

## CARTOGRAFIAS PESSOAIS E EXPERIÊNCIA URBANA: UM ESTUDO SOBRE A IMAGEM DA CIDADE DE CAMPINAS

Personal cartographies and urban experience: a study on the image of the Campinas city

Luiz Tiago de Paula<sup>1</sup>

### RESUMO

Qual é a primeira imagem que lhe vem à mente ao pensar em sua cidade natal? São muitas? Poucas? Uma? Se fosse possível cartografá-la(s), qual(is) seria(m) a(s) imagem(s) que você mesmo faz de sua cidade? Os mapas, para além das cartografias mais técnicas e tradicionais, servem também para expressar como **percebemos** e concebemos nossa cidade. Uma cartografia da experiência urbana estaria comprometida a entender como cada cidadão estabelece distintas relações com os seus lugares, construindo imagens e percepções próprias da morfologia e paisagem da cidade. É na tentativa de mapear estas vivências que buscamos revelar as cartografias pessoais de Campinas.

**Palavras-chave:** Geografia humanista. Fenomenologia. Forma. Mapa. Experiência urbana.

### ABSTRACT

What is the first image that appears on your mind when you think about your home town? Are there many images? Or just a few? Only one? If it would be possible to make a cartography of them, what would be your own image(s) of your city? The maps, beyond of the technical and traditional cartographies, also serve to express how we perceive and conceive our city. A cartography of urban experience should be compromised to comprehend how each citizen establishes different relationships with their places, constructing particular images and perceptions of the morphology and landscape of city. Trying to map these experiences, we seek to reveal the personal cartographies of Campinas city.

**Key-words:** Humanistic Geography. Phenomenology. Form. Map. Urban Experience.

<sup>1</sup> Geógrafo pela Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. luiz.paula@ige.unicamp.br.  
✉ Rua Francisco Ferreira Pires, 476, Bairro VI. Perseu Leite Gomes, 13064-355. Campinas, SP.

## INTRODUÇÃO

Um movimento comum que tem acontecido em diferentes esferas do conhecimento científico-acadêmico é o diálogo com as práticas cotidianas do saber comum. Essa aproximação não se trata mais de uma relação hierárquica, em que a ciência “iluminista” sugere trazer luz às obscuridades (e possíveis enganos) do saber popular, nem mesmo de uma ciência “moderna” de uma racionalidade única e incontestável que negue qualquer tipo de sentimento ou emoção (TOURAINÉ, 1994). Mesmo com os legados deixados por diferentes paradigmas, a ciência ainda tenta trilhar por caminhos essencialmente mais humanos, incorporando a experiência, sentimentos, memórias, lembranças e percepções.

A Geografia, por vezes representada pela abordagem Cultural e Humanista (CLAVAL, 2008; HOLZER, 2010), não escapa a esta tendência. Neste limiar, o presente artigo se concentra em discutir o papel de **mapas** e **cartografia** a partir de uma abordagem cultural (SEEMANN, 2001, 2005). Nossa intenção é buscar apresentar alternativas desses tipos de materiais que estejam associados à experiência da vida cotidiana das pessoas, sem necessariamente se utilizarem de uma linguagem formal-matemática de coordenadas sistêmicas, projeções e escalas métricas.

Ao mesmo tempo em que assumimos a importância da cartografia tradicional para o desenvolvimento e uso das ferramentas técnico-científicas, acreditamos na necessidade de expor formas de mapas como elementos de uma linguagem própria da experiência corpórea e móvel da vida na cidade. Isso significa pensar em outras formas de mapeamento, ou, mais diretamente, mapear a **experiência** de trajetos e lugares pessoais que tanto podem dizer sobre a vida na urbe.

A ideia proposta pode ser ilustrada da seguinte forma: se lhe fosse dada a incumbência de mapear livremente, numa folha, seus caminhos rotineiros pelas ruas e avenidas de sua cidade, indicar os principais marcos na paisagem (aqueles que mais chamam sua atenção), os limites dos bairros, a extensão e espessura dos rios, pontes e linhas férreas, como seria este mapa? Qual seu tamanho e densidade de detalhes? Você conseguiria imaginar sua cidade? Qual a sua geografia da cidade? Qual a imagem da cidade ou qual a imagem do mapa de sua cidade?

Essas questões nos levam a discutir além de mapas, a própria paisagem da cidade, na dimensão de sua forma. Enquanto atributo físico, a construção da morfologia da paisagem é a expressão material da própria vida urbana, tendo menor ou maior correspondência para com as vontades e desejos de sua população (isso porque nem todos os grupos das cidades são representados na sua formação). A paisagem é, portanto, forma, mas também experiência, pois são os significados que são dados à sua morfologia que produzem maneiras distintas de qualificá-la.

Dessa maneira, o convite é para mirar a cidade tão habitual, e por vezes entediante, aos nossos olhos. A paisagem moderna, muitas vezes alvo de críticas de uma suposta monotonia estética, ainda é parte fundamental para entendermos as experiências urbanas (BANERJEE; SOUTHWORTH, 1991; LYNCH, 1976). Mesmo sendo tão comum aos centros urbanos (e contraditoriamente encarecida de estudos acadêmicos) possui formas sensíveis de apreensão e é parte do lugar onde mais da metade das pessoas do mundo vivem (RELPH, 1986).

Nesse sentido, esclarecemos que para enfrentar essa paisagem urbana moderna, passaremos pela experiência de falá-la e mapeá-la. Serão as conversas e os mapas individuais, orientados por métodos qualitativos de pesquisa (CHIZZOTTI, 2006) que irão, a partir de uma

perspectiva fenomenológica, nos trazer e reapresentar a facticidade da vida urbana, ou nos termos de Buttimer (1985), a concretude do mundo-vivido.

A ideia das cartografias pessoais (DE PAULA, 2011) envolve a capacidade de qualquer pessoa cartografar elementos de seu espaço imediato a partir de suas experiências que trazem, além da morfologia urbana percebida (LYNCH, 2003; 2007), relacionar sua história de vida, trajetória migratória, mobilidade, gostos e costumes socioculturais.

As cartografias pessoais que serão apresentadas foram feitas na cidade de Campinas, interior de São Paulo<sup>2</sup>. Esta cidade possui mais de um milhão de habitantes e é sede de uma região metropolitana com 2,5 milhões. Em seus dois séculos de história, Campinas passou por diversos processos, tendo como resultado a interação de diversificados fatores históricos, econômicos e culturais. Além de áreas industriais e residenciais, sua paisagem também contém as marcas do papel da cultura do café (que nos remete ao seu passado rural), das antigas vilas industriais, hoje bairros consolidados, polos de pesquisa e desenvolvimento com universidades e institutos tecnológicos recentes aos processos de metropolização.

Como qualquer metrópole brasileira em estágio de formação, reúne elementos provincianos com atributos da modernidade metropolitana, combinando temporalidades e espacialidades distintas.

Essa complexidade está atrelada a um tecido urbano esgarçado e fragmentado, o que, por vezes, dificulta entendermos as próprias ligações e conjeturas perceptivas da paisagem e configuração territorial da cidade (MARANDOLA JR., 2011a).

É nesta seara metropolitana, de uma cidade difícil de entender e mapear por meio dos sentidos e da experiência, que revelaremos

<sup>2</sup> Este trabalho deriva do Projeto "Paisagem e Imagem da Cidade: a Forma e Experiência Urbana de Campinas", o qual foi desenvolvido junto ao Núcleo de Estudos de População (Nepo) da Unicamp em 2010 (MARANDOLA JR.; et al, 2012).

possibilidades de cartografias pessoais. Mas antes, contextualizaremos as relações existentes entre o mapa, a experiência e a vida cotidiana; visaremos à desconstrução (no sentido mais crítico e incentivador) da ideia de mapa e cartografia a qual estamos habituados. Tentaremos reaproximar a essencialidade e evolução do mapa como um constructo e artifício linguístico-geográfico às quintessências da experiência humana.

Na segunda parte, faremos um procedimento mais empírico sobre o estudo de cartografias feito na cidade de Campinas. Apresentaremos o resultado de duas cartografias pessoais de Campinas.

#### **DESCONSTRUINDO A CARTOGRAFIA: A RELAÇÃO MAPA E EXPERIÊNCIA**

Embora atualmente os mapas sejam constructos técnicos com aplicação de alta tecnologia de precisão, eles têm raízes bastante rudimentares (HARLEY; WOODWARD, 1987). A evolução da ciência, sua separação da arte e a segmentação das áreas do conhecimento foram processos que influenciaram diretamente aquilo que hoje normalmente concebemos como mapa.

Em períodos paleolíticos (de 2,7 milhões de anos a 10.000 a.C.), algumas representações humanas eram utilizadas para demarcar territórios de caça, pesca e colheita, ou ainda registrar algum evento ritualístico. Embora essas representações não possuíssem ainda escala ou representassem localizações específicas, elas já demonstravam a necessidade humana de entender e representar o espaço, seja este físico ou cósmico, levando alguns historiadores da arte e da cartografia já considerarem estes objetos como mapas (HARLEY; WOODWARD, 1987).

Não é incorreto afirmar, portanto, que o mapa nasceu da experiência humana do espaço e evoluiu segundo suas necessidades. Porém, ao

## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula

longo da história, os mapas passaram, cada vez menos, a apresentar elementos da experiência cotidiana em suas (carto)grafias. Três grandes momentos históricos que podem ilustrar esse distanciamento entre experiência humana e mapa são: as Grandes Navegações do século XIV triunfadas pelos países ibéricos; a Era dos Imperialismos Europeus do final do século XIX; e o início da Modernidade com o desenvolvimento da ciência espacial (principalmente pós Segunda Guerra Mundial), marcada pela grande quantidade de levantamentos aéreos e imagens de satélite. Esses três períodos, principalmente o último, gradativamente, trouxeram uma necessidade de precisão e capacidade de acurácia nunca antes vistos pela cartografia (MARANDOLA JR.; MELLO, 2010).

Apontar possibilidades de mapas além da concepção técnico-formal não é uma tarefa fácil. Somos habituados a um modelo padrão de mapa desde as primeiras séries do ensino básico, nos habituamos com as convenções técnicas das cores e sistemas de coordenadas. Girardi (2006), tomando como referência as cartas topográficas, que se constituem como “modelo” de cartografia, faz uma crítica interessante:

A completeza da carta também é ressaltada: o que está representada é a paisagem física e humana, são as feições da superfície terrestre, ou seja, ela é síntese do conjunto de fenômenos geográficos. A carta topográfica mostra, retrata, localiza, identifica. Toda essa construção ideológica praticamente nos desabilita a duvidar dela! (GIRARDI, 2006, p. 68 – grifo do autor).

Não raras vezes, em alguns contextos, tamanha severidade técnica acaba criando obstáculos no processo de estudo que potencializam as possibilidades dos mapas como elemento de linguagem e da reflexão do espaço geográfico, o qual não se resume aos atributos materiais,

mas incorpora a dimensão afetiva e simbólica – tendo em seu germe nossos próprios espaços de vida.

Para autoras como Katuta (2006) e Girardi (2006), a carga tecnicista que os mapas vieram recebendo desde o início da modernidade desumanizaram a cartografia. Normalmente, o que se pensa sobre a função de um mapa é responder às questões “onde?”, “para quê?”, “por quê?”, “para quem?” e “quando?” (MARTINELLI, 2003). No entanto, para além das aplicações políticas e estratégicas, os mapas também podem trazer implicações da facticidade de uma experiência diária, como os obstáculos a serem enfrentados, ou os prazeres a serem degustados, assimilando tanto as quintessências de uma experiência corpórea (e, portanto, espacial) quanto temporal-perceptiva. Uma cartografia do mundo-vivido.

A dimensão da experiência nos mapas abriria possibilidades ainda pouco exploradas na Geografia, como por exemplo, diferentes dimensões do habitar urbano: mapas de sons, mapas musicais, mapas de cheiros, e por que não “mapofobias” ou “mapofilias”, que constituíssem grafias de trajetos e lugares topofílicos<sup>3</sup> na cidade. Essas sugestões são demandas sociais e temas acadêmicos pouco comuns em mapas científicos.

Reaproximar novamente a experiência e o mapa não se trata somente de criticar a racionalidade e suposta neutralidade de uma cartografia positivista cujos princípios respeitam uma lógica técnica e matemática demasiadamente fria. Retornar elementos humanistas e culturais aos mapas significa contribuir para uma visão mais vasta das maneiras de se ver o mundo a partir deles.

Uma passagem da obra *Terra dos homens*, de Saint-Exupéry (1987), ilustra essa potencialidade por meio do diálogo entre as duas

<sup>3</sup> Utilizo a concepção de Tuan (1980).

personagens, Antoine e Giullaumet, dois pilotos debruçados sobre o mapa da Espanha.

Mas que estranha lição de Geografia recebi! Giullaumet não me ensinava a Espanha: ele fazia da Espanha uma amiga para mim. Não me falava nem de hidrografia, nem de populações, nem de pecuária. Não me falava de Guadix, mas de três laranjeiras que existem em um campo próximo [...]. E as três laranjeiras tomavam mais espaço na carta do que a Serra Nevada [...]. Tirávamos assim do esquecimento, de sua inconcebível obscuridade, detalhes ignorados de todos os geógrafos do mundo. Por que só o Ebro que mata sede de grandes cidades interessa aos geógrafos? Não aquele córrego escondido sob a erva a oeste de Motril, aquele pequeno córrego que alimenta umas trinta flores [...] (SAINT-EXUPÉRY, 1987, p. 14-15).

O trecho revela a separação entre a “pura” análise discursiva encontrada na grafia da carta, como por exemplo, a proporcionalidade real do tamanho da Serra Nevada em relação às três laranjeiras, ou o tamanho do Ebro em comparação ao pequeno córrego que se esconde entre os vales. As duas personagens, a partir da experiência, dão significados e valores a esses “objetos”, ignorando em parte as constatações de dados precisos que estão no mapa.

Faremos algo parecido, mas nos deteremos na morfologia urbana da cidade de Campinas e nas histórias de vida dos conversantes. O desafio será mapear partes dessa metrópole fugaz aos princípios científicos muito rígidos e abrir possibilidades de cartografias oriundas de nossos próprios sentidos, olhos, pernas e ouvidos...

### COMO CARTOGRAFAR A EXPERIÊNCIA DA CIDADE QUE NOS ESCAPA?

A cada instante há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma imagem esperando para serem explorados. Nada é vivenciado em si mesmo,

mas sempre em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à lembrança de experiências passadas. [...] cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados (LYNCH, 2003, p. 1).

A metrópole é fugidia, um lugar difícil de se viver em sua completeza, pelo seu excesso de tamanho e densidade (SANTOS, 1994). Nossos espaços de vida são esgarçados, pois a dimensão da cidade escapa à própria capacidade cognitiva e corpórea de apreensão (MARANDOLA JR., 2011b). O funcionalismo estético do modernismo, impresso sobre a paisagem urbana, tenta negar toda e qualquer feição que se destaque, mas que não seja ao mesmo tempo “eficiente” (CULLEN, 1983). Isso gera, em alguns casos, certas monotonias paisagísticas (a mesmice da igualdade) ou séries de fragmentos descontextualizados e de aparências confusas (o excesso de informação).

Diante dessa dificuldade de apreendermos a nossa própria cidade, como enfrentar o desafio de mapeá-la mentalmente? Como mapear um lugar que nos escapa a todo momento pelo seu excesso de tamanho e dimensão?

Nossa cartografia pessoal e imagens da cidade será sempre mediada pelos lugares e itinerários cotidianos onde vivemos e será muito provável que passemos a vida toda sem conhecer lugares da cidade que permanecerão no eterno mistério – pedaços ocultos que se escondem para além de nossos caminhos habituais. As imagens podem ser adquiridas de uma série de reduções narrativas ou do papel das mídias e meios de informação e telecomunicação (OLIVEIRA JUNIOR, 1994). Haverá sempre esferas que intermediarão nossa percepção da cidade.

Uma das principais questões da experiência urbana é a relação da experiência corpórea às dimensões temporais e espaciais da cidade (BRESCIANI, 2004). Frémont (1980), inspirado pelas conchas de

## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula

Moles e Rohmer (Figura 1), explora essa ideia a partir de um diagrama simplificado. Ele, apesar de generalizar, demonstra como o homem na cidade, desde as esferas mais imediatas do mundo vivido – o corpo e a casa – até as mais remotas – a região e o mundo vasto – trava relações com o espaço urbano.

Mas o que está por trás desse diagrama, talvez uma mensagem essencialista, é a permanência dessas conchas apesar das mudanças de hábito do homem contemporâneo. Ainda que submersas em um ambiente extremamente teleinterativo e telecomunicativo, possibilitado pelos meios técnicos de informação, como a internet, a televisão, o GPS, etc., as conchas, em diferentes proporções espaçotemporais, permanecem a existir. Isso porque o corpo ainda é o veículo do ser no mundo (MERLEAU-PONTY, 2006) e se movimentar, se deslocar, coordenar e associar imagens e construir mentalmente representações ligadas aos itinerários percorridos diariamente ainda são mediações fundamentais da experiência urbana.

Nesse sentido, será na Campinas do dia a dia que centraremos nossas reflexões e cartografias. A cidade que nos escapa é multifacetada e lúbrica, pois cada cartografia pessoal revelará uma de suas faces.

Campinas, em sua condição metropolitana, até mesmo para o mais velho nativo, pode ser uma incógnita. Ela agrega atributos de uma experiência urbana e metropolitana, revelando uma surpresa a cada golpe de vista.

Essa cidade apresenta os ritmos lentos e silenciosos das praças arborizadas, dos bosques e dos bairros mais tradicionais próximo ao Centro, onde as pessoas que vivem ali possivelmente fazem pequenos trajetos rápidos para suprir suas necessidades de atividades diárias, como estudar, trabalhar, lazer, etc. Ao mesmo tempo, Campinas se vale de uma mobilidade metropolitana que liga pessoas de áreas mais afastadas da cidade a outros lugares distantes. Essas pessoas

conhecem a cidade a partir de outra perspectiva espaçotemporal: seus trajetos são feitos por rodovias expressas, avenidas e autoestradas, e muitas vezes seus olhos não se detêm na paisagem, seja pelo cansaço de se passar mais tempo se deslocando ou pela monotonia da paisagem urbana acentuada pela rotina.

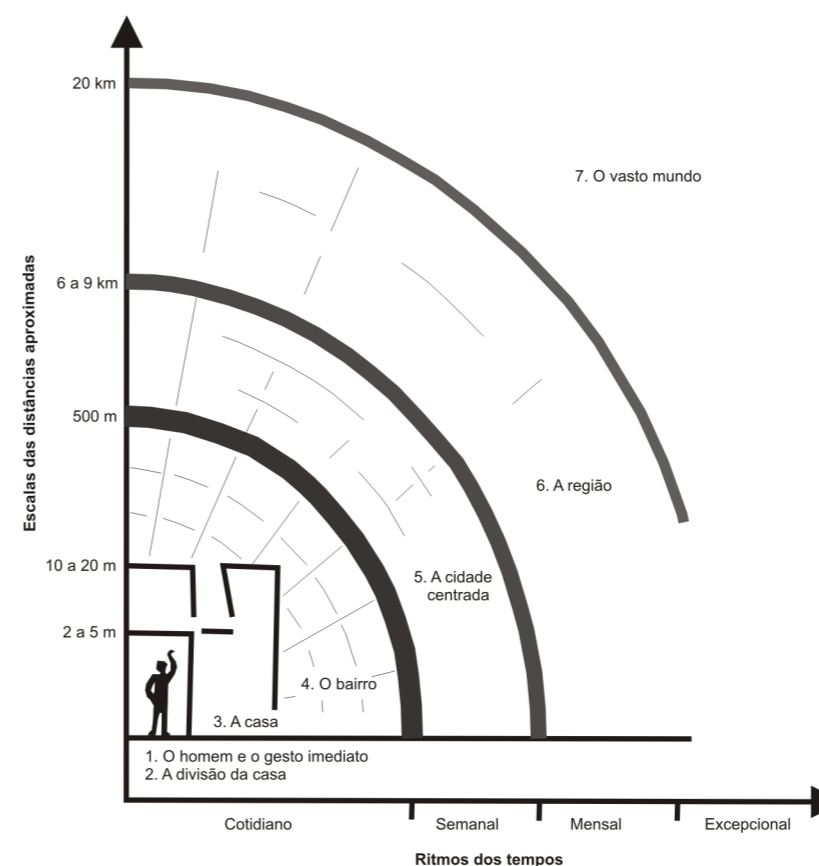


Figura 1. As conchas do homem por Moles e Rohmer (adaptado por Luiz Tiago de Paula)

Essas duas experiências espaçotemporais da cidade (de se morar longe ou de se morar próximo) são arquétipos de vivências em Campinas, mas existem outros. No entanto, eles nos ajudarão a pensar as possibilidades de vivências urbanas e mapas mentais da cidade, além de contextualizar a metodologia de pesquisa que apresentaremos no próximo item.

**CARTOGRAFIA PESSOAL E A IMAGEM DA CIDADE POR KEVIN LYNCH**

Explorar cartografias não mensuráveis, ou seja, que não possuam parâmetros geométricos de comparação e um sistema de referências e coordenadas que nos indique orientação e posição “exata” exige questionarmos algumas implicações quanto ao método de pesquisa.

O presente estudo é orientado a partir de uma abordagem fenomenológica, em Geografia Humanista e Cultural. Esta perspectiva visa retornar às experiências do mundo vivido sem considerar, *a priori*, as teorias, ideias e pré-concepções que geralmente lhe são acrescentadas. Não se trata de negar nossos juízos, (pré)conceitos e abstrações científicas, mas explicitá-los e colocá-los em suspensão, para que as reflexões e inquietações sejam espontâneas e coerentes a todas as ações da circunstancialidade e concretude do cotidiano (HOLZER, 2010; MARANDOLA JR., 2011c). O intento é o de dar a voz ao conversante, pois é ele que, em última instância, vive o fenômeno diretamente.

Dessa forma, as cartografias apresentadas estão comprometidas às experiências individuais. O termo cartografia pessoal é a combinação da narrativa da história de vida e trajetória migratória do conversante ao seu mapa mental da cidade. Além de elementos iconográficos e representações gráfico-mentais dos espaços de vida do conversante (seus lugares e itinerários), suas ações, escolhas e percepções complementarão sua imagem da cidade e serão o fundamento de sua cartografia pessoal.

O mapa mental, apesar de ser desenhado à livre escolha, é embasado sob os elementos da imagem da cidade, segundo a metodologia qualitativa proposta pelo arquiteto e urbanista norte-americano Kevin Lynch, cujo método incorpora cinco conceitos da paisagem urbana: vias, limites, pontos nodais, marcos e bairros (LYNCH, 2003).

Basicamente, o mapa é feito a partir dos elementos da paisagem e morfologia urbana que mais chamam a atenção do observador. Estes objetos dialogam com os cinco conceitos de Lynch (2003) e são tidos como referências espaciais que orientam as escolhas e impressões sobre a imagem e paisagem da cidade de Campinas.

Devido ao fato desse estudo estar na primeira etapa, limitamos nossa escala de observação apenas ao Centro de Campinas, devido à sua importância histórica e ao seu papel na construção da imagem da cidade. Dentro da pesquisa, escolhemos duas cartografias pessoais com histórias e espaços de vida distintos. A primeira, a experiência de uma jovem com família de migrantes e, a segunda, de um adulto enraizado/estabelecido que vive na cidade há mais de quarenta anos.

**CARTOGRAFIA PESSOAL DA MIGRANTE-ESTABELECIDO: A CIDADE CORTADA**

A primeira cartografia pessoal é de uma adolescente de 18 anos, Daniela<sup>4</sup>. Ela é migrante ao mesmo tempo estabelecida por motivos claros. Apesar de Daniela ter vivido sua vida toda em Campinas (o que aparentemente lhe confere uma condição de estabelecida), há 18 anos, quando os pais e a família vieram de Paranavaí (região norte do estado do Paraná), muitos dos laços de amizade e parentesco da família ficaram externos à Campinas, a revelar seu lado migrante.

Por estar em uma fase de descoberta da cidade, a fazer seus primeiros trajetos longos por Campinas sem a companhia dos pais, Daniela aponta que não há, entre os seus itinerários pela cidade, lugares muito conhecidos que fazem parte de sua memória individual ou coletiva da família. Essa condição é própria e, por vezes, comum aos migrantes ou filhos de migrantes.

<sup>4</sup> Os nomes dos entrevistados são fictícios por medidas de sigilo pessoal.

Daniela mora desde criança no Parque Universitário, região Sul de Campinas. Estudou todos os estágios da educação infantil, ensino fundamental e médio neste bairro. A maioria das imagens da cidade de Campinas está concentrada nesse bairro, que confere um território do espaço de vida da infância e no Centro da cidade, aonde ia frequentemente com os pais. Para outros lugares e paisagens, Daniela se sente insegura para falar sobre e tem dificuldades até de imaginar topologicamente suas localizações.

Daniela tem seus trajetos e destinos bem definidos pela cidade, uma rotina ditada pelo deslocamento diário entre a casa e o lugar de estudo, um curso pré-vestibular que se localiza na região central de Campinas. Este percurso sul-norte é cansativo e tem duração, normalmente, de mais de uma hora, principalmente devido ao fato de Daniela se valer do transporte coletivo público e utilizá-lo em horários de pico.

O Centro, além de ser um lugar de memória de Daniela, é um espaço onde ela passa quase todos os dias da semana e pratica algum tipo de atividade nos fins de semana, como compras ou lazer.

Antes de pedirmos para que Daniela fizesse seu mapa demonstrando quais os elementos principais da paisagem do Centro (esforçando-se a supor que fosse uma explicação para um observador que não conhece a cidade), pedimos que ela falasse um pouco sobre seu trajeto e paisagens que vê entre sua casa e o Centro. Queríamos observar qual é a experiência de se fazer longos deslocamentos na cidade.

Daniela afirma: "É fácil!". Seu trajeto só se dá por avenidas e eixos rodoviários principais, que cortam os bairros. Não há curvas sinuosas ou meias-rotatórias, nem retornos, apenas uma bifurcação viária pouco expressiva: a orientação do trajeto pouco muda, apesar de curvas perpendiculares (Figura 2), assumindo em uma soma final sempre a mesma direção sul-norte<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Os mapas mentais foram elaborados e desenhados pelos próprios entrevistados. Eles são parte de uma tentativa de reforçar e enriquecer a imagem e a experiência urbana da forma e da paisagem de Campinas.

Além da questão de orientação, há outro fator que reforça o conhecimento de Daniela sobre seu trajeto. As vias pelas quais ela passa, entre sua casa e o Centro, são as Avenidas Ruy Rodrigues, Amoreiras e João Jorge. Estas são vias complementares, ou seja, continuações umas das outras, sendo suas paisagens muito marcantes e características, a conferir aquilo que Lynch (2003) chama de **identidade**. Por serem avenidas de atividades comerciais, onde a maioria dos prédios possui elementos estéticos (também conhecidos como *kitschs*), chamativos *outdoors*, fachadas coloridas, excesso de automóveis, pessoas e pontos de paradas de ônibus para pedestres, fazem com que Daniela tenha a sensação de estar quase sempre na mesma via, de uma paisagem facilmente identificável.

Essa suposta segurança e facilidade quanto ao trajeto e a paisagem dos lugares tem uma especificidade muito singular e, ao mesmo tempo, comum aos nossos modos de vida contemporâneos nas cidades. Quando pedimos à Daniela para que ela traçasse os limites que entenderia ou perceberia que estivesse saindo de um bairro e adentrando outro (seus limites), ela conseguiu delimitar apenas o próprio bairro de residência. Ou seja, não havia muitos elementos que lhe chamassem a atenção para além das ruas e avenidas em termos de continuidades e contrastes da paisagem. Chamamos este fenômeno, referente à ausência de elementos que se seguem dentro o trajeto, de **efeito túnel**.

A velocidade do ônibus e a preocupação com o horário tornam o caminho efêmero e funcional, um entremeio comum na cidade moderna, que serve para nos levar de um lugar a outro, como se estivéssemos em um túnel, impedidos de olhar a paisagem. Assim, a experiência e a imagem da cidade são construídas apenas por





“pontos”<sup>6</sup>, que nem sempre, ao observador, estabelecem relações entre si.

A cidade de Daniela é cortada, pois o “efeito túnel” é o modo pelo qual ela aprendeu a ver a cidade. As paisagens dos bairros que estão além das vias-cortantes são apenas cenários ainda desconhecidos. No entanto, quando pedimos para que Daniela fizesse seu mapa do Centro de Campinas, a escala de detalhes mudou.

A cartografia do Centro muda, basicamente, por três motivos. O primeiro é a experiência corpórea: Daniela, neste lugar, desce do ônibus e passa a fazer seus caminhos a pé, o que a torna sujeito de suas próprias decisões e quais caminhos a seguir, sem um trajeto preestabelecido. O segundo também tem relação ao corpo: a velocidade mais lenta do caminhar a pé permite uma exploração e envolvimento diferente dos lugares. E, por último, é a mudança de escala, seu mapa deixa de ter elementos que ligam lugares distantes da cidade (casa-Centro) e passa a ser sobre um bairro específico, o Centro, exigindo de Daniela pensar sobre as características comuns e singulares da paisagem.

Ao iniciar sua cartografia pessoal do Centro, Daniela afirmou “[...] o que estrutura a área central da cidade são as grandes avenidas! As ruas pequeninhas são de difícil identificação e eu poucas vezes passo por elas, por serem muito apertadas e demorar demais para atravessá-las”. As grandes avenidas, portanto, funcionam como grandes “cortes” que rasgam a cidade. São elas os grandes eixos de circulação e o que é ressaltado na imagem de Campinas por Daniela (Figura 3).

Quando perguntamos: “Qual é a primeira imagem que lhe vem à mente quando pensa em Campinas?”, ela respondeu: “[...] o fluxo de pessoas, ruas, prédios, sistemas de locomoção, ônibus, poluição e barulho [...]”.

6 Não em seu sentido restritamente geométrico, mas sob a densidade daquilo que caracterizaria um lugar (TUAN, 1982).

A Avenida Moraes Sales é por onde Daniela chega ao Centro, e segundo sua perspectiva, “nunca ninguém irá perguntar: onde fica a Moraes Sales?”. É a partir desta via que todas as outras vias, limites e marcos estão invariavelmente ligados.

Daniela passou, então, a mapear o centro em duas formas distintas de morfologias. Sem estabelecer limites em formas circulares ou qualquer outro tipo de fronteira, “cortava” as áreas do centro pelas avenidas estruturantes. As pequenas ruas de prédios antigos, assim como as praças e largos, que servem como pontos nodais eram secundários. Havia lugares que eram indicados pela sua função – na medida em que servia como algum tipo de estabelecimento de serviço do qual se utilizava, como lojas, lanchonetes, supermercados, etc. Poucos elementos da paisagem do Centro lhe chamaram a atenção devido à sua forma, um dos poucos exemplos foi a Igreja Universal na Avenida João Jorge.

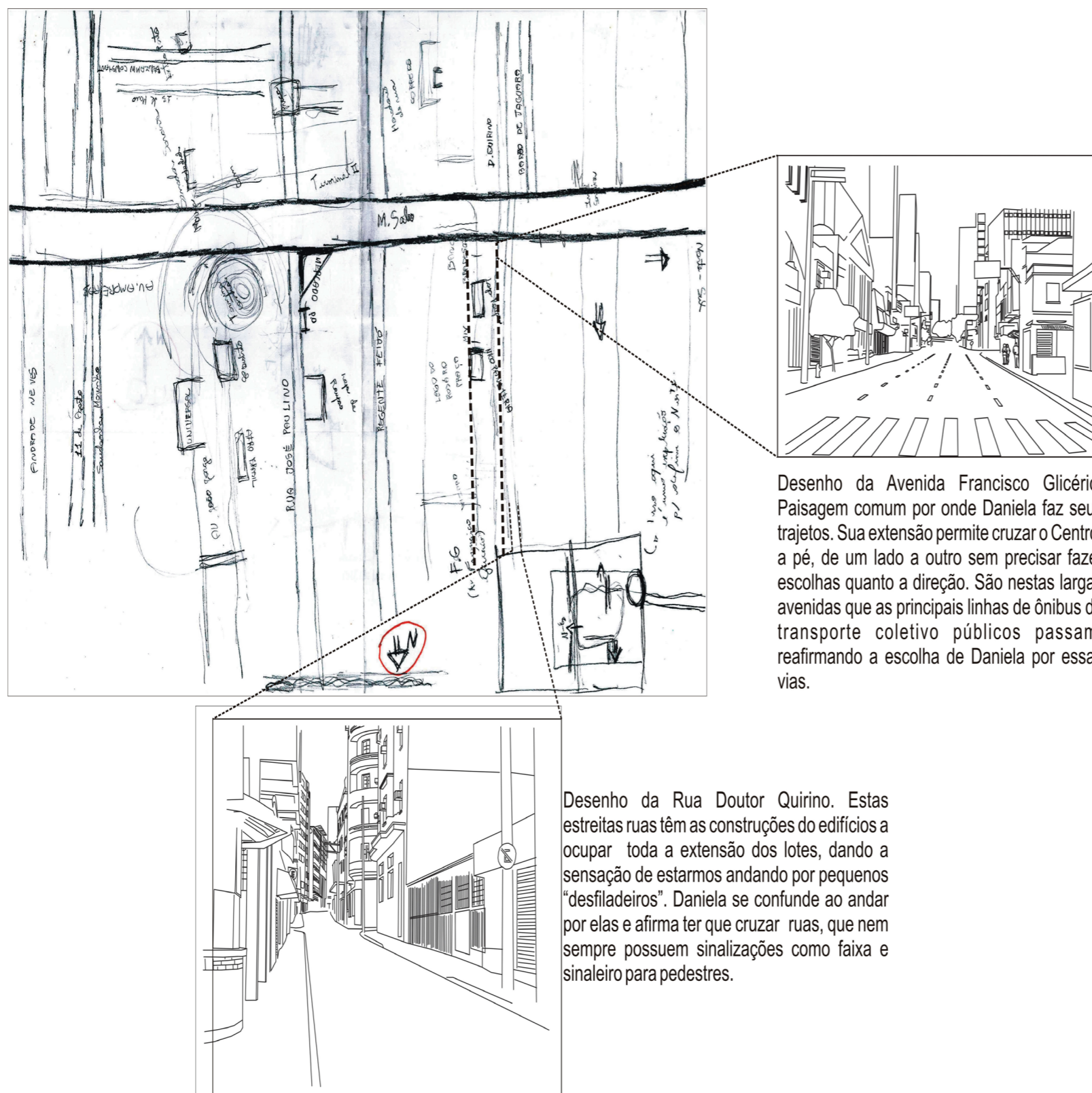
Um espaço bem grande, diferente da Prefeitura, ela é amarela e tem uma letra dourada, tem uns símbolos estranhos, muito grandes e chamativos. E dentro o que dá pra ver é um espaço escuro. Tem um mosaico, um vidro colorido, uma coisa bem legal, e tem um [...] e tem um aquele negócio de plástico que faz *standard*. Tem um negócio preto que mostra a programação de lá, que fica do lado, assim. Aí tem uma escadaria enorme também, tem um espaço bem amplo. Se eu não me engano, o corrimão dourado, uma escadaria ampla. Tens uns jardinzinhos, se eu não me engano, dos lados, assim [...].

A paisagem de Campinas, para Daniela, tanto durante seu trajeto quanto no Centro da cidade é de difícil descrição. Quando está na área central, a densidade de informações, as semelhanças dos prédios a confunde.

Durante alguns pontos da conversa, Daniela enriqueceu seu mapa, quando pedíamos que acrescentasse elementos para além das grandes

## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula



Desenho da Avenida Francisco Glicério. Paisagem comum por onde Daniela faz seus trajetos. Sua extensão permite cruzar o Centro, a pé, de um lado a outro sem precisar fazer escolhas quanto a direção. São nestas largas avenidas que as principais linhas de ônibus de transporte coletivo públicos passam, reafirmando a escolha de Daniela por essas vias.

Desenho da Rua Doutor Quirino. Estas estreitas ruas têm as construções dos edifícios a ocupar toda a extensão dos lotes, dando a sensação de estarmos andando por pequenos "desfiladeiros". Daniela se confunde ao andar por elas e afirma ter que cruzar ruas, que nem sempre possuem sinalizações como faixa e sinal para pedestres.

Figura 3. Mapa do Centro por Daniela

avenidas. Ela se referia às quadras que não faziam margens às vias maiores como “miolos” ou “miolinhos”, que poderiam ser interpretados como lugares que conferem germes locais (centralidades), mas que não têm grande importância por não serem mais parte de trajetos ou caminhos. Esses “miolos” seriam as ruas estreitas e paisagens mais antigas do Centro, com edifícios mais baixos e calçadas estreitas, por onde Daniela pouco passa, a perder peso na sua representação cartográfica (Figura 3).

Em uma linguagem própria de uma experiência urbana, a cidade-cortada dessa jovem é a Campinas de passagem, a Campinas de caminhos, feita aos trajetos, nos entremeios. São os deslocamentos que se transformam em lugares, sendo aqueles que estão para além dessa linha tênue, lócus misteriosos de Campinas, escondidos à espera de ser um dia parte de outro trajeto que Daniela possa vir a passar.

Daniela ainda é jovem e essa maneira de mapear e experienciar sua cidade apenas a partir de seus caminhos, e nada além deles, é natural. É pelas vias que nos deslocamos na cidade e estruturamos nossos mapas particulares. O enriquecimento de uma cartografia que extrapole as vias é uma possibilidade, um processo natural da evolução do envolvimento com a cidade. Esta evolução está relacionada às condições de mobilidade, envolvendo além da etapa do ciclo vital, condições de mobilidade e características socioeconômicas e culturais individuais.

#### **CARTOGRAFIA PESSOAL DO ESTABELECIDO: A CIDADE CERCADA**

Wilson é artesão e tem 44 anos. Sua rotina consiste em trabalhar em casa, fazendo seus artefatos e, depois de pronto, entregar na casa de clientes. Nos fins de semana, expõe e vende suas obras na Feira *Hippie*, que acontece na Praça Imprensa Fluminense (também conhecido como

Centro de Convivência), Centro de Campinas. Essas simples atividades já garantiriam um número e variedade de trajetos que justificassem muitos dos lugares da cartografia de Wilson. No entanto, sua história de vida pode nos revelar mais elementos.

Com pai mato-grossense e mãe baiana, Wilson nasceu em Campinas e cresceu na Vila Lemos – um lugar que junto ao Proença e Guarani forma uma região residencial de bairros antigos e bem estabelecidos a leste do Centro. Na perspectiva da experiência, esses bairros não são tão próximos do Centro ao ponto de se afirmar que fazem parte dele. Porém, sua proximidade faz com que o acessemos em uma caminhada de vinte minutos.

Wilson acompanhou a maioria das mudanças de seu bairro e da cidade ao mesmo tempo. Viu seu bairro deixar de ser uma periferia última, limite da expansão urbana, para se tornar um dos bairros mais próximos da região central; observou o processo de verticalização a alterar a paisagem; percebeu a abertura de vias expressas, etc. Por esse motivo, suas imagens de Campinas, durante a conversa, eram sempre espelhadas temporalmente. Uma é a cidade antiga, aquela da infância e juventude; a outra, seu reflexo, é a cidade moderna, metropolitana. Para cada traço no mapa ou lembrança da imagem de algum lugar, havia o espelho de comparação entre passado e presente.

“Muita gente que vem para cá hoje não sabe por que Campinas tem esse nome!”, refere-se assim às suaves colinas que o horizonte traçava, hoje mais difícil de observar devido às densas áreas de construções verticalizadas.

Este artesão é o mais próximo do arquétipo que consideraríamos de estabelecido, na concepção de Elias e Scotson (2000). Ele estabelece descrições bem claras sobre as áreas mais antigas, guarda lembranças, constrói e reconstrói novas relações com os lugares do passado que já não são os mesmos.

Essa capacidade de Wilson de ter imagens temporalmente espelhadas entre passado-futuro o permite avaliar a paisagem de, no mínimo, duas cidades coexistentes. A Campinas onde as ruas estreitas eram feitas com paralelepípedo e os casarios baronenses eram predominantes na paisagem e imagem da cidade, cujos limites de sua expansão urbana ainda eram formados pela linha do trem. E a Campinas metropolitana, onde os limites são dados pelas grandes rodovias, que são geralmente associadas a grandes blocos industriais e *shoppings centers* (Figura 4).

O mapa de Wilson, portanto, tenta unir duas dimensões temporais e, concomitantemente, espaciais. “Quanto mais Campinas cresce, mais seu centro se expande!” Ele identifica a morfologia urbana do Centro de Campinas em duas escalas: a da cidade-metrópole limitada pelas longas estradas e a cidade-antiga demarcada pelas pequenas ruas e praças que sucedem o “centro antigo”. Essa capacidade de identificar a cidade de diferentes perspectivas espaciais, Lynch (2003) chama de **mutabilidade da imagem**.

Wilson inicia por cartografar aquilo que chamou de “centro expandido”. Diferente de Daniela, que traçou as principais vias de circulação, ele utilizou a Rodovia Dom Pedro como limite para “cercar” aquilo que estava chamando também de “novo centro” (Figura 4). Daí por diante, ele não se preocupou muito em ordenar topologicamente de forma correta os elementos da paisagem – devido ao fato de não serem lugares que estão necessariamente em seus deslocamentos diários, mas sim em sua memória da cidade.

Atentou-se em indicar tudo que julgava ser importantes elementos da paisagem de Campinas para um estranho à cidade, distinguindo as referências e marcos daqueles que seriam internos ao limite das Rodovias Dom Pedro e Norte-Sul (*Shoppings Centers* Parque Dom Pedro, Galleria e Iguatemi, Torre do Castelo, Anel Viário, Bairro Cambuí,

Centro Antigo, entre outros) e externos a ele (Rodovias Anhaguera e Santos Dumont e Campinas Shopping).

O Centro Antigo é um retângulo, um conjunto de quadras, cujo “coração” é indicado pela Avenida Francisco Glicério e seus limites dados pela Rua Sales de Oliveira, Avenidas Moraes Sales, Orosimbo Maia e Anchieta. Sua parte inferior, ao norte de seu mapa, apontado com a palavra “comércio” é onde ficam as antigas lojas de relógios, instrumentos musicais, sebos, etc. A segunda parte do retângulo, acima, ao sul, é onde se concentram as grandes redes de lojas de roupas, “de um comércio mais moderno”, além da presença de praças como o Largo do Rosário, Largo do Pará, a Praça Carlos Gomes e a Imprensa Fluminense.

A cartografia de Wilson revelou que a morfologia urbana e a capacidade de percebê-la não estão, necessariamente, concentradas sobre nossa memória curta que perpassa nossos hábitos cotidianos, vinculados aos trajetos e lugares imediatos de nossas práticas diárias. Seu mapa se valeu de um esforço, no qual envolveu a dificuldade de entender a paisagem de uma cidade mutante – em constantes transformações estruturais, atreladas ao processo de metropolização – até o interior de suas lembranças da juventude de uma Campinas menor e mais provinciana, de caminhos que não passa mais, mas que permanecem em sua memória.

#### AS IMAGENS E EXPERIÊNCIAS DA FORMA PELOS MAPAS

Ambas as cartografias pessoais foram requisitadas para representar o mesmo ambiente, o Centro de Campinas. Mas por que os mapas apresentaram morfologias tão diferentes? Existem várias possibilidades que poderiam nos ajudar a responder, mas concentraremos nossas reflexões em duas proposições. Por um lado, o papel da forma da

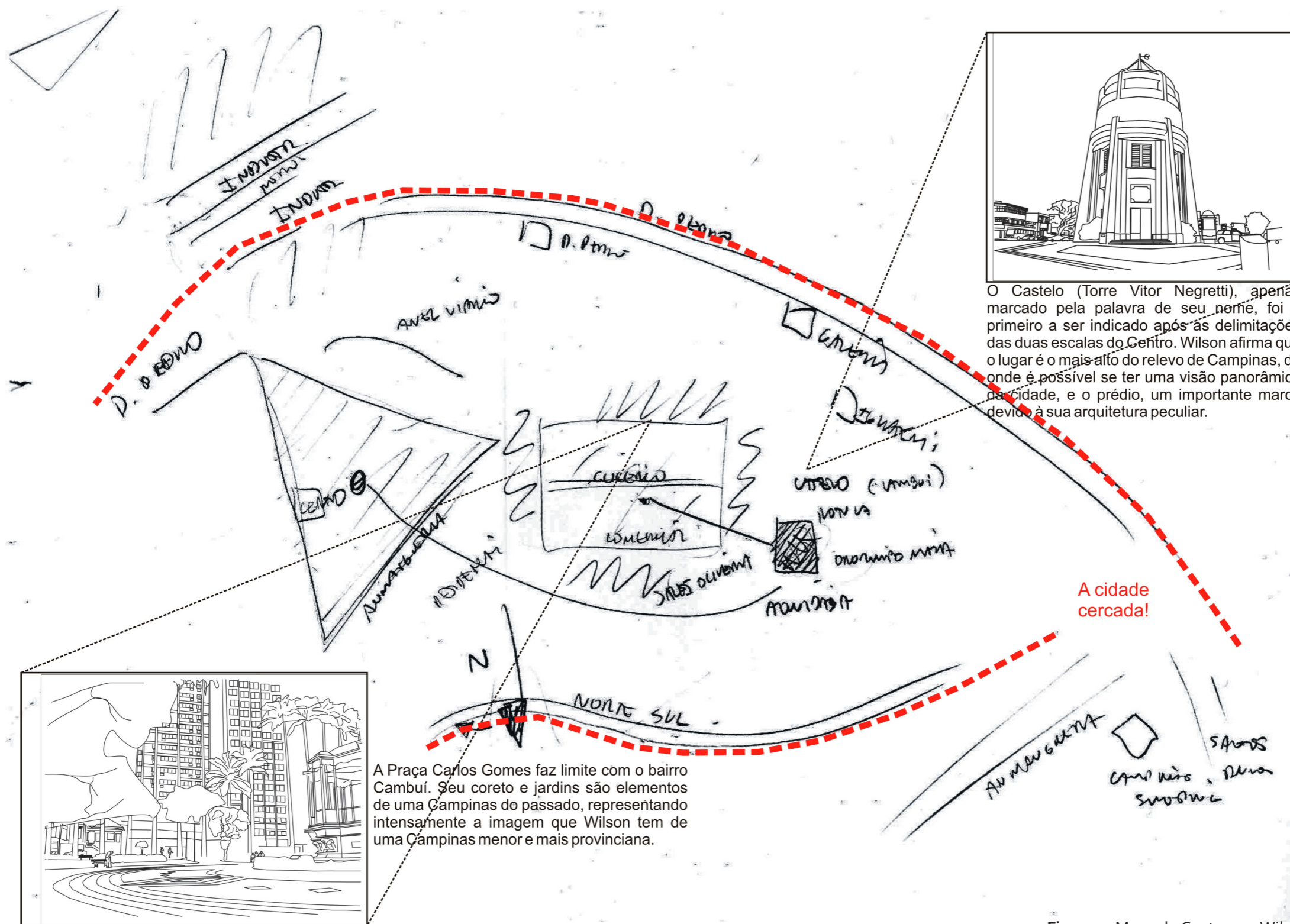


Figura 4. Mapa do Centro por Wilson

## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula

cidade (sua morfologia enquanto atributo físico da paisagem) e, por outro, experiência da forma (sua significação a partir da vivência).

Para pensar o primeiro ponto, devemos colocar uma questão-guia: estamos conscientes sobre os efeitos que a forma da cidade tem sobre nós quando andamos por ela? A legibilidade física da paisagem tem a ver com a forma como estruturamos e identificamos as partes da cidade, esse processo repercute em outro, ao qual Lynch chamou de **imaginabilidade** – uma “qualidade de um objeto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador [...] é essa forma, cor e disposição, que facilita a produção de imagens [...]” (LYNCH, 2003, p. 20).

Entretanto, organizar essas imagens topologicamente quando elas aparecem, por vezes, de maneira descontextualizada, torna a tarefa do observador mais difícil. No caso de Campinas, deslocamo-nos por rodovias, cujo tecido urbano se revela fortemente fragmentado, sem termos segurança e previsibilidade da paisagem. A fragmentação física da cidade colabora para uma experiência confusa em termos de orientação geográfica e faz com que a capacidade de imaginá-la ou mapeá-la cognitivamente torne-se talvez uma tarefa constrangedora. Campinas tem uma forma quase ilegível.

O segundo ponto segue no sentido de compreender que a cidade fragmentada e disforme é o reflexo da própria experiência que temos dela. A experiência da vida na cidade moderna, de fato, está envolvida em muitas outras esferas (psicológicas, sociais, técnicas, etc.). Criamos maneiras (tele)comunicativas de habitar a urbe (DI FELICE, 2009). Seja no momento em que dirigimos nossos veículos ou esperamos o ônibus, estamos a ouvir nossas músicas no aparelho *MP3* ou telefone celular. Essas ações podem tornar nossos olhares desatentos à cidade que nos envolve. É como tentar mapear aquilo que, por vezes, não vimos, por estarmos centrados em nós mesmos.

Os mapas apresentados nas cartografias pessoais são o reverso da cidade que não vemos. São, na verdade, os elementos da forma que se destacam diante da confusão, são as continuidades e coesão dentro da fragmentação, a luz entre os pontos escuros. Em Campinas, há mais do que a “cerca” apresentada por Wilson, e mais “cortes” do que aqueles revelados por Daniela. No entanto, são essas formas e grafias que permitem ambos a se orientar pelo espaço urbano. A (i)legibilidade da forma, portanto, se dá não apenas por aquilo que chama atenção e é visto, mas também pelos os elementos não vistos.

Quando não conhecemos uma cidade, temos que ficar atentos aos caminhos que fazemos nela para ter a capacidade de fazê-los novamente, sem se perder. Naturalmente, a desatenção acontece quando adquirimos envolvimento e familiaridade com o novo lugar, onde as paisagens são reconhecíveis pelo resguardo da memória.

Ser cartógrafo de sua própria cidade implica criar um sistema particular de referências que indicam quais as suas maneiras e possibilidades de vê-la e vivê-la. Essa cartografia pessoal nem sempre é acompanhada de uma habilidade e liberdade gráfica, pois depende de características e aptidões individuais. É por isso que considerar a articulação verbal, como o indivíduo descreve e explica os lugares a partir de suas falas se torna tão importante e incorpora a parte fundamental da cartografia pessoal. A verbalização da paisagem da cidade enriquece suas imagens e impressões; a descrição gráfica pode revelar a forma imaginada da cidade. A grafia é uma entre as diferentes maneiras de expressar vínculos espaciais, podendo estes serem representados por música, poesia, narrativas, entre outros (SEEMANN, 2010).

No caso de Campinas há um desencaixe entre as imagens que a partir dela são evocadas (verbalmente) e a capacidade de entender e representar sua forma (graficamente). Seja qual for a forma de nossas

## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula

idades, sempre teremos imagens dela. Não há cidade sem imagens, pois essas podem ser criadas a partir da coesão ou fragmentação da forma. A dificuldade de mapeá-la e de dizer algo sobre sua paisagem é um caminho para pensar quais os motivos para isso: em termos de mobilidade, os espaços de vivência para cada grupo que a compartilha e, principalmente, o cuidado que temos quanto aos espaços públicos.

A cartografia pessoal é apenas uma das diferentes maneiras de se buscar entender o binômio forma-experiência. No entanto, temos que ter em mente, no âmbito das políticas urbanas e planejamentos públicos, que a forma da cidade ainda apresenta sua personalidade enquanto *habitat*. Viver em uma cidade com intenso poder de imaginabilidade – não apenas no seu sentido estritamente estético, mas simbólico e afetivo – pode aprofundar a experiência de vivermos de maneira mais harmônica. ☺

### REFERÊNCIAS

- BANERJEE, T.; SOUTHWORTH, M. (Eds.). **City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch**. Cambridge, MA: The MIT Press, 1991.
- BRESCIANI, M. S. A cidade: objeto de estudo e experiência vivenciada. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 6, n. 2, p. 9-26, 2004.
- BUTTNER, A. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio (Org.). **Perspectivas da geografia**. São Paulo: Difel, 1985.
- CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2006.
- CLAVAL, P. Uma, ou algumas, abordagem(ns) cultural(is) na Geografia Humana? In: SERPA, A. (Org.). **Espaços culturais: vivências, imaginações e representações**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Tradução: Isabel C. C. de Macedo. Lisboa: Arquitetura e Urbanismo, 1983.
- DE PAULA, L. T. **Cartografia da experiência urbana: as imagens e formas de Campinas**. 123 p. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2011.
- DI FELICE, M. **Paisagens pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar**. São Paulo: Annablume, 2009.
- ELIAS, N.; SCOTSON, J. **Os estabelecidos e os outsiders**. 2. ed. Tradução: Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. Tradução: António Gonçalves. Coimbra: Almedina, 1980. 275 p.
- GIRARDI, G. A aventura da leitura de mapas. In: SEEMANN, J. (Org.). **A aventura cartográfica: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.
- HARLEY, J. B.; WOODWARD, D. (Eds.). **The history of cartography: cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean**. Chicago: University of Chicago, 1987.
- HOLZER, W. O método fenomenológico: humanismo e a construção de uma nova geografia. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Temas e caminhos da Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2010.
- KATUTA, A. M. A(s) natureza(s) da e na cartografia. In: SEEMANN, J. (Org.). **A aventura cartográfica: perspectivas, pesquisas e reflexões sobre a cartografia humana**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.
- LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Tradução: Jorge Manuel Costa Almeida e Pinto. Lisboa: Edições 70, 2007.
- \_\_\_\_\_. **A imagem da cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- \_\_\_\_\_. **What time is this place?** Massachusetts: MIT, 1976.



## Cartografias pessoais e experiência urbana: um estudo sobre a imagem da cidade de Campinas

Luiz Tiago de Paula

MARANDOLA JR., E. Paisagem e imagem da cidade: a forma urbana de Campinas. **Geografia**, v. 36, p. 655-664, 2011a.

MARANDOLA JR., E. Campinas, no plural ou no singular? Imaginário e experiência urbana. In: IX REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DO MERCOSUL (RAM), 2011, Curitiba. **Anais...** Curitiba: RAM, 2011b.

\_\_\_\_\_. Lugar enquanto circunstancialidade. In: MARANDOLA JR., E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (orgs.) **Qual o espaço do lugar?** Geografia, Epistemologia, Fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2012.

MARANDOLA JR., E.; MELLO, L. F. Mapeamento comunitário, percepção e representação do espaço: metodologias para gestão ambiental. In: SILVA, C. (Org.). **Geografia e natureza: experiências e abordagens de pesquisa.** Dourados: EDUFGD, 2010.

MARANDOLA JR., E.; DE PAULA, F.C.; DE PAULA, L. T.; PIRES, M.C.S. Paisagem e imagem da cidade: a forma e a experiência urbana de Campinas. **Textos NEPO**, n.64, 2012.

MARTINELLI, M. **Cartografia temática: caderno de mapas.** São Paulo: Edusp, 2003.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção.** Tradução: Carlos A. R. de Moura. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2006 [1945].

OLIVEIRA JUNIOR, W. M. **A cidade (tele)percebida: em busca da atual imagem do urbano.** 250 p. Dissertação (Mestrado em Educação)

– Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 1994.

RELPH, E. **A paisagem urbana moderna.** Lisboa: Edições 70, 1986.

SAINT-EXUPÉRY, A. **Terra dos homens.** Tradução: Rubem Braga. São Paulo: Círculo do Livro, 1987.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo.** São Paulo: Hucitec, 1994.

SEEMANN, J. **Regional narratives, hidden maps, and storied places: cultural cartographies of the Northeast Brazil.** Doutorado (Tese em Geografia) – Agricultural and Mechanical College, Louisiana State University, Louisiana, 2010.

\_\_\_\_\_. Metáforas espaciais na geografia: cartografias, mapas e mapeamentos. ANAIS X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, Universidade de São Paulo, 2005.

\_\_\_\_\_. Cartografias culturais na geografia cultural: entre mapas da cultura e a cultura dos mapas. **Boletim Goiano de Geografia.** v. 21, n. 2, p. 61-82, jul./dez. 2001.

TOURAINÉ, A. **Crítica da modernidade.** Tradução: Elia Ferreira Edel. Petrópolis: Vozes, 1994.

TUAN, Y. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** Tradução: Lívia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

\_\_\_\_\_. **Topofilia: um estudo das percepções, atitudes e valores do meio ambiente.** Tradução: Lívia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.

Submetido em Março de 2012.

Revisado em Junho de 2012.

Aceito em Julho de 2012.