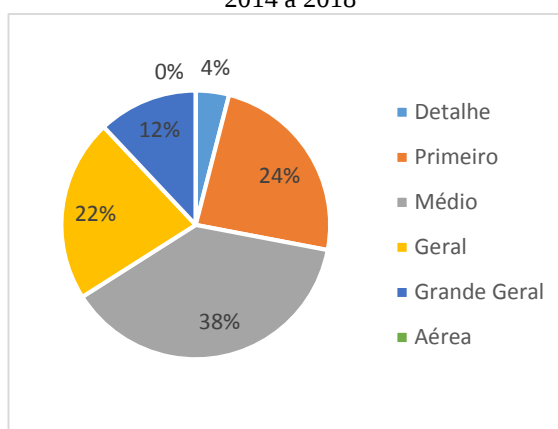
O resultado da amostra (figuras 36 e 37) demonstrou que a soma dos planos médios e primeiro plano subiram de 40% para 62% do primeiro período para o segundo. Em contraste diminuíram as fotografias com planos detalhe de 10% para 4%. As fotografias de plano geral que inicialmente computavam 35% diminuíram para 22%, e fotografias de plano grande geral apareceram somente no segundo período somando 12%. Não foram encontradas imagens aéreas no segundo período, enquanto no primeiro elas representavam 15% da amostra. Torna-se claro que no primeiro período as fotografias estavam divididas igualmente entre imagens mais fechadas e planos mais abertos, enquanto no segundo momento os recortes e a aproximação ficaram mais claras.

Figura 36 - Gráfico de distribuição de planos
2011 a 2013



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 37 - Gráfico de distribuição de planos
2014 a 2018



Fonte: elaborado pela autora.

Esses dados permitem a inferência de que as pessoas passaram a fotografar com certa aproximação e organização dos objetos. As imagens de antes da instalação da ciclovia, possuíam uma grande variação de temas e davam preferência para planos mais abertos (figura 38), com foco no registro da malha viária, praças, prédios ou as fotografias apresentavam planos mais fechados, tipo plano detalhe, em que nem sempre era possível identificar se o fotógrafo estava ou não na Avenida Brasil. No segundo momento, depois da ciclovia, o quadro da imagem se altera, a rua em si ganha mais destaque e está geralmente em plano médio e primeiro plano. As árvores, ciclovia, pista e lojas compõem a imagem em um

registro conjunto. Existe uma consistência maior nas imagens e a Avenida Brasil, na maioria das fotografias, pode ser mais facilmente observada.

Figura 38- Praça Raposo Tavares e Avenida Brasil, no Centro Comercial.¹



Fonte: Maringá em Fotos, 19/03/14.
Foto: Evinha Hernandez.

Figura 39 - Título: Avenida Brasil. Os canteiros estão com flores ainda nos vasos, mas são outras, a prefeitura está trocando, em alguns lugares plantando.

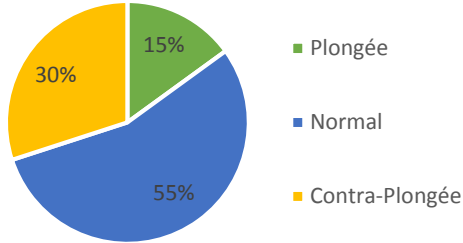


Fonte: Maringá em Fotos, 13/02/15.
Foto: Suely Sanches

A respeito do ângulo das fotografias, os gráficos do primeiro e do segundo período (figuras 40 e 41) demonstram um aumento significativo pelo ângulo normal, à altura dos olhos, as imagens aéreas ou superiores em *plongée*, que registam maiores comprimentos de via, diminuíram 3%, e as imagens de destaque enaltecendo um objeto com ângulo em *contraplongée*, diminuíram 6%.

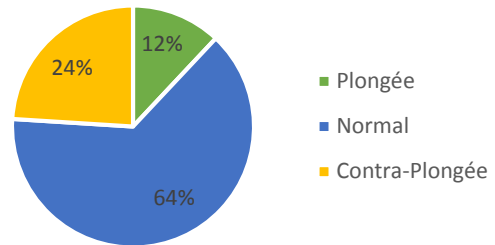
¹As figuras da *fanpage* Maringá em fotos, geralmente possuem um título que informa ou descreve algum aspecto da fotografia, na indicação das figuras foram colocados esses títulos em destaque conforme retirados da *fanpage*.

Figura 40 - Gráfico de ângulo da fotografia
2011 a 2013



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 41 - Gráfico de ângulo da fotografia
2014 a 2018



Fonte: elaborado pela autora.

O que se observou no conjunto da amostra foi que mais fotógrafos realizaram imagens à altura dos olhos (figura 42), em momentos casuais, ou seja, sem muito deslocamento para um ângulo “privilegiado”. A maioria das fotografias não foram retiradas de prédios ou aéreas em plongée, nem também com ângulos que necessitam que o fotógrafo se agachasse ou elevasse muito a câmera (figura 43).

Figura 42 – Título: Celso Nishiya de Santo André-SP, quando visitava a cidade.



Fonte: Maringá em Fotos, 21/01/15.
Foto: Celso Nishiva.

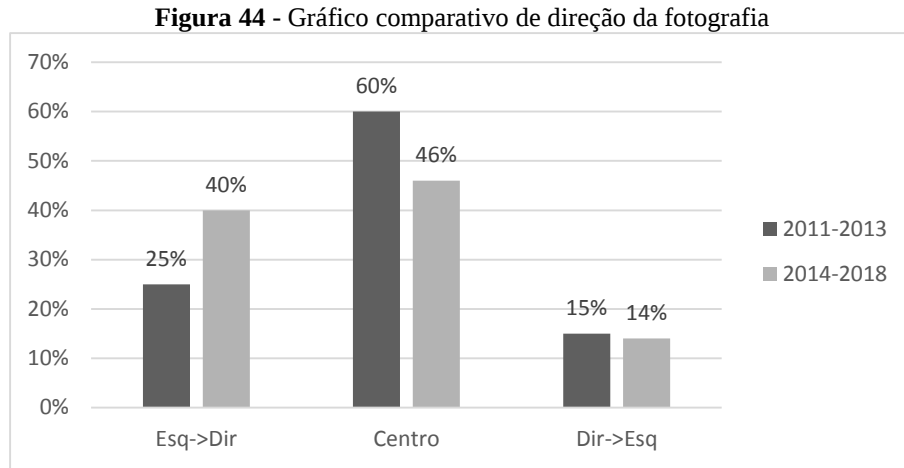
Figura 43- Título: Avenida Brasil, Maringá



Fonte: Maringá em Fotos, 28/12/13.
Foto: Sem Crédito.

As fotografias passaram a ser mais direcionadas para um ponto de fuga, muitas das imagens utilizavam a própria linearidade da ciclovia como linha direcional, se

observou (figura 44) um aumento de 15% nas imagens da esquerda para a direita, as imagens centrais diminuíram 14% e das imagens da direita para a esquerda 1%.

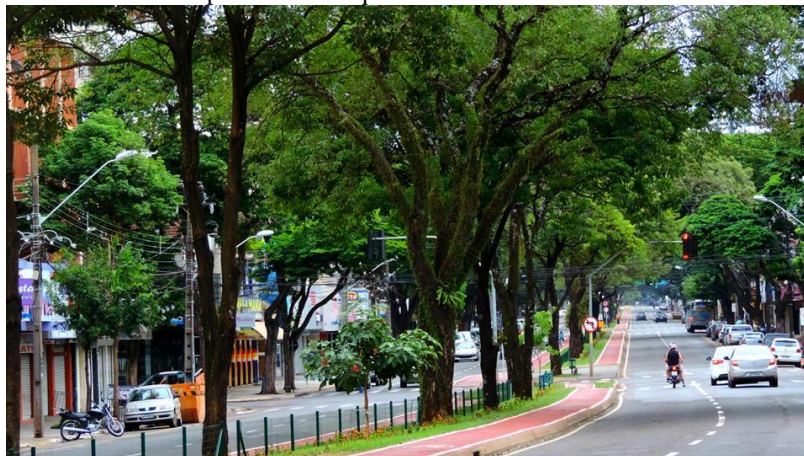


Fonte: elaborado pela autora.

O formato da ciclovia permite um direcionamento do olhar sobre a foto, nesse movimento as linhas da ciclovia apontam para o ponto de fuga da imagem e direcionam o olhar do observador (figura 45).

Chamam-se linhas de força às linhas implícitas ou explícitas que conduzem o olhar do observador numa imagem. Um fotojornalista pode aproveitar as linhas de força para direcionar o olhar de um observador para o motivo ou para levar o observador a fazer uma leitura orientada da imagem (obrigando o olhar do observador a percorrer os vários pontos da imagem unidos pelas linhas de força) (SOUSA, 2002, p.88).

Figura 45 – Título: Av. Brasil a mais movimentada de Maringá.
Essas fotos foram tiradas no domingo sem movimento
para dar destaque à ciclovia e canteiro.

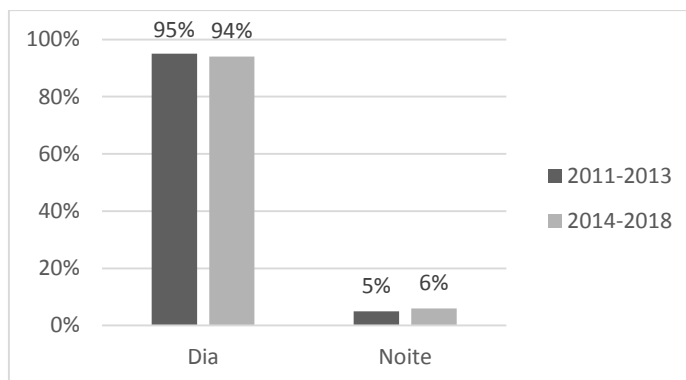


Fonte: Maringá em Fotos, 15/05/15.
Foto: Eliza Murayama.

As fotografias são em sua maioria registradas durante o dia ao ar livre, não havendo imagens de ambientes internos. Constatou-se que 95% das fotografias ocorreram no

período diurno e 5% noturno no primeiro grupo e isto se manteve muito próximo no segundo (figura 46).

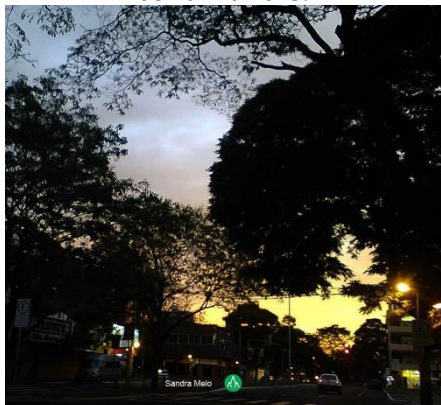
Figura 46 - Gráfico comparativo dos períodos do dia.



Fonte: elaborado pela autora.

As fotografias diurnas eram esperadas em função da Avenida Brasil ser uma via de comércio que à noite é pouco movimentada. Ao analisar visualmente foi possível constatar que no primeiro período as imagens noturnas tinham o fim de tarde como tema e as fotos de 2014 a 2018 retratavam principalmente as decorações de final de ano (figuras 47 e 48).

Figura 47- Fotografia Noturna no período de 2011 a 2013.



Fonte: Maringá em Fotos, 06/07/13.
Foto: Sandra Melo

Figura 48- Fotografia de noturna de decoração de natal.

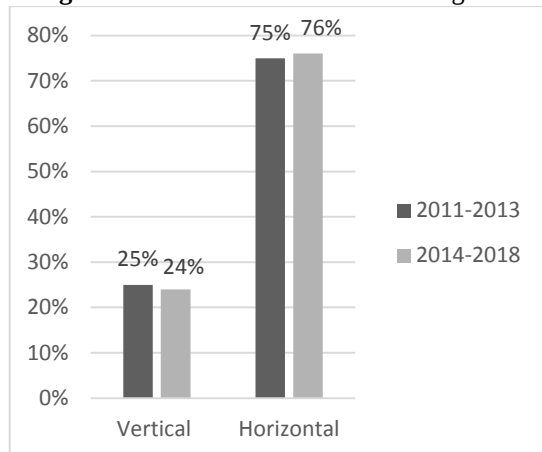


Fonte: Maringá em Fotos, 09/12/15.
Foto: Eliza Murayama.

O sentido da fotografia foi observado como uma constante nos períodos observados, a maioria delas foi feita no sentido horizontal 76% (figura 49), e também a maioria das fotografias foram tiradas com foco infinito, sendo somente 5-6% com uso de algum desfoque (figura 50). Esse dado é condizente com a característica documental das fotografias (MAUAD, 1996, BONI 2008,). A foto horizontal permite maior abertura da imagem e em

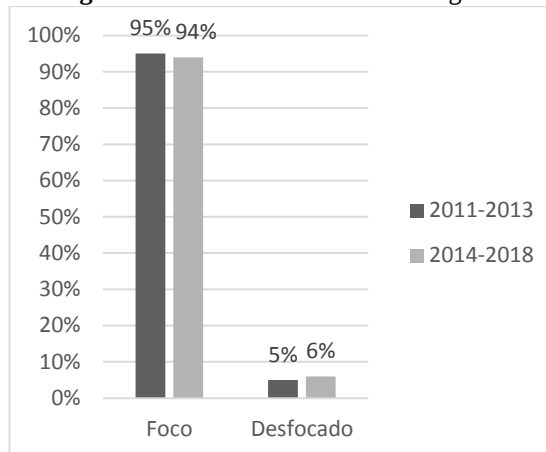
ambientes abertos em que o foco não é, por exemplo, um alto edifício, possibilita que mais elementos sejam encaixados no plano visual.

Figura 49 -Gráfico do sentido das fotografias



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 50 - Gráfico do foco das fotografias

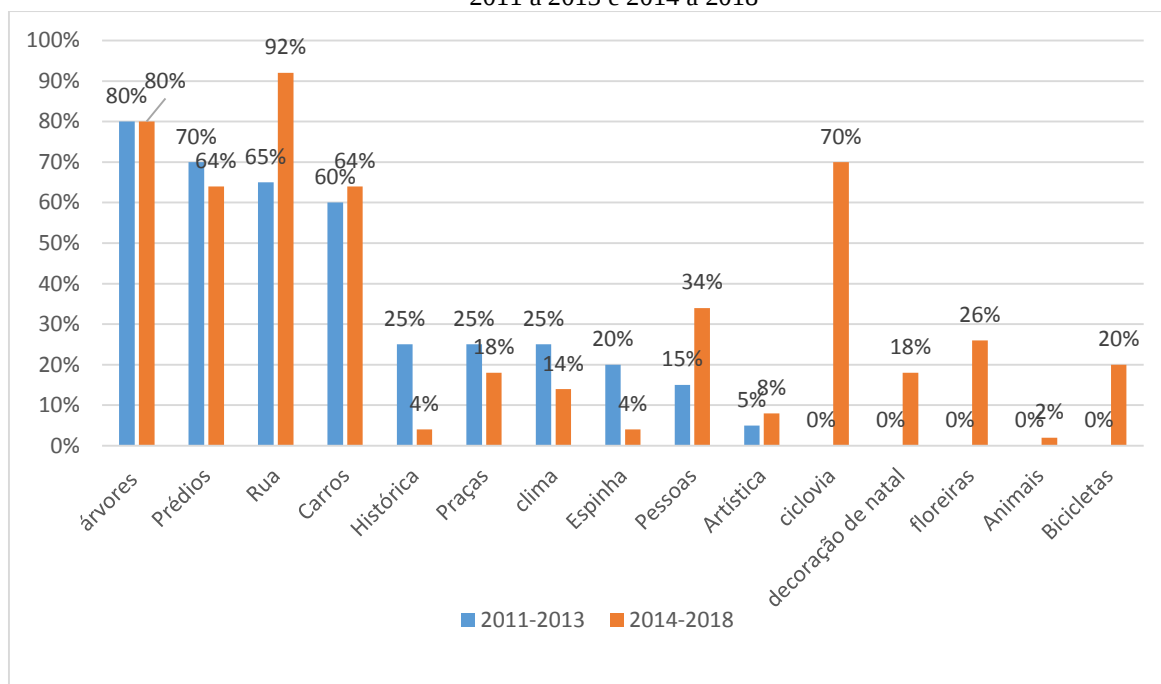


Fonte: elaborado pela autora.

Todas as fotografias estavam equilibradas e com arranjo das imagens, essas observações também apontam para o que Boni (2008) e Mauad (1996) descrevem como fotografia documental, pois o foco e o equilíbrio são códigos visuais que auxiliam a transmitir a sensação da fotografia como janela, como espelho/índice de uma realidade local. O signo visual não seria somente um projeto de expressão da subjetividade do fotógrafo, mas serve também como um atestado para a memória de “como a cidade é” ou como ela está.

A observação dos objetos na fotografia se tornou um desafio para análise, pois elencar os objetos das fotografias parte de um princípio de analisar a proporção dos elementos na foto, seu destaque e foco realizado sobre os objetos retratados. O trabalho do pesquisador é de interpretar as hierarquias visuais e nesse processo há de se considerar a limitação da análise, pois o texto não verbal, ou seja, a imagem é mais profunda e menos definida do que um texto verbal, ela se renova e a percepção pode ser alterada conforme a experiência do observador. Deste modo, para que ficassem claros os parâmetros de análise foram elencados os principais elementos da foto e os temas/objetos mais recorrentes. Os elementos na maioria dos casos não aparecem isolados, mas como um conjunto, o gráfico de observação registra o percentual de aparições dos elementos sobre o total das fotografias de cada período (figura 51).

Figura 51 - Gráfico dos objetos observados nas fotografias
2011 a 2013 e 2014 a 2018



Fonte: elaborado pela autora.

Ficou claro nesta pesquisa que um dos objetos quase sempre presentes nas imagens são as árvores, que aparecem ou são destaques em 80% das fotografias em ambos períodos, com destaque para as imagens dos ipês floridos que figuram de forma constante na amostra. Este resultado era esperado, pois a cidade é muito arborizada e é natural que nas fotografias deste espaço urbano de alguma forma elas estejam presentes.

Os prédios perderam um pouco de destaque de um período para o outro (de 70% para 64%), a rua passou a aparecer em 92% das imagens em oposição à 65% no período anterior, os veículos também tiveram um leve aumento de um período para o outro.

Algo importante percebido foi que em 70% das imagens do período de 2014 a 2018, a ciclovía aparece nas fotos em destaque ou compondo com os demais elementos. É interessante notar (figura 51) que apesar da ciclovía aparecerem mais da metade das fotos, somente em 20% das imagens do segundo período pode ver a presença do ciclista, o que indica que a ciclovía possa valer em si mesma como uma imagem, independentemente da sua função de uso.

Em contraste com a ciclovía, as espinhas de peixe (estacionamentos centrais) representavam no primeiro período de 2011 a 2013 uma amostra de 20% e no segundo 4% (pois foram retiradas em 2014), ou seja, apareciam pouco na imagem, não eram destacadas ou eram excluídas do quadro. Esse fato indica que esteticamente a ciclovía possa ser um objeto mais atrativo para o fotógrafo e mudou a visibilidade daquele espaço.

As decorações de natal do ano de 2014 e subsequentes passam a ser registradas (18% da amostra), o que se considera um número alto, contando que o período de decoração de natal é muito curto, somente de final de novembro ao início de janeiro. As floreiras também fazem parte de 26% das fotos, distribuídas entre fotos de decoração de natal ou com plantas de época com trocas sazonais, que podem ser percebidas nas amostras.

As fotos históricas praticamente não são mais contempladas, caindo de 25% para 4 % no segundo período, assim como fotografias específicas sobre alterações de clima (chuvas e tempestades do dia) baixando de 25% para 14%. A porcentagem de pessoas registradas na imagem subiu de 15% para 34% no segundo período, porém se constatou que na maioria das imagens as pessoas estavam de costas ou não era possível identificar os transeuntes. Em nenhuma das imagens do segundo período foi constatado uma pessoa pública, já no primeiro período uma das fotografias históricas continha candidatos à alguma eleição, mas não foram identificados na legenda da foto.

Em geral o que se infere é que a personagem das fotos estudadas é a própria cidade de Maringá, ela é o palco e a “atriz” dos registros. Na maioria das fotografias a imagem dos transeuntes ocorre de maneira ocasional, uma presença quase inesperada que anima a cena. Estes personagens são vistos de costas, caminhando ou simplesmente presentes como um objeto na mistura da paisagem urbana. A grande vedete da poética visual é a cidade e as postagens atuam como um recorte temporal de sua mutação. Sempre que há uma mudança na estação, no clima ou na paisagem urbana um novo clique é postado, mesmo que repetitivo. Parece que as imagens desconhecem o ritmo cíclico da natureza, de que em todo inverno os ipês da Avenida Brasil estão em flora, de que em novembro a decoração de natal é feita com bicos de papagaio vermelhos e que no verão são trocadas por plantas do campo, como begônias, etc.

Vale pontuar que após a explosão de imagens feitas por pessoas diferentes, ocorrido entre 2014 e 2016 (tabela 5, página 89), as fotografias da Avenida Brasil passaram a ser registradas mais correntemente pelos fotógrafos tradicionais da *fanpage*, como Suely Sanches e Eliza Murayama. Uma das hipóteses para este fenômeno é que o assunto “ciclovias na Avenida Brasil” já havia se tornado parte da cidade, algo ordinário e outros locais em que estavam sendo implementadas outras ciclovias ou outras mudanças urbanas pareciam atrair mais a atenção. Então a imagem espacial heterogênea que convidava à descoberta, parece perder o poder de distinção, deixa de ser a única ciclovias, para ser mais uma e nisto perdeu em atratividade. Não é mais uma novidade e pode ser relativamente mais homogênea com a paisagem.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo analisar, por meio das fotografias, quais os efeitos e de que maneira os elementos do design urbano podem repercutir na resignificação de um ambiente. A análise se baseou no conceito de imaginabilidade criado por Lynch (1999), sustentando que as características físicas de um objeto ou espaço urbano podem ser distintas o suficiente para conferir um alta probabilidade de evocar uma forte imagem em qualquer observador. Nesse trabalho se averigou que a ciclovia alterou as imagens da Avenida Brasil em Maringá. Sua forma, cor, design e simbolismo passaram a integrar a imagem da cidade, chamar a atenção para a via e alterar os planos e ângulos visuais dos registros feitos desse ambiente.

A princípio foi necessário compreender como o ser humano qualifica seu ambiente de convívio, de que modo se dão as relações entre espaço e lugar e como elas se alteram ao passar do tempo. Os aportes de Ferrara (1993,1997,2002) e Pinheiro (2005), permitiram identificar a relação de significação e resignificação do espaço público. A implantação da ciclovia na Avenida Brasil em substituição às vagas de estacionamento do canteiro central, imputaram uma mudança na dinâmica social de mais de 45 anos na cidade. As “espinhas de peixe” conferiam um sentido prático da sua estrutura no espaço urbano. Os cidadãos já estavam habituados com a sua presença e de forma homogênea ela compunha o que podia se ver do centro da cidade.

Em janeiro de 2014, quando começaram a retirar as “espinhas de peixe”, o cidadão se deparou com um grande contraste, ele deveria resignificar aquele espaço e repensar a sua própria dinâmica dentro da cidade. A forte imagem de capa do jornal O Diário no dia 7 de janeiro de 2014, ao mostrar os caminhões e tratores destruindo as vagas de estacionamento do canteiro central, registrava uma visão clara da dissolução de um espaço histórico no cotidiano da cidade. O problema de vagas de estacionamento que já era crítico passou a ser evidente, como percebido pelas reportagens do O Diário. Isso provocou um descontentamento de parte da população, principalmente dos comerciantes da Avenida Brasil, que temiam que o projeto viário e a retirada das vagas de estacionamento prejudicassem grandemente o comércio local que já sofria com o comércio em shoppings.

Havia nessa época, um projeto para implantação de um sistema de trânsito binário que transformaria a via em mão única. A imposição de uma nova configuração para a Avenida Brasil foi um processo violento às rotinas do ambiente e o projeto do binário parecia não ser tão adequado à cidade, como a prefeitura dizia que seria (conforme reportagens do O Diário). A reação de parte dos cidadãos confirmou os apontamentos de Jeudy (2005) que

considera o projeto urbano como uma violação de usos e hábitos, supondo uma maior ou menor agressão às crenças de uma população. Conforme apontado por ele, dependendo da intensidade da alteração surgirá uma reação contrária à mudança do que estava acostumada.

Tornou-se evidente que não era toda a população que desprezava a mudança. Em alguns comentários, veiculados no O Diário, as pessoas acreditavam que era positiva, poderia melhorar o trânsito e que Maringá estava em processo de modernização. Os movimentos cicloativistas ao saberem que o projeto contemplava a ciclovia na avenida foram influenciadores para conscientizar sobre a importância do transporte alternativo. Trabalhos como de Neri (2012) fundamentaram sobre a capacidade cicloviária de Maringá e sua importância para o trânsito urbano, o autor também participou das comissões da Câmara dos Vereadores sobre o uso da bicicleta e a necessidade de planos cicloviários para a cidade.

Uma ciclovia por si só não seria ponto de destaque das cidades, no entanto, para o período que foi construída e da maneira em que foi feita em Maringá, se tornou uma estrutura única, bonita e em consonância com as mudanças nacionais daquele momento. O ano de 2014 foi um período de destaque para os transportes alternativos. No Brasil diversas cidades buscavam implementar novas alternativas para um uso mais seguro da bicicleta, por este motivo o tema era (e ainda é) um símbolo de modernidade aos moldes das sociedades desenvolvidas. O aspecto de modernidade e desenvolvimento ressoou como a tônica de Maringá enquanto cidade planejada e que se transforma, o que concorda com os apontamentos de Andrade e Cordovil (2008) sobre os aspectos retóricos da cidade desde sua fundação.

O que se pode depreender, por meio das notícias veiculadas, é que a organização comunitária representada pela “Comissão da Avenida Brasil” foi relevante para considerar a importância da ciclovia e concordar com a retirada das espinhas de peixe, mas também exigiu projetos mais adequados do que o apresentado pela prefeitura para o binário da Avenida Brasil. Nesse processo foi alterado o projeto e o binário foi suspenso. As notícias veiculadas pelo O Diário demonstraram que para aceitar a ciclovia foi necessária a sensibilização da população, principalmente dos comerciantes locais, mas uma vez construída, foi motivo de admiração e registro fotográfico por parte da população. Seu projeto foi aprovado na cidade, dando início a novos planos de ciclovias que foram sendo implementados nos anos seguintes.

Jeudy (2005) afirma que por mais que a intenção da municipalidade possa ser uma e a execução do projeto outra, a realidade da cidade ocorre na vida cotidiana, nos usos e hábitos dos cidadãos. Santana (2015) fazendo observações *in loco*, apontou para essa dinâmica. Constatou que a ciclovia era parte de um projeto urbano maior (projeto Binário da Avenida

Brasil), observou que a estrutura viária estava em desacordo em vários aspectos ao projeto original e às normas de ergonomia. Entretanto aferiu que era um espaço realmente utilizado pelos ciclistas. Isso demonstra um processo de apropriação da cidade por meio de usos e hábitos da população.

A partir de análise fotográfica, percebe-se que a população passou a se apropriar da ciclovia, registrar esse novo espaço urbano dando destaque ou enquadrando a pista no quadro da imagem. A pesquisa fotográfica englobou 435 imagens obtidas no período de 29/08/2011 a 18/07/2018 da *fanpage* Maringá em Fotos. Para análise das fotografias foi selecionada uma amostra com 70 imagens, separadas entre dois períodos, o primeiro de 2011 a 2013 e o segundo de 2014 a 2018 que correspondem, respectivamente, ao período anterior e posterior à construção da ciclovia da Avenida Brasil. Os aportes de Mauad (1996) auxiliaram a estabelecer uma metodologia de análise das imagens para realizar a compilação dos dados e comparações entre os dois períodos.

De forma geral as imagens da *fanpage* evidenciam admiração à cidade, as suas belezas naturais e sua constante mutação. As fotografias, feitas por amadores e profissionais, são configuradas como atestados da cidade no tempo, retiradas em oportunidades casuais ou organizadas e em certos momentos “posada”. Analisando a amostra, observou-se que as fotografias antes das ciclovias eram mais escassas, não existindo um padrão ou um tema muito claro. Os ipês floridos eram uma constante, mas no primeiro período era comum ver ruas e os carros cortados da base da foto, enquanto que na segunda fase, a avenida faz parte da fotografia com mais frequência.

Os prédios, praças, clima e fotos históricas eram temas mais presentes na amostra do primeiro período do que após a ciclovia. Os planos de enquadramento das imagens no primeiro período eram mais abertos (geral, grande geral e foto aérea), diminuindo a possibilidade a definição do objeto da imagem, assim como haviam planos detalhe em que não era possível identificar a avenida. Após a instalação da ciclovia, as imagens tendem para uma homogeneidade. Muitas fotografias, mesmo de autores diferentes, parecem se repetir. No segundo período, os ângulos da fotografia estavam mais à altura dos olhos, indicando uma proximidade dos fotógrafos com o objeto, eles estavam de fato no plano da via para observá-la.

O enquadramento das fotos apresentava mais planos de fotos em conjuntos (plano médio e primeiro plano). Os planos detalhe dessas amostras destacavam principalmente as belezas naturais e as floreiras. Essas imagens não eram observações aleatórias da avenida, como percebido nas fotos do período anterior, essas tinham seu propósito voltado para a própria

Avenida Brasil e suas estruturas. Os temas e elementos das fotos passam a ser mais organizados em grupos. Juntamente com as árvores (vedetes da avenida) a pista em si passa a ser uma presença importante, com ela se vê a ciclovia destacada, além das flores e lojas. Os ângulos e a direção da foto utilizavam muitas vezes a ciclovia como guia, indicando que a forma da via criava naturalmente linhas, profundidade, centros de interesse, e proporções para as imagens.

A pesquisa fotográfica revelou que a ciclovia expressa uma clara predicação do espaço, ela ordena previamente a imagem, pois possui uma objetividade linguística e uma forma clara de como o espaço é constituído. Em concordância com Machado (2015) considera-se que a repetição sistemática de ângulos e objetos nos registros, são devidos a um contexto da própria visualidade e do código fotográfico. Mesmo sem um ensino de técnicas de fotografia, os fotógrafos não deixam de serem influenciados na maneira como se observa a cidade. Essas visões acabam por ser resultado não somente de uma técnica, mas por uma moralidade da fotografia dentro de um contexto histórico, tecnológico e social.

Na medida em que as fotografias Avenida Brasil são postadas na *fanpage*, elas fazem da ciclovia da Avenida Brasil um elemento que atrai e informa sobre a cidade. Esta informação é compartilhada pelos visitantes da página, dentro de um conceito de Maringá organizada, cidade jardim, planejada, desenvolvida e que se transforma. Infere-se que essas imagens possam promover experiências prévias com o ambiente, como Pinheiro (2015) aponta, elas são experiências indiretas e emolduram pré-visualizações do espaço. Essa imagem codificada (predicada) pode ditar as bases da percepção do ambiente antes mesmo do visitante / habitante ser exposto ao local de fato.

O conceito de imaginabilidade, discutido nesse trabalho, auxiliou a identificar, classificar e compreender os objetos e estruturas presentes no ambiente urbano. Aferiu-se o modo como esses elementos podem auxiliar ou criar obstáculos à organização espacial, memória e criação de uma imagem socialmente compartilhada. A princípio na identificação das estruturas apontadas por Lynch (1999) como grandes influenciadoras da legibilidade / imaginabilidade de uma cidade, tais como: as vias, marcos, pontos nodais e limites, se tornaram mais claros e exigiam maior atenção de motoristas, ciclistas e transeuntes a partir da ciclovia.

Os aspectos do design urbano compreendiam semânticas visuais que reforçavam a imagem da cidade. Observou-se, em acordo com os aspectos levantados por Lynch (1999), que a ciclovia oferecia uma singularidade, clareza e simplicidade formal o que deixou o espaço extremamente nítido e de fácil identificação, destacada das demais estruturas da avenida. A continuidade dos elementos da via, como o desenho da pista e a sequência de

floreiras permitiam uma definição de limites e de ritmo visual, gerando uma harmonia para o conjunto. A consciência de movimento, que é encontrada nos estreitamentos da pista nos cruzamentos e sinalizações viárias, permite a impressão de perspectiva, a sensação visual, sinestésica e sensível do observador ao seu próprio movimento.

Infere-se das fotografias, que a alteração da Avenida Brasil impactou na imaginabilidade da cidade. As espinhas de peixe na Avenida Brasil não provocavam uma definição clara da imagem do espaço, de forma que a avenida se tornava um complexo de possibilidades imagéticas. A ciclovia, da maneira em que foi aplicada em Maringá, definiu mais claramente a imagem do espaço, exigiu uma nova percepção dos usuários de sua cidade, seus hábitos e sua própria corporeidade.

O design utilizado na ciclovia alterou a iconicidade da Avenida Brasil, requalificando simbolicamente o espaço. O formato da via e as floreiras do canteiro central criaram um objeto único na cidade, eles indicavam uma nova identidade. Aquele ambiente que possuía pouca relevância imagética, como as vagas de estacionamento, passou a se tornar icônico e ao mesmo tempo indicial da cidade; os arcos florais e o desenho da ciclovia passaram a ser gênese de uma identidade visual de Maringá. Esses elementos foram replicados em diversas praças e nas ciclovias construídas posteriormente. Por toda a cidade, é possível ver traços do modelo da Avenida Brasil.

Entrevistas realizadas com Neto e Sanches (fundador e principal fotógrafa da *fanpage* Maringá em Fotos) reforçam a importância que a ciclovia teve para a imagem da Avenida Brasil. Neto destacou que a ciclovia representou uma solução para o trânsito caótico da cidade, mas também a ciclovia modificou o aspecto urbano da Avenida Brasil. Ela funciona não somente por ser uma ciclovia, mas por melhorar a paisagem urbana. Para ele a ciclovia foi um equipamento sustentável e belo para a cidade, resultando imediatamente em muitas fotos. Sanches, por exemplo, declarou que o formato da ciclovia a auxiliava a fotografar, pois conseguia ver o que iria registrar de longe. A conversa permitiu compreender que a maioria das suas fotografias eram feitas em oportunidades ocasionais, quando ia ao centro da cidade, e que era mais interessante registrar a via quando os arcos florais estavam com flores.

Conclui-se que as entrevistas apontam que para o estudo da imaginabilidade, é interessante o registro da expressão pessoal das impressões sobre via. Abordagens nesse sentido podem ser proveitosas para pesquisas futuras. A análise fotográfica, entretanto, se mostrou suficiente para apontar indicadores dos impactos que a ciclovia teve sobre a imagem social da Avenida Brasil. O padrão das fotografias permitiu compreender uma mudança imagética positiva desse espaço urbano de Maringá.

7 REFERÊNCIAS

AMADEI, Daysa. MASSULO, Ricardo. SOUZA, Ricardo. SIMÕES, Fernanda. **Paisagem urbana do eixo monumental maringaense: uma abordagem a partir da metodologia de Gordon Cullen**. Campo Mourão: Revista NUPEM, v.3, n.4, jan/jul. 2011 p. 211-222.

ANDRADE, Carlos Roberto. CORDOVIL, Fabíola. **A cidade de Maringá, PR - o plano inicial e as “requalificações urbanas”**. Trabalho apresentado no X Colóquio Internacional de Geocrítica, na Universidade de Barcelona, Barcelona, mai. 2008.

ARAÚJO, Luciano. **Visões da cidade: da cidade histórica aos bairros da Cidade Alta e Ribeira em Natal-RN**. 2003. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

BARIFOUSE, Rafael. **Os cicloativistas venceram em São Paulo?** BBC News, 28 jun. 2015. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/06/150622_cicloativismo_sao_paulo_rb Acesso em: 17 set. 2018.

BELTRÃO, Luiz. **Teoria e prática do jornalismo**. Adamantina: FAI/ Cátedra Unesco Metodista de Comunicação para desenvolvimento Regional, Edições Ominia, 2006, 146p.

BOM DIA BRASIL. **Faixas exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo**. São Paulo: Rede Globo, 05 set. 2014. Programa de TV. Disponível em: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/09/faixas-exclusivas-para-bicicletas-causam-polemica-em-sao-paulo.html> Acesso em: 17 set. 2018.

BONI, Paulo. **A fotografia como mídia visual da recuperação histórica de Londrina**. Londrina: Domínios da imagem, v.I, n.2, maio 2008 p. 107-128.

CÂMARA DE VEREADORES DE MARINGÁ. **Comissão Especial de Estudos - Comissão de Ciclovía** - Portaria 143/2013. Maringá: Câmara de Vereadores de Maringá, julho de 2014.

CAMPANHA, Giovana. Entrevista Silvio Barros: **“A não revitalização da Avenida Brasil foi uma decisão errada”**. Revista ACIM, Maringá, ano 49, n. 527. P-10-11, dez. 2012.

CARVALHO, Carlos Alberto. **A tríplice mimese de Paul Ricoeur como fundamento para o processo de mediação jornalística**. Trabalho apresentado ao Grupo de Trabalho “Estudos de Jornalismo”, do XIX Encontro da Compós, na PUCRio, Rio de Janeiro, RJ, em junho de 2010. Disponível em: http://compos.com.puc-rio.br/media/gt9_carlos_%20alberto_carvalho.pdf Acesso 15 mai. 2017.

CAIXA POSTAL. **Estacionamento**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 07 jan. 2014 a.

CAIXA POSTAL. **Estacionamento**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 08 jan. 2014 b.

CAIXA POSTAL. **Enquete do dia**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 12 jan. 2014 c.

CAIXA POSTAL. **Mobilidade urbana**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 15 jan. 2014 d.

CAIXA POSTAL. **Avenida Brasil**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 01 fev. 2014 e.

CAIXA POSTAL. **Avenida Brasil**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Opinião A2, 05 fev. 2014 f.

CHAVES, Tatiana F. Silva. **A percepção urbana como produtora de conhecimento**. Revista da Faculdade da Fundação Educacional de Araçatuba. v.1, n.1, jun.2003 – Araçatuba: Fundação Educacional Araçatuba, 2003 – Anual. p.31-42.

COLOMBO, Renan. **Avenida Brasil ganha nova cara para melhorar o trânsito**. Gazeta do Povo on-line – 17/07/2009. <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/avenida-brasil-ganha-nova-cara-para-melhorar-o-transito-bnxf2jnb4z193v39q8zitqoge> acesso 08 de jun. de 2017.

CORDOVIL, Fabíola. **O projeto urbano como propaganda: a construção da imagem da cidade de Maringá**. In: MACEDO, O.L.C.; CORDOVIL, F.C.S.; REGO, R.L. (Coord.). Pensar Maringá: 60 anos de Plano. Maringá: Massoni, 2007.

CUNHA, Tereza. **Experiência e método científico: C. S. Peirce e “a fixação das crenças”**. Uniciências, v.7, p.149-156, 2003. <http://dx.doi.org/10.17921/1415-5141.2003v7n1p%25p> acesso 10 jun de 2018.

DA REDAÇÃO. **Projeto para avenida será apresentado à comunidade**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Notícias Breves – 29 de jan. de 2014.

DOBAL, Susana. **Imagem e tempo em movimento** - entrevista com Philippe Dubois. Revista: Discursos Fotográficos, Londrina, v.13, n.22, p.258-284, jan./jul. 2017

DONDIS, Donis. **Sintaxe da linguagem visual**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. Tradução Maria Appenzeller. Campinas: Papirus, 11º ed., 2008.

FACCIN, Karen. **Mobilidade em Maringá vai piorar para 61% dos moradores**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Trânsito B6 – 25 de mai. de 2014.

FATORELI, Antônio. **Notas sobre a fotografia analógica e digital**. Revista: Discursos Fotográficos, Londrina, v.13, n.22, p.52-68, jan./jul. 2017.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental**. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1993.

FERRARA, Lucrécia D' Alessio. **Leitura sem palavras**. São Paulo: Editora Ática, 1997.

FERRARA, Lucrécia D' Alessio. **Design em espaços**. São Paulo: Rosari. 2002.

FERRARA, Lucrécia D' Alessio. **Espaços comunicantes**. São Paulo: Anablume. 2007.

FLUSSER, Vilém. **O mundo codificado**: Por uma filosofia do design e da comunicação. São Paulo: Cosac Naify, 2007.

GATTI, Murilo. **BID aprova recursos para aliviar o trânsito**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Infraestrutura A7 – 12 de jun. de 2008.

GATTI, Murilo. **Retirada da espinha de peixe começa esse ano**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Cidades A5 – 18 de ago. de 2011.

GATTI, Murilo. **O que foi feito e o que vai fazer**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Zoom A3 – 01 de jan. de 2013 a.

GATTI, Murilo. **Pupin diz que obras do binário na Brasil começam em janeiro**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Mobilidade A4 – 27 de dez de 2013 b.

GATTI, Murilo. **Regras para estacionar no centro sofrerão alterações**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Mobilidade A9, 23 de mar. 2014 a.

GATTI, Murilo. **Comissão quer apoio para contratar projeto**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Maringá A5, 15 mai. 2014 b.

GATTI, Murilo. **Pupin descarta implantação de binário na Brasil em 2015**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Mobilidade A4, 19 dez. 2014 c.

GUEDES, Carla. **Espinhas de peixe da Brasil começam a ser retiradas**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Planejamento A4, 07 de jan. de 2014 a.

GUEDES, Carla. **Binário é aprovado no comércio**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Maringá A2, 12 de jan. de 2014 b.

GUEDES, Carla. **Ciclovias na Avenida Brasil vai custar até R\$730 mil**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Maringá A5, 19 ago. 2014 c.

GUEDES, Carla. **Mesmo em obras ciclovias já é utilizada**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Maringá A4, 02 dez. 2014 d.

GURAN, Milton. **Considerações sobre a constituição e a utilização de um corpus fotográfico na pesquisa antropológica**. Londrina: Discursos fotográficos, v.7, n.10, p.77-106, jan. /jun. 2011.

HAUG, Wolfgang. **Crítica da estética da mercadoria**. São Paulo: Unesp, 1997.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A Editora 11ª edição, 2006.

HILSING, Ederson. **Primeira etapa da ciclovía começa em 10 dias, diz prefeitura.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Maringá A4 05 set. 2014.

HUBBARD, Phil. **Urban design and local economic development: a case study in Birmingham.** Elsevier: Cities, Vol.12, nº4, pp. 243-251, 1995. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/026427519500041J?via%3Dihub> Acesso em: 10 jul. de 2016.

IIDA, Itiro. **O bom e o bonito em design.** In: 7º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2006, Curitiba. Anais do 7º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2006.

JAKOBSON, Roman. **Linguística e comunicação.** São Paulo: Ed. Cultrix Ltda., 2007.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades.** Rio de Janeiro: Casa da palavra 2005.

KULAK, Sérgio. CONTANI, Miguel. **Visualidades Urbanas:** impactos de significação decorrentes do Projeto Cidade Limpa em Londrina – PR. Revista do Programa de Pós-Graduação em Mídia e Cotidiano. Dossiê temático Mídia e Cidades. n. 6, v. 6, p. 86-104, jun. 2015.

LINJARDI, Fábio. **Prefeitura descarta binário na Brasil.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Cidades A5 – 18 de jan. de 2011.

LINJARDI, Fábio. **Estacionamento têm alta de 15% na procura.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Planejamento A6 – 24 de jan. de 2014 a.

LINJARDI, Fábio. **Binário da Brasil vai até a Gastão Vidigal este ano.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Zoom A3 – 04 de fev. de 2014 b.

LINJARDI, Fábio. **ACIM pressiona, mas prefeitura mantém projeto da Brasil.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Zoom A3 – 14 de fev. de 2014 c.

LINJARDI, Fábio. **Sem binários e corredores, trânsito iria ‘parar’ em 2022.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Zoom A3 – 19 de jul. de 2014 d.

LESENS, Isabelle. **Aux Pays-Bas les automobilistes voient rouge.** Matéria de 11 nov. 2013. Disponível em: <http://www.isabelleetleveau.fr/ancienblog/pays-bas-automobilistes-voient-rouge-884440.html> Acesso: 04 fev 2019.

LÖBACH, Bernd. **Design Industrial:** bases para a configuração dos produtos industriais. São Paulo: Blucher, 2001.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MACHADO, Arlindo. **A ilusão especular:** uma teoria da fotografia. São Paulo: Gustavo Gili, 2015.

MARTINS, Ana Luiza. LUCA, Tania Regina de. **Imprensa e cidade.** São Paulo: Editora UNESP, 2006.

MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem:** Fotografia e história interfaces. Rio de Janeiro: Revista Tempo, vol. 1, n.º 2, 1996, p. 73-98.

MONTEIRO, André. RODRIGUES, Artur. **Polêmicas, ciclovias viram obsessão dentro da Prefeitura de São Paulo.** Folha de São Paulo. 12 de set. de 2014. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/09/1514869-polemicas-ciclovias-viram-obsessao-dentro-da-prefeitura-de-sao-paulo.shtml>> Acesso em: 17 set. 2018.

MUNHOZ, Vanda. **Binário da Brasil volta ao debate.** O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Planejamento A4 – 19 de dez de 2013.

NAKAGAWA, Regiane M. O. **A dimensão semiótica do espaço e as espacialidades geradas pelas mídias.** Trabalho apresentado no DT 8- GP Semiótica da Comunicação, IX Encontro dos Grupos/Núcleos de Pesquisa da Intercom, evento componente do XXXII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC/SP/ Grupo de Pesquisa ESPACC 2009.

NERI, Thiago. **Proposta metodológica para definição de rede ciclovária:** um estudo de caso de Maringá. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá.

NORMAN, Donald. **O design do dia-a-dia.** Rio de Janeiro: Rocco, 2006.

NORMAN, Donald. **Design emocional:** porque adoramos (ou detestamos) os objetos do dia-a-dia. Rio de Janeiro: Rocco, 2008.

PARANÁ TV. **Nossa equipe leva você num passeio pela ciclovia da Avenida Brasil em Maringá.** Maringá: Rede Globo, 12 de dezembro de 2014. Programa de TV. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/paranatv-2edicao/videos/t/edicoes/v/nossa-equipe-leva-voce-num-passeio-pela-ciclovias-da-avenida-brasil-em-maringa/3828890/> Acesso em: 25 de set 2017.

PEIRCE, Charles S. **Como tornar as nossas ideias claras.** Tradução Antônio Fidalgo. *Collected Papers* 5.388-410, Lusofiapress, sem data. Disponível em: http://www.lusosofia.net/textos/peirce_como_tornar_as_nossas_ideias_claras.pdf

PEIRCE, Charles S. *Collected Papers, Vol. VII. Science and Philosophy. Edited by Charles Hartshorne, Paul Weiss and Arthur W. Burks 1958 - Belknap Press of Harvard University Press - Cambridge, Massachusetts, 2ª ed., 1960.*

PEIRCE, Charles S. **Semiótica.** Tradução José Teixeira Coelho Neto. São Paulo: Perspectiva, 2005.

PEIRCE, Charles S. **A fixação da crença.** In: PEIRCE, Charles S. Ilustrações da lógica e da ciência. Aparecida: Ideias e Letras, 2008, p.35-58.

PENA, Felipe. **Teoria do jornalismo.** São Paulo: Contexto, 2007.

PIGNATARI, Décio. **Semiótica da arte e da arquitetura.** 3ª ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004

- PIGNATARI, Décio. **O que é comunicação poética**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2005. 62 p.
- PIMENTA, Rúbia. **Trânsito de Maringá terá grandes mudanças em 2009**. Gazeta do Povo on-line – 14/12/2008. <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/transito-de-maringa-tera-grandes-mudancas-em-2009-bbvjyzzvn82fr0hfe8hhaxavi> acesso: 08 de jun. de 2017.
- PIMENTA, Rúbia. **Projeto tira estacionamento da Rua Joubert de Carvalho**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Capa e Caderno Zoom A3 – 14 de jan.2014 a.
- PIMENTA, Rúbia. **Comunidade defende Conselho de Mobilidade Urbana deliberativo**. O Diário do Norte do Paraná, Maringá, Caderno Transporte A5 – 20 de jan.2014 b.
- PINHEIRO, José de Queiroz. **Experiência “ambiental” de ambientes representados**. In: GÜNTHER, Hartmut; PINHEIRO, José de Queiroz; GUZZO, Raquel de Souza Lobo (orgs.). *Psicologia Ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente*. 3. ed. Campinas: Alínea, 2015, cap.8.
- QUEIROZ, Shirley; CARDOSO, Cristina; GONTIJO, Leila. **Design Emocional e Semiótica: caminhos para obter respostas emocionais dos usuários**. Estudo em Design: Rio de Janeiro, V.17, n.1, 2009. Disponível em: <https://estudosemdesign.emnuvens.com.br/design/article/view/32> Acesso em: 29 de ago. 2018.
- RECCO, Rogério. PAULA, Antônio de. **O Diário 35 anos de história**. Maringá: Coan, 2009. 192p.
- RICOEUR, Paul. **Tempo e narrativa**. v.1. Campinas-SP: Papirus, 1994.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço técnica e tempo razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTAELLA, Lúcia. **O que é semiótica**. 12. ed. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- SANTAELLA, Lucia. NÖTH, Winfried. **Imagem: cognição, semiótica, mídia**. São Pulo: Iluminuras LTDA, 1997.
- SANTAELLA, Lúcia. **A percepção: uma teoria semiótica**. São Paulo: Experimento; 2a. edição, 1998. 120 p.
- SANTAELLA, Lúcia. **Matrizes da linguagem e pensamento: sonora, visual e verbal: aplicações na hipermídia**. 3 ed. São Paulo, SP: Iluminuras, FAPESB, 2005.
- SATO, Larissa. **Obras do PAC 2 e BID em Maringá terão mais de R\$120 milhões em recursos**. O Diário On-line. 08/03/2013 [http://maringa.odiario.com/maringa/2013/03/obras-do-pac-2-e-bid-em-maringa-terao-mais-de-r\\$-120-milhoes-em-recursos/730260/](http://maringa.odiario.com/maringa/2013/03/obras-do-pac-2-e-bid-em-maringa-terao-mais-de-r$-120-milhoes-em-recursos/730260/) acesso 08 de jun. 2017

SOARES, Dorotéia. **Acidentes de trânsito em Maringá-PR: Análise do perfil epidemiológico e dos fatores de risco de internação e de óbito.** 2003. Tese (Doutorado em Ciências Médicas). Universidade Estadual de Campinas, Campinas. http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd56/Tese_Doroteia.pdf Acesso : 20 de jun de 2017.

SOUSA, Jorge Pedro. **Fotojornalismo: Introdução à história, às técnicas e à linguagem da fotografia na imprensa.** Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2002. 124p.

VANOLO, Aberto. **The image of the creative city:** Some reflections on urban branding in Turin. Elsevier – Cities 25 p.370 – 382, 2008.<www.elsevier.com/locate/cities> acesso: 10 de jul. de 2016.

APÊNDICES

Apêndice: Entrevista com Diniz Neto fundador da página Maringá em Fotos

Entrevista via e-mail à Diniz Neto fundador e administrador da *fanpage* Maringá em fotos. Pesquisa realizada dia 03 de novembro de 2017.

Entrevistadora: Como iniciou a página Maringá em Fotos?

Entrevistado: Eu tenho um blog desde 2005, que passou para o portal *odiario.com* em 17 de maio de 2010. Eu costumava postar fotos de Maringá no blog, normalmente com o título "Maringá agora". Usava o celular para fazer as fotos e postar. As pessoas gostavam muito, comentavam, elogiavam. Porém houve uma crise no atendimento das telefônicas e o 3G simplesmente perdeu a capacidade de fazer o download e publicar as fotos. Assim, parei de publicar. Mas as pessoas pediam as fotos. Aí veio a ideia de fazer uma *fanpage* no Facebook, com o nome "Maringá em fotos". A *fanpage* Maringá em fotos nasceu no dia 28 de agosto de 2011. A primeira postagem foi uma foto do fotógrafo André Renato, um profissional. Era uma foto aérea. Em setembro de 2015 fiz esta postagem no blog, sobre a Maringá em fotos: <http://blogs.odiario.com/dinizneto/2015/09/06/quatro-anos-de-maringa-em-fotos/>

Entrevistadora: Quem são os organizadores do projeto?

Entrevistado: A iniciativa foi minha, Diniz Neto, e o começo do trabalho foi solitário. Porém logo as pessoas foram curtindo a página e começaram a curtir as postagens, a comentar e a mandar fotos para a página. Também criei um grupo Maringá em fotos, hoje com mais de 10 mil membros, no qual as pessoas publicam fotos. Passei a publicar as fotos que chegavam inbox na página, por e-mail, e no grupo [fb.com/groups/maringaemfotos](https://www.facebook.com/groups/maringaemfotos). Passo seguinte comecei a convidar algumas pessoas para serem editoras. Aí começou uma forma de trabalho voluntário continuado que permanece até hoje. Somos hoje 23 pessoas editando. Não há quantidade de fotos. Cada um publica o que quer. Cinco pessoas são mais regulares. A norma é esperar cerca de uma hora entre uma postagem e outra, pelo menos.

Hoje devemos ter mais de 40 mil fotos publicadas, de milhares de autores. Outro segredo do sucesso da página é o crédito aos autores das fotos. Já realizamos três exposições fotográficas, a convite.

Idealizador e administrador, Diniz Neto.

Administradores: Ricardo Lucena e Nelson Neto.

Editores: Nádia Cordeiro, Suely Sanches, Marly Jardim, Eduardo Perenha, Marcos Regioli Jr., Alexandre Iung, Zezinho Bortolotti, Ana Luiza Celidonio, Sol Derio, Ana Lucia Ikuno, Evinha

Hernandes, Luiza Recco, Valeria Silva, Isaine Neves, Luciane Quirino Pegoraro, Ricardo Matiello, Ivonete Uzueli, Marcos Capellazzi, Luza Dacome, Djayme Badocco Gonçalves, Paulo Fávaro, Doreci Osmarin e Samuel Melo.

Os nossos amigos da página são milhares, com ênfase para Clóvis Ferreira de Araújo, Max Jean Toledo, Emerson Alexandre Watanabe, Adelia Carracioli Gimenes, Shirlei Alvara Biscalshin Raffagnato, Airton Donizete, Paulo Jacomini, João Álvaro, Eliza Murayama e Adalberto Dal. No grupo, temos dezenas, centenas de pessoas que são colaboradores regulares do projeto Maringá em fotos. Com certeza deixamos de registrar aqui muitos nomes importantes. Seria mesmo impossível.

Entrevistadora: Qual o objetivo da página?

Entrevistado: O objetivo é mostrar a cidade de Maringá as suas belezas, através de fotos e vídeos. O projeto é absolutamente positivo. Nosso foco são as belezas da cidade, em paisagens, detalhes, centro, bairros e campo.

Entrevistadora: As imagens são registradas por quem? Fotógrafos amadores e profissionais, só amadores?

Entrevistado: Publicamos fotos de profissionais e amadores. Não há restrições para fotos neste sentido. Nem limitamos, também, fotos amadoras com alguns defeitos, desde que originais e com sentido positivo

Entrevistadora: Quem pode ter sua foto publicada?

Entrevistado: Qualquer pessoa que desejar poderá nos mandar fotos com o pedido para publicar.

Às vezes em razão do grande volume de fotos que recebemos não conseguimos publicar todas, como gostaríamos.

Entrevistadora: Vocês divulgam todas as fotos que recebem ou existe uma pré-seleção?

Entrevistado: Como já dissemos, de forma geral não restringimos as fotos. Apenas quando estão baixíssima qualidade ou defeitos realmente inaceitáveis. A ideia é publicar todas as fotos possíveis, com o limitador do nosso tempo, já que todos somos voluntários no projeto e ele não tem fins lucrativos.

Entrevistadora: Qual a diferença das fotos do grupo Maringá em fotos para a página?

Entrevistado: O grupo foi criado para permitir que um número grande de pessoas possa publicar diretamente as suas fotos, sem a necessidade de um administrador ou editor, como ocorre na *fanpage*. As melhores fotos publicadas no grupo geralmente são destacadas na *fanpage*. O grupo é ainda mais democrático e livre.

Entrevistadora: Quem faz a escolha das imagens para postagem? Existe um critério específico?

Entrevistado: Normalmente a escolha das fotos do grupo e encaminhadas para a página é feita por mim, o administrador da página. Isto não impede que os editores também publiquem, além das fotos de sua autoria fotos de outros autores que eles consideram relevantes. Mas não existe um critério técnico a ser seguido, até pelo objetivo de abrir espaço para todos os tipos de olhares e expressões da cidade.

Entrevistadora: Quais são os temas mais recorrentes?

Entrevistado: A maioria das fotos, cerca de 60 a 70%, enfoca a Catedral. Este é um problema que desagrada a alguns visitantes. Porém da mesma forma como são recorrentes, causam na maioria das pessoas deslumbramento e aprovação. As milhares de fotos da Catedral guardam uma originalidade surpreendente, nas cores, nos tipos de clima, sol, noite, nevoeiro, luzes, cores e ângulos. Os parques são muito fotografados, as avenidas com as suas árvores, os canteiros com as suas flores, prédios, casas, universidades, amanhecer, pôr do sol, paisagens e detalhes de flores, pássaros e bichos. A natureza da cidade tem uma exuberância que se confirma nas fotos.

Entrevistadora: Quais álbuns ou imagens foram mais compartilhadas ou quais tipos de imagem criaram o maior buzz?

Entrevistado: Já tivemos uma foto da catedral com mais de 500 mil visualizações. Uma foto de drone de Ricardo Matiello (manhã com nevoeiro na catedral) ganhou um concurso mundial da National Geographics. Nós ajudamos muito na divulgação da foto e na votação pela internet. Ao longo do ano temos semanas com mais de um milhão de visualizações. As fotos do fim do ano, com a decoração de Natal normalmente tem uma audiência acima da média.

Fotos com chuvas, nevoeiro e condições climáticas excepcionais têm muita audiência. As fotos da cidade feitas na hora, com algum motivo especial (clima, nevoeiros, momento de beleza, pôr do sol ou chegada de tempestades) têm grande audiência.

Entrevistadora: As ciclovias são registradas continuamente?

Entrevistado: As ciclovias são fotografadas regularmente. Há fotos das ciclovias com grande originalidade e beleza.

Entrevistadora: A ciclovia da Avenida Brasil foi terminada em 2014, de lá para cá vocês observam um número expressivo de fotos sobre ciclovias ou sobre as floreiras em arco?

Entrevistado: A ciclovia modificou o aspecto urbano da Avenida Brasil o que motivou, sem dúvida, centenas de fotos. Todos os lugares que vão sendo revitalizados e que recebem melhorias urbanas imediatamente passam a ser fotografados com maior volume e regularidade. Exemplo, além das ciclovias, é o Parque Alfredo Nyffler, conhecido na história da cidade como o "buracão da Morangueira". Após a sua reurbanização tornou-se belíssimo e passou a ser tão fotografado quando o Parque do Ingá, o Bosque 2, Parque da Grevíleas e Parque do Japão.

Entrevistadora: Na sua opinião, a ciclovia da Avenida Brasil ajudou a propagar as fotos de ciclovias da cidade?

Entrevistado: Sem dúvida, foi um momento importante e continua sendo fotografada. Mas não é algo isolado, por ciclovia, é pra melhoria da paisagem urbana. Ontem mesmo publiquei uma foto de Suely Sanches (uma das editoras e fotógrafas mais regulares e de maior audiência), belíssima. É de uma ciclovia, com árvores exuberantes e flores, muitas flores (estou vendo a localização exata para te passar amanhã). Veja a foto em anexo. Está com quase 80 mil visualizações em 10 horas de publicação, mais de mil curtidas e quase 2 mil compartilhamentos.

Sobre a ciclovia da Brasil: foi uma obra que serviu para organizar o trânsito caótico da avenida mais importante da cidade, com um equipamento sustentável e belo. O resultado foi imediato: uso da ciclovia e fotos, muitas fotos, de todos os tipos e ângulos. Neste aspecto ela ajudou sim a trazer as ciclovias para as fotos. Mas não apenas por ser ciclovia, mas pelo resultado que ajudou a consolidar na paisagem urbana.

A Avenida Brasil era uma avenida degradada, com um estacionamento criado para carroças (as tais espinhas de peixe). Houve uma enorme demora dos gestores em decidir pelo seu fim. Creio que um atraso de pelo menos 30 anos. Alguns comerciantes regiram, pois, alegaram que meia dúzia de supostas vagas atrapalharia suas vendas. Se isto não foi político, foi verdadeiro, estes comerciantes já fecharam, já quebraram e ainda não sabe disto.

Ao longo da história a Avenida Brasil sofreu transformações no fluxo de pessoas. Intensas. No começo da cidade os depósitos de material de construção, todos, ficavam ali, bem como outros

tipos de comércio. Com o crescimento da cidade, o surgimento de bairros grandes e distantes, de novos loteamentos, as empresas de sucesso acompanharam as mudanças da cidade e se recolocaram fisicamente na cidade. Estacionamento é hoje um problema real até para uma microempresa. Mas a solução é uma responsabilidade ou uma oportunidade do empresário.

A Avenida Brasil tem muita história e acho que vai continuar tendo. O poder público precisa fazer dela um equipamento sustentável e positivo para a mobilidade e o bem-estar das pessoas. A responsabilidade do setor público é a geral, é de prover aquilo que é melhor para a maioria das pessoas, para o conjunto urbano.

Apêndice: Entrevista com Suely Sanches a respeito da Avenida Brasil

Entrevista por meio eletrônico com Suely Sanches, principal fotógrafa da Avenida Brasil nas amostras e editora da página Maringá em fotos. Pesquisa realizada dia 17 de julho de 2018.

Entrevistadora: A Avenida Brasil (principalmente neste trecho que destaquei) é um lugar próximo ao seu trabalho, ou um local que você transita de costume?

Entrevistada: Não é o trecho do local de trabalho e nem costumo passar diariamente. Aproveito minha ida ao centro para fotografar quando encontro algo interessante, ou apenas para registro.

Entrevistadora: Você tira foto de vários pontos de Maringá, o que mais te atrai para pensar em tirar uma foto (que seja publicável na *fanpage* Maringá em fotos)?

Entrevistada: Sim, registro vários pontos de Maringá, às vezes por achar que vai ser interessante para a página e para outros grupos de fotos de Maringá, ou por achar que é bonito aquele lugar. O que mais me atrai são as paisagens, jardins, praças, lugares que muitos não conhecem.

Entrevistadora: Qual o tema das fotos?

Entrevistada: Não tem um tema específico, procuro fotografar e publicar tudo o que acho bonito, interessante ou curioso.

Entrevistadora: O que te atrai mais na hora de tirar uma foto da Avenida Brasil?

Entrevistada: O que mais me atrai é o que consigo enxergar no momento, quando tem flores novas, quando tem árvores floridas, quando chove e o clima fica legal para fotos, enfim é de momento, às vezes um ângulo diferente que ainda não tinha registrado.

Você acha que o desenho da ciclovia ajuda a criar um plano focal para a sua fotografia, ou isto depende do que você quer fotografar?

Sim, é fácil fotografar na ciclovia pois consigo enxergar o que vou registrar de longe.

Entrevistadora: Tem épocas do ano que você gosta de tirar mais fotos da avenida? Porque?

Entrevistada: Como respondi anteriormente, sim, gosto mais quando as árvores ficam floridas ou tem flores diferentes nos vasos.

Entrevistadora: Quando as floreiras estão sem flores, isto altera seu olhar sobre o ângulo da foto? Isto pode mudar a ideia da imagem?

Entrevistada: É difícil fotografar sem as flores, procuro esperar, mas se não tiver como esperar, procuro um ângulo que não atrapalhe o registro.

Entrevistadora: Eu vi que você tira fotos de vistas superiores da via, principalmente quando as floreiras estão vazias isto têm alguma razão?

Entrevistada: Foi coincidência, não programei, quis mostrar as árvores e não as floreiras, não tinha pensado nisso.

Entrevistadora: É comum que nas postagens você escolha diversas fotos e não a seleção de uma única imagem, existe uma razão específica para isto?

Entrevistada: Como tiro muitas fotos, detalhes dos lugares, gosto de mostrar esses detalhes, acho que numa só foto não consigo. Também sou detalhista e curiosa, procuro mostrar o que enxergo na hora de fotografar.

Entrevistadora: Você acha que a retirada das espinhas de peixe e a introdução da ciclovias na Avenida Brasil mudou a característica da fotografia do ambiente? De que maneira ela pode ter influenciado na sua opinião?

Entrevistada: Para falar a verdade, no início não gostei muito da ideia da retirada das espinhas de peixe, pensei que seria difícil para estacionar, faltaria vagas, mas para fotografar fica melhor, a imagem fica mais aberta, amplia.

Entrevistadora: Você acha que a sua fotografia da Avenida Brasil mudou depois da introdução da ciclovias?

Entrevistada: Confesso que antes da ciclovias eu ainda não tinha o hábito de fotografar, nem mesmo com celular.

Entrevistadora: Você acha que era interessante bater fotos da Avenida Brasil antes da ciclovias? Quais temas eram importantes na época (se puder lembrar)?

Entrevistada: Não fotografava ainda, não sei como seria.