

ESPAÇO GEOGRÁFICO URBANO: A PAISAGEM MODIFICADA PELO TRÂNSITO DE PORTO VELHO

GEOGRAPHIC AREA URBAN: THE MODIFIED BY TRANSIT PORTO VELHO LANDSCAPE

ESPACIO GEOGRÁFICO HURBANO: LA PAISAJE MODIFICADA DEL TRÁNSITO DE PORTO VELHO

Telma Ferreira

telmaferreira.pvh@hotmail.com
Universidade Federal de Rondônia

Solano Ferreira

solano.ferreira@ig.com.br
Universidade Federal de Rondônia

RESUMO

Nos espaços onde predominam a ação humana, a modificação acontece em rápida aceleração. Este último carrega na história saudades, sentimentos e sofrimentos que nem sempre são ouvidos ou entendidos pelos integrantes da urbanização espacial de uma cidade. Pensar a modificação da paisagem de Porto Velho nos últimos anos conduz ao diálogo entre, espaço geográfico e o trânsito urbano sobre a luz da ciência geográfica. Destarte o objetivo da pesquisa consiste em apresentar um estudo desenvolvido com moradores dos Bairros Eletronorte e Jardim Eldorado, a partir da historicidade de duas realidades diferentes que mesclam a paisagem do trânsito. A pesquisa segue fundamentada no método hermenêutico de abordagem fenomenológica, os resultados apontam para uma reflexão sobre a modificação da paisagem urbana do trânsito na capital de Rondônia.

PALAVRAS – CHAVE: Espaço Geográfico. Trânsito. Urbano. Paisagem.

ABSTRAT

In areas where human action predominates, the modification happens in rapid acceleration. The latter carries the history longing, feelings and sufferings that are not always heard or understood by members of the spatial urbanization of a city. Think of the old port of landscape changes in recent years leads to dialogue between geographical space and the urban traffic light on the geographical science. The objective of the research is to present a study conducted with residents of two neighborhoods, Eletronorte and garden Eldorado, from the historicity of two different realities that mix the traffic landscape. The research follows based on the hermeneutical method of phenomenological approach and the results point to a reflection on the modification of the traffic urban landscape in the capital of Rondônia.

KEY WORDS: GEOGRAPHICAL SPACE. TRANSIT. URBAN. LANDSCAPE.

RESUMEN

En los espacios donde predomina la acción humana acontece la modificación aceleradamente. Esto último lleva nostalgias, sentimientos y sufrimientos que no siempre son escuchados o atendidos por los integrantes de la urbanización especial de la ciudad. Pensar la modificación del paisaje urbano de Porto Velho lleva a un diálogo entre espacio geográfico y o tránsito urbano sobre la luz de la ciencia geográfica. Así, el objetivo de la investigación consiste en presentar un estudio desarrollado con personas de los barrios “Eletronorte” y “Jardim Eldorado” a partir de la historia de dos realidades diferentes que se mezclan con el paisaje del tránsito. La investigación está fundamentada en el método hermenéutico de enfoque fenomenológico. Los resultados apuntan para una reflexión sobre la modificación del paisaje urbano de tránsito en la capital de Rondônia.

Palabras claves: Espacio Geográfico, Tránsito Hurbano, Paisaje.

INTRODUÇÃO

O conceito de espacialidade representa as ações e relações sociais de vivências construídas decorrente de produções relacionadas a ação humana. Dessa maneira os conceitos de espaço vivido que foram evidenciados por Fremont (1980), Dardel (2011) e Bollnow (2008), são fatores intrínsecos ao estudo da ciência geográfica, este ganha seu significado dependendo das relações sociais que as identificam suas culturas, costumes e significados atribuído por cada pessoa. Neste fator as relações humanas desenvolvidas no entorno do trânsito nas grandes metrópoles permeiam a modificação do espaço geográfico traçando itinerários muitas vezes construídos historicamente e socialmente em penumbras desumanas arraigadas de tristezas e perdas de identidade.

Os hábitos sentimentais praticados por longos tempos, acabam alicerçando a cultura da sociedade ocupante desse espaço, embora o aspecto cultural represente patrimônio para quem o constrói, a falta de consciência dos condutores de veículos automotores têm modificado o espaço urbano em Porto Velho, principalmente nos bairros que tiveram uso e ocupação do solo realizado sem planejamento e de maneira desordenada, tal ação é evidenciada nos bairros Eletronorte e Jardim Eldorado que carregam em sua estrutura sinais de descaso e desprezo.

As ações dos ocupantes do espaço urbano desses bairros na cidade de Porto Velho referendam esta pesquisa, permitindo um entendimento do espaço geográfico modificado por um trânsito diferenciado pela verticalização da cidade em sua área urbana. Enquanto no Bairro Eletronorte, não ocorreu uma ocupação ordenada, planejada sob primícias de

critérios urbanísticos, o Bairro Jardim Eldorado tornou-se devido investimento em cenário de disputa, imobiliário, de desrespeito e morte no trânsito.

A contribuição da pesquisa consiste em retratar essa ocupação do espaço urbano a partir do estudo de duas categorias de análise da geografia, a saber espaço e paisagem, estes identificados em dois bairros, escolhidos um por não contemplar infraestrutura em água encanada, asfalto, iluminação pública e apresentar más condições de trafegabilidade. O outro por tornar-se um centro comercial e ter um trânsito caótico, congestionado e paisagem verticalizada onde as estreitas ruas e avenidas servem de palco de disputa e desrespeito praticado pela ação coletiva ou isolada de muitos condutores de veículos em circulação¹ viária.

Embora o estudo centra-se em uma pesquisa desenvolvida com moradores e condutores que moram nestes dois bairros são estudadas sobre o ponto de interpretação pelos participantes da pesquisa, sua subjetividade, seus sentimentos conduziram ao entendimento das ações praticadas no trânsito, as quais servirão de análise no estudo apresentado.

As características das comunidades residentes nesses bairros suas diversidades presente na disputa pelo espaço urbano, considerando os aspectos socioeconômicos, político, cultural e seus sentimentos em relação a paisagem modificada. A subjetividade social, política e cultural da pesquisa, mescla-se ao espaço geográfico de acordo com as peculiaridades existentes em cada localidade.

Torna-se importante uma abordagem fenomenológica da ocupação, para entender os hábitos e costumes para assim traçar um itinerário de sua ação no espaço geográfico e as modificações da paisagem.

ESPAÇO GEOGRÁFICO URBANO

A geografia humanista tem o propósito de alcançar a compreensão do ser humano, em sua condição e no meio em que vive. Por meio dela, busca-se entender e explicar como as atividades e os fenômenos humanos influenciam e são influenciados pelo espaço geográfico, e como se dá o processo de conscientização humana.

¹ Entende-se por circulação viária, a circulação de todos os sujeitos do trânsito, sendo estes: pedestres, condutores, agentes de trânsito, dentre outros estabelecidos pela Lei 9503 de 1997 Código de Trânsito Brasileiro.

Embora a categoria de análise e o conceito geográfico de espaço e paisagem sejam distintos, cada um com sua singularidade, o espaço é entendido como amplo e muitas vezes desconhecido em sua amplitude, por isso busca-se o conceito utilizado por Fremont de espaço vivido que “parece assim constituído por uma compactação de estratos sucessivos que se acumulam, se apertam, se esbaram, se esquecem mais ou menos [...]. Esta estratificação comporta evidentemente componentes pessoais, próprios de cada indivíduos” (FREMONT, 1980, p. 28).

A partir das ideias de Fremont a respeito do espaço os seres humanos se relacionam de diversas maneiras, os estudos da gênese geográfica são pensados e entrelaçados à historicidade dos fatores que remetem as construções espaciais, históricas e políticas de uma sociedade, mesmo percebendo que estudos geográficos buscam focar o mundo presente a história dos lugares permanecem em detrimento do sentimento social que o construiu. Assim, certas extensões de tempo permanecem bem presente nas relações sociais e nas inter-relações dos fenômenos geográficos, neste sentido:

O espaço vivido, em toda a sua espessura e complexidade, aparece assim como o revelador das realidades regionais; estas têm certamente componentes administrativos, históricos, ecológicos, econômicos, mas também, e mais profundamente, psicológicos. A região não é, pois um objeto com realidade em si, tal como o geógrafo ou qualquer outro especialista não são analistas objetivos de um universo como que exterior ao próprio observador, do mesmo modo que a psicologia dos homens se não poderia reduzir a uma racionalidade dos interesses econômicos ou das adaptações ecológicas (FREMONT, 1980, p. 17).

As conexões existentes nas relações entre os fenômenos geográficos e as relações sociais, acenam para um entendimento, da importância do homem enquanto fator predominante no espaço, em consequência do fator, a diversidade humana exerce influências na modificação da paisagem conectando o espaço natural à modificação da paisagem, que por sua vez vai deixando na memória dos moradores características marcantes impostas por construções, sentimentos, ações, a saber fatores subjetivos e objetivos implícitos e explícitos no espaço. Sobre este aspecto, Correa (2001) pontua “a razão simbólica constitutiva do processo de construção da paisagem, desnatura seu significado e revela sua dimensão cultural” (LUCIARI, *Apud* CORRÊA, 2001.p. 09).

Por esse entendimento, o significado que aqui evidencia-se, consiste não apenas em sociedade e paisagem em seu sentido material, mas entre modo de vida e cultura voltados para o uso do espaço materializado e sentido na paisagem.

Dentre os vários desafios que os geógrafos tendem a decifrar, apresenta-se em destaque, a realidade vivenciada no trânsito das cidades. Este fator já atinge as organizações sociais, os fluxos de veículos entre centro e periferia ocasionam perda de tempo, a falta de planejamento das vias o estreitamento das pistas, estes desencadeiam diversos problemas urbanos. No exemplo do trânsito em Porto Velho, já há superação de vítimas equipando-se as guerras existentes em países de grandes conflitos, as estatísticas apontam em média de 5 acidentes por dia, e nos finais de semana este número tende a crescer em proporção de gravidade e quantidade.

A excessiva mortalidade no trânsito e a necessidade de organização do espaço geográfico urbano expressam a preocupação pela temática, para Ximenes, (2008) o espaço é a compreensão do homem sobre o meio em que vive, onde este revela a qualidade das atividades desenvolvidas frente a conscientização humana. Assim, o espaço passa a ser considerado como instância da sociedade, mesclado aos artefatos, representados através das ações e objeto sobre o sistema, ou seja, o espaço permanece em detrimento da ação humana.

Segundo Claval (2007, p.13) “As práticas que modelam o espaço ou que são desenvolvidas no sentido de utilizá-lo misturam estreitamente o ato”, representando o ambiente natural e o círculo social. Para tanto, Firkowski (2012, p.41 *apud* ARNKOFF, 1980) desenvolve o raciocínio que “o ponto de vista é construtivo na medida em que a significação de um acontecimento ou a configuração das entradas dos dados é construída pelo indivíduo”, dessa maneira, a imagem da paisagem é ordenada mentalmente de acordo com a seleção de cada um, mas para tal o dado oferecido deve ser visto pelo sujeito que vive e compreende esse dado como paisagem.

Quando as mudanças no espaço se aceleram, a sociedade incorpora suas energias, que dependendo das relações que os construiu, os sentimentos aprisionam os habitantes do espaço degradado. Sobre este aspecto, Soja (1993) afirma:

[...] o espaço em si pode ser primordialmente dado, mas a organização e o sentido do espaço são produto da translação, da transformação e da experiência sociais [...] O espaço socialmente produzido é uma estrutura criada, comparável a outras construções sociais resultantes da transformação de determinadas condições inerentes ao estar vivo (SOJA, 1993, p. 101-102).

Para um trânsito harmônico e organizado, Rozestraten (1988) apresenta três condições necessárias para manter o ambiente saudável: a presença de estímulos ou de situações que possam ser observadas e percebidas, adaptação comportamental em relação a esta

situação e um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente aos estímulos percebidos na situação. No sistema do trânsito Moreno (2005) vem confirmar o enunciado por Rozestraten quando diz: É preciso ter em mente que o governo mais difícil é o de si mesmo, é dominar as rédeas do próprio comportamento, não se deixar levar pelos impulsos mais primários, mas canalizá-los de forma adequada por meio da inteligência e da vontade (MORENO, 2005, p. 243).

A própria estrutura das vias, agrega sentimento de desordem, sendo este um enigma na vida da sociedade, transfere para a paisagem o descaso e desrespeito pelo patrimônio que o homem mesmo tombou. Para Luchiari (*apud* CORRÊA, 2001, p. 13) “a paisagem é forma e aparência. Seu verdadeiro conteúdo só se revela por meio das funções sociais que lhe são constantemente atribuídas no desenrolar da história”. As ações humanas no trânsito viário apoiam em posturas que dão frieza as causas de insegurança no trânsito onde desencadeia a imagem negativa da paisagem.

Para Claval (2007, p.14) “A paisagem carrega a marca da cultura e serve-lhe de matriz”. Neste caso, a história da cidade, fica presa a modernidade e o progresso, que quisera ser progresso se não ficasse para trás os primeiros habitantes do lugar.

Pensar nos excluídos do progresso possibilita refletir sobre a diferenciação de direitos constitucionais presentes na desigualdade de classe. Neste entendimento insere-se a realidade vivenciada entre os habitantes do local, onde a dependência do veículo para deslocamento residência-trabalho ou passeios aumentou o número de congestionamentos. Segundo Mauro (2001, p. 21) “pode-se encontrar famílias onde vários membros possuem cada um seu veículo. Esta dependência do veículo trouxe mais congestionamentos, mais acidentes de trânsito, mais sedentarismo, aumento de problemas cardiovasculares entre outros” (*sic*).

Convém destacar que o crescimento desordenado do trânsito reflete diretamente na modificação da paisagem, nos locais onde o bairro cresceu desordenadamente em grande aceleração, a urbanização, verticalização da cidade e o planejamento viário não acompanhou a evolução do lugar, em consequência desta urbanização a consciência no trânsito continua a passos lentos, o mundo globalizado e as influências tecnológicas não trouxeram mudanças de posturas comportamentais às pessoas que são parte integrante do processo de evolução.

Segundo Ribeiro (2010, p. 84) “O excesso de automóveis particulares traz consigo graves problemas de trânsito, tais como os congestionamentos crônicos e aumento dos índices

de acidentes”. Por outro lado nos bairros onde não houveram um crescimento considerável, o estado é de abandono. Ruas emburacadas, pouco ou quase nenhuma infraestrutura urbana, no que consiste água encanada, saneamento básico, até mesmo a iluminação das vias estão comprometidas nestes locais, empresas e comércios não se organizam neste espaço o que ocasiona em alvo da centralização de marginais.

Em consequência da qualidade de vida as ações desenvolvidas por populares em lugares não apropriados para a demanda, causam uma série de hábitos que no decorrer do tempo acomodam-se à vivência de sua comunidade. Neste caso específico do trânsito, as pessoas acostumam a degradarem o meio em que vivem abrindo caminhos nos acostamentos e deteriorando os caminhos existentes, modificando assim, em vias sem planejamento, estrutura e sinalização.

Com o passar do tempo outros entraves somam-se ao fator de desordem urbana, abrindo buracos e construindo favelas, que transformam o espaço urbano, modificam a paisagem da cidade.

FATORES METODOLÓGICOS DA PESQUISA

Os artefatos metodológicos que constituem este estudo utilizaram-se da técnica da pesquisa de natureza descritiva, onde foi possível observar os moradores, motoristas dos dois bairros estudados e o meio em que estão inseridos no trânsito e na circulação viária, estes últimos estão presentes neste estudo, não apenas como objeto da pesquisa, mas como agente da mesma, os quais conjuntamente com as teorias geográficas sustentam os argumentos na análise dos dados alcançados.

A questão do cuidado metodológico é que define preocupação sistemática em torno da cientificidade do que se produz. Em termos práticos, ressalta a autoridade do argumento, em desfavor do argumento da autoridade, preferindo ostensivamente, a habilidade de fundamentar com coerência e consistência a textos epistemologicamente despreocupados. O cuidado metodológico evita certezas, dicotomias banais, evidências empíricas, leituras apressadas, tomadas parciais de autores e teorias e toda forma de superficialidade na produção científica (DEMO, 2003.p. 353).

Foi utilizada a pesquisa qualitativa descritiva que proporciona um contato direto com o entrevistado mediante a aplicação de questionários e entrevistas² com os participantes da pesquisa, a partir dos quais foram adquiridos os dados que propiciaram resultados

² Entende-se por questionário o instrumento de coleta de dados constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do pesquisador, com perguntas abertas e fechadas.

esclarecedores dos objetivos construídos nesta pesquisa, por isso, Rapozzo (2002, p. 53) “a pesquisa descritiva observa, registra e analisa fatos ou fenômenos [...] especialmente do mundo humano, buscando conhecer as mais diversas e complexas relações que acontecem na vida social, política e econômica”.

O bairro Eletronorte por ser um dos bairros bem antigos da cidade de Porto Velho e continuar com pouca ou quase nenhuma infraestrutura, onde, as ruas e caminhos prejudicam a paisagem local, o acesso ao centro da cidade é apenas pela Avenida Campos Sales, esta com um trânsito congestionado e marcado por muitos acidentes ocasionados pelo tráfego congestionado e a sinalização precária nos cruzamentos. O outro bairro, o Jardim Eldorado muito mais recente que o anterior, sua urbanização teve crescimento acelerado e os moradores dos bairros vizinhos são os trabalhadores no centro empresarial situado na Avenida Jatuarana.

O investimento na infraestrutura desse bairro, água encanada, esgoto, asfalto, sinalização trouxe de todas as localidades empresários que investiram em seus negócios isso possibilitou um crescimento ao bairro, o qual teve impacto em sua paisagem, esta propiciada pela vinda de moradores e comerciantes de outros bairros da cidade.

Participaram da pesquisa 100 (cem) moradores, dentre eles 50 (cinquenta) do Bairro Eletronorte pedestres; e 50 (cinquenta) do Jardim Eldorado condutores, por isso atravessam a avenida de grande fluxo de veículos, a Campos Sales todos os dias para chegar ao serviço; 10 (dez) empresários donos de lojas, farmácias e mercado do Bairro Jardim Eldorado e ainda três pessoas entrevistadas, duas residem no bairro Eletronorte e uma reside no Bairro Jardim Eldorado. Ambas por serem moradoras antigas no local e terem acompanhado toda história de mudança e urbanização dos dois bairros.

Totalizando 163 (cento e sessenta e três) participantes da pesquisa. Vale ressaltar que esta amostra é suficiente para assegurar a qualidade na pesquisa considerando os objetivos do estudo e a profundidade dos dados coletados. Desta maneira Sposito (2004) enfatiza que para que haja coerência em uma pesquisa o método e a metodologia devem coadunar pois,

[...] a questão do método é fundamental porque se trata da construção de um sistema intelectual que permita, analiticamente, abordar uma realidade, a partir de um ponto de vista, não sendo isso um dado *a priori*, mas uma construção no sentido de que a realidade social é intelectualmente construída (SPOSITO, 2004, p. 24).

O método que norteou o caminho das análises geográficas para fundamentação desta pesquisa nos possibilitou uma gama de interações em evidenciar a teoria a partir do método hermenêutico, apoiado em uma abordagem fenomenológica, justificam o entendimento geógrafos sobre os conceitos de espaço e de paisagem, tratam em essência da proposição do espaço social, como produto das relações sociais em sua produção e reprodução e, ao mesmo tempo, como suporte para que elas aconteçam.

A fenomenologia compreende o espaço como sua essência, pois ele é elaborado a partir da compreensão dos elementos presente na realidade estudada, e nesse entendimento, o que os diferencia é a forma como as relações sociais se constroem em cada espacialidade, por isso que o método fenomenológico exposto por Dardel (2011, p. 189) “as essências só podem ser tratadas a partir da experiência do fato, e o fato só pode ser tratado considerando-se a visão das essências. Há um relacionamento dialético entre só processo, ou melhor, holístico”.

As reproduções culturais são construídas no modo de vida, nas palavras, relações e reproduções sociais, estas representam a espacialidade geográfica onde segundo Santos (2006) a natureza do espaço reside no entendimento do resultado de variáveis naturais, materiais e das ações humanas. Assim as ações ganham vida nos objetos representados, manifestados através da intervenção humana já que, “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 2006, p.63). Essa compreensão dialética de Santos é exposta para referendar a modificação estrutural da ação humana no espaço urbano enquanto modelador da paisagem, contudo as análises são fenomenológicas onde a construção não é compreendida de maneira factual e materialista e sim subjetiva e objetiva.

Por isso a “pesquisa qualitativa supõe o contato direto do pesquisador com o ambiente que está sendo investigado, esta se caracteriza em buscar a relação real vivenciada dos empregados e empregadores onde para Silva (2011), “é justamente por esta razão que precisam ser desenvolvidas pesquisas para compreender as estruturas espaciais que sustentam as formas dominantes” (SILVA, 2011. p.37). Neste sentido, as ferramentas de modernização e desenvolvimento da cidade, devem voltar-se para o problema central, as relações sociais.

Neste panorama, os bairros Eletronorte e Jardim Eldorado, são identificados pelos seus habitantes que embora residem na mesma cidade, tem os mesmos direitos

constitucionais, estando distantes uns dos outros apenas por alguns metros, estão economicamente e socialmente separados pela infraestrutura urbana da cidade.

Segundo Sposito (2004) a hermenêutica com abordagem fenomenológica consiste na interação com todos os elementos do processo, estes elementos aqui estão representados em vivências, sentimentos, histórias e desigualdade em direitos constitucionais presente nas duas comunidades estudadas, moradores do bairro Eletronorte e moradores do bairro Jardim Eldorado.

Os elementos de análise foram constituídos, por meio das amostras pesquisadas nos questionários, entrevistas e observação. Segundo Blache et all Hartshorne (1978) o estudo individualizado dos fenômenos dão mais compreensão da totalidade, considerando as inter-relações presentes na realidade pesquisada. Na coleta de dados, as características presentes nas histórias das moradoras e na fala dos empresários, dão sustentação ao método definido neste estudo onde “o conceito de intencionalidade ocupa um lugar central na fenomenologia, definindo a própria consciência como intencional, como voltada para o mundo” (SPÓSITO, 2004, p.36)

A pesquisa busca a subjetividade nas ações vivenciadas no trânsito e a valorização do mundo vivido pelos moradores e condutores dos dois bairros além dos outros componentes da pesquisa contribuem para a fenomenologia presente nas vivências e nas essências, mostradas nos fatos pesquisados.

Segundo o Sentimento dos moradores do setor empresarial, foi elaborado a questão: o que levou você montar seu negócio nesta zona da cidade?

Empresário 1: Hoje a Jatuarana é um centro empresarial de comércio, as pessoas dos bairros vizinhos encontram no Eldorado tudo que encontram no centro da cidade, isto valoriza o local e chama mais investimento para o bairro.

Empresário 2: Eu morava na Arigolândia, um bairro no centro de Porto Velho, até hoje tenho minha casa lá, porém a Avenida Jatuarana é muito movimentada e tudo que você coloca para vender você vende, é um lugar para investimento comercial.

Empresário 3: Bem onde tem gente tem doença, e se tem doença deve ter farmácia, as pessoas daqui iam a outro local comprar remédio, hoje tem tudo aqui.

Empresário 4: o crescimento acelerado, a avenida principal “ Jatuarana” e a possibilidade da mão de obra com menos custo, já que todos meus funcionários moram aqui perto, facilita a chegada no serviço sem auxilio de vale transporte.

Empresário 5: Várias oportunidade de empreendimento. Aqui é o eldorado do sucesso, todo mundo vem para cá e não tem como não vende (Fonte: QUESTIONÁRIO, 2012 – Empresários de: gênero alimentício, perfumaria, farmácia, sapatos e roupas).

Segundo as respostas das pessoas pesquisadas, as questões da infraestrutura, da urbanização atraíram para o local o sucesso no empreendimento, vislumbam, oportunidades e investimentos que segundo os pesquisados, têm retorno garantido. A

estrutura do bairro facilita o acesso e mão de obra mais fácil, logo “a dimensão espacial das relações econômicas (...) como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital/trabalho” (NETO & ARRUDA, 2010, p.128).

O Bairro Jardim Eldorado teve grande aceleração, e junto a esta, a aglomeração de pessoas que dificultam o trânsito na localidade, embora este fator seja alvo de preocupação para as pessoas que circulam no trânsito, para os moradores do ramo econômico, serve de poder e lucro.

Figura 1: Motoristas que residem no bairro Jardim Eldorado que utilizam o trânsito para o centro da cidade.



Os motoristas residentes no bairro Jardim Eldorado, também são vitimados pelo trânsito caótico das avenidas em estudo. Dependendo da hora, do dia da semana ou véspera de feriado, este caos tende a aumentar. A falta de planejamento mesclado à má organização do espaço, produzem um sentimento de angústia e nervosismo, em detrimento deste fator, a falta de sinalização viária, e de pista destinada a ônibus ou veículos longos, faz com que o espaço seja disputado entre ciclistas, motoristas e pedestres, este último sai sempre em desvantagem. Assim “O espaço social agrupa as coisas produzidas e envolve suas inter-relações” (BOLLNOW, 2008, p.18). Para o estabelecimento do conceito de espaço geográfico foi necessário “geografizar” pensar, sentir e entender o mundo na perspectiva geográfica e o entendimento da “fenomenologia, a interpretação das figuras poéticas ocupa amplo espaço” (*Idem, Ibidem*, p.18).

Transformar a estrutura das vias dando condições de trafegabilidade torna-se em algo bem mais desafiador, já que o surgimento do bairro Jardim Eldorado, originou-se de uma

invasão de terra e cresceu sem planejamento e estrutura organizada. Os sentimentos que preenchem o espaço habitado são caracterizados na disputa pelo espaço urbano, se pensarmos nas relações construídas neste espaço Frémont (1980) endente quando diz que

[...] combinação de elementos econômicos, ecológicos, sociológico e demográficos num espaço reduzido, [...] visualiza-se através de uma forma que se integra na paisagem local e regional. Aquilo que representa deve ser descrito um pouco com uma linguagem, a linguagem dos homens falando com o espaço como um meio de expressão. Esta análise interna dos lugares e a procura de estrutura comum conduzem a uma definição de algumas grandes posições de civilizações (FRÉMONT, 1980, p.139).

Por isso a paisagem é comprometida pela arquitetura da cidade. O problema da infraestrutura urbana, no uso e ocupação do solo não é novo, ele apenas se agravou com o crescimento do bairro. As vivências e experiências evidenciadas no trânsito urbano, apresentam uma paisagem onde o espaço geográfico reflete a forma de esquecimento dos governantes.

Por não realizarem sua tarefa de projetos, políticas públicas e educação de trânsito, os gestores públicos permitem que cada grupo desenvolvam em sua prática, maneiras de sobreviver em meio ao desrespeito e desordem na circulação viária, “os homens, ao sentirem apenas esta natureza, desprovida de bondade como de malícia, nada fazem além de seguir leis necessárias e imutáveis produzindo e destruindo seres, fazendo sofrer aqueles que ela tornou sensíveis (GOMES, 2011, p.78). A saber as formas geográficas da espacialidade, têm influências sobre o ambiente permeando as relações presentes no espaço habitado.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro § 2º do Art. 1º “o trânsito, em condições segura é um direito de todos e um dever dos órgãos ou entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, a este cabendo no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito”. Pode-se constatar que este artigo do Código de Trânsito, não é legitimado na vida dos cidadãos do bairro Eletronorte, a necessidade de organização espacial no trânsito das vias que dão acesso aos trabalhadores do bairro aos seus locais de trabalho, estão bem identificadas como descaso do poder público.

A categoria de análise no seio da pesquisa representa o espaço que embora as leis assegurem ser de direito de todos, ainda prevalece predominado pela classe alta da maior parte da população brasileira, e ver-se esse fato nos bairros estudados.

Neste caso específico o trânsito para os trabalhadores autônomos e formais, serve de obstáculo que poderá desencadear risco de morte para o trabalhador, pois:

Entre pessoas sociais de um lado, e as formas espaciais de outro, aparece um elemento mediatizador que os processos sociais originem as formas espaciais. Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ações pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade (CORRÊA *apud* NETO & ARRUDA, 2010, p. 276).

A realidade cotidiana das pessoas leva a construção das relações sociais e para cada sociedade o espaço representa vivências que as integram por meio das atividades desenvolvidas, para tanto, as teorias buscam descrever uma dada realidade, para Dona Pinina, essa realidade deveria ser entendida, pois em sua fala a moradora do bairro Eldorado há 29 (vinte e nove) anos, viu o início da construção da Avenida Jatuarana, e a saudade de uma paisagem harmônica e calma, deram espaço para o medo, a prisão e o barulho dos motores automobilístico na avenida.

Eu moro há 29 (vinte e nove) anos nesta casa, eu morava na Nova Porto Velho e vim morar aqui por causa do sossego. Hoje não saio mais de casa a não ser para ir a igreja. A Rua Jatuarana é muito movimentada, não tem faixa para pedestre e eu só atravesso se alguém me ajudar. Os carros não param é uma fila que dar medo. Para uma velha assim como eu, só resta o espaço da minha casa (Maria Penina, 82 anos Moradora do Bairro Jardim Eldorado).

Os números crescentes de automóveis criou uma situação de crise, que perdura e constitui uma das características da sociedade urbana. Frémont (1980, p. 51 *apud* RIMBERT s/d) no seu ensaio sobre paisagem urbana sublinhou o símbolo do labirinto da cidade em círculo como “orgânica, intestinal, compartimentada como um ninho, sombra e luz, perfumada como um poema”.

E, a paisagem também pode ser entendida a partir de Neto & Arruda (2010, p. 232), quando diz: “A beleza que a paisagem possui, atrai muitas pessoas com o intuito de usufruir deste espaço”, mas no caso do bairro de Dona Pinina no crescimento do mesmo não houve planejamento adequado, no intuito de minimizar os impactos ocasionados pela ocupação desordenada e a desorganização espacial permeia também na vida sentimental da entrevistada que possui em sua vida penumbras da modernidade vivenciada.

É possível perceber, as transformações que as paisagens produzem nos sentimentos de saudades que refletem na qualidade de vida. Para Silva (2011, p. 108) “um espaço com características bem peculiares, resulta das relações sociais”, a vida nos centros urbanos acabam aprisionadas e as lembranças do passado carregam sentimento de impotência

frente ao progresso sem planejamento viário. A vida neste local entrelaça a paisagem antiga deixada no espaço e configuradas na paisagem.

A outra entrevistada faz parte da história do bairro Eletronorte, dona Hilda, moradora há 39 (trinta e nove), neste bairro, na época que veio residir este se chamava Floresta, pois o que existia no local era apenas uma área de floresta, com poucas casas construídas. A Avenida Campos Sales, única via de acesso ao local era apenas uma estrada pouco utilizada para chegar a uma olaria, Dona Hilda Lembra bem desta época:

Lembro-me quando vim morar aqui. O Humberto era taxista e nós morávamos de aluguel. Um dia ele disse que não pagaria mais aluguel e já chegou com um carro para fazer a mudança. Viemos parar neste lugar. Não tinha luz, era só mato e tinha muita carapanã. Ali em baixo, era um rio d'água bem limpinha, nós usávamos para beber, lavar roupa e tomar banho. Depois virou um esgoto e hoje é isso aí que você está vendo.[...]

Eu pouco saio de casa, a Campos Sales fica muito longe e sem transporte neste lugar eu não consigo chegar lá sozinha., até consigo, mais as meninas tem medo de me deixar ir só (ILDA FERNANDES, 87 anos moradora do Bairro Eletronorte).

A história de dona Ilda assemelha-se a de dona Penina, pela saudade da paisagem antiga, no entanto possui proporção diferente do ponto de vista fenomenológico. Enquanto dona Penina amarga o barulho dos motores, dona Ilda vive a solidão de não ter transporte público em frente sua casa. A história é construída a partir das vivências de seus habitantes, se por um lado o progresso ganha tecnologia e evolução, por outro traz tristeza e angústia. O que fica é o descaso que continua presente nos dois bairros estudados.

Outra moradora do Bairro Eletronorte, compartilha das lembranças de dona Ilda. Dona Izaura outra moradora, lembra de sua chegada ao bairro e vivencia uma realidade de anos no mesmo patamar de desigualdade urbana.

Na época que vim morar aqui, meus únicos vizinhos eram seu Humberto e dona Ilda. Eu ficava na Tupy e vinha a pé de lá até aqui. Dos meus 9 (nove) filhos quatro nasceram aqui. A moça quando nasceu, foram atrás de um carro quando o carro chegou eu já tinha ganhado. Eu morava no beradão na beira do rio, quando casei vim morar aqui, tudo era difícil. Hoje melhorou, tenho luz, moro em uma casa melhor, mas tudo que preciso comprar tenho que ir ao Jardim Eldorado. Porque aqui não tem nada, só poeira no verão e lama no inverno (IZAURA CONCEIÇÃO DA SILVA, 65 anos – Moradora do Bairro Eletronorte há 40 anos).

Os aspectos subjetivos que se apresentam estranho composto de emoções, sentimentos que são inseparáveis, por isso se conceitua na Geografia, como o espaço-tempo-vivido e os ritmos tempo-espaciais. “O espaço vivido parece assim constituído por uma compactação de estratos sucessivos que se acumulam, se apertam, se esboroam, se esquecem mais ou menos... Esta estratificação comporta evidentemente componentes pessoais, próprios de cada indivíduos” (FRÉMONT, 1980, p. 28).

Para Dona Izaura seu espaço habitado é preenchido de afetividade, olharmos sua história percebe-se que a realidade nunca é exaustivamente conhecida, não importa quantas sejam as perspectivas humanas, há de refletir as relações de afetividade e sentimentos da pessoa pela paisagem construída onde vive, pois toda sua história preencherá seu interior.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçar um paralelo entre espaço geográfico, trânsito e as modificações ocorridas na paisagem em decorrência da ação do homem sobre os fatores que compõem o desenvolvimento de Porto Velho, proporcionou algumas reflexões, as quais pretende-se descrever nesta consideração.

Para consolidar esta análise partimos do princípio que o espaço geográfico compreende da historicidade das pessoas, das relações presente no modo de vida, relações de poder, dinâmicas culturais e políticas que referendam as ações de uma sociedade. Em tudo que o homem faz, constrói e consome, traduz em transformação do espaço natural o que se questiona neste argumento, são os fatores que extrapolam os limites físicos das cidades, dando espaço para as características da paisagem manchada pelo descaso e desrespeito aos seus habitantes.

As conexões existentes nas relações entre os fenômenos geográficos e as relações sociais acenam para um entendimento, da importância do homem enquanto fator predominante neste espaço, em consequência deste fator a diversidade humana exerce influências na modificação da paisagem, esta por sua vez, vai deixando na história as características marcantes nos seus contemporâneos.

Assim as representações no meio urbano, são facilmente entendidas quando observamos as características peculiares de cada comunidade em sua história e rotina diária, através de suas ações de sobrevivência, esta última, presente na espacialidade sentimental representando as questões de desigualdade entre as pessoas moradoras dos bairros Eletronorte e Jardim Eldorado. E refletir as várias emoções presente nos sentimentos que o aprisionam as moradoras dos bairros em estudo, foi o que motivou para o entendimento minucioso da realidade presente em dois bairros da cidade de Porto Velho.

O espaço urbano enquanto fenômeno geográfico apresenta-se como um conjunto de processos coordenados pela ação humana porém, as complexidades que existem em torno do mesmo, exigem grande aprofundamento das pesquisas com vistas a compreender como a cidade se produz e reproduz, como compreende um todo ao mesmo tempo homogêneo e heterogêneo, os espaços urbanos são, de modo geral, facilmente reconhecíveis na paisagem.

Assim, cada espaço urbano apresenta suas especificidades, particularidades e singularidades do próprio meio que o constituiu, como as pessoas se inserem e são inseridas neste espaço, torna-se em um desafio de estudar as diferenciações de apropriação do espaço urbano que ocorrem sob determinadas lógicas sócioespaciais, produzindo assim tecidos urbanos que se complexificam à medida que são aprofundadas as relações culturais traçadas por seus habitantes.

As relações sociais na espacialidade urbana não podem ser entendidas apenas no sentido econômico/ produtivo, mas também pelo seu conteúdo como uma produção social, política e cultural. É preciso compreender que a cidade é produzida em relação a um conjunto complexo de práticas sociais, que envolvem toda extensão das mesmas. Esta interpretação do sentido, da produção do espaço, permite ultrapassar gerações para autenticar uma realidade de princípios éticos e morais do cidadão a partir da própria ação do homem.

E preciso refletir que o espaço construído da cidade possui uma ocupação política intencional, tanto pelo Estado quanto pela sociedade. O que faz do mesmo ser produtivo, valorizado, são as ações desenvolvidas pela sociedade em detrimento do seu uso. E neste panorama as intencionalidades na ordenança de seu uso, estão subordinadas aos interesses de valores, estes últimos são criados de acordo com as realidades peculiares das relações, homem, natureza espaço e paisagem.

Partindo do entendimento que o espaço geográfico urbano corresponde ao espaço construído e alterado pelo homem, há de se definir que este, torna-se palco das realizações humanas das quais originam as relações entre os homens e a natureza, visto que este mesmo abriga uma diversidade de elementos naturais, a transformação e modificação realizada de maneira positiva contribui para uma urbanização organizada que dependerá da vontade e consciência dos que as produzem.

E neste panorama o conjunto de atividades desempenhadas pelas sociedades sucessivamente promove a modificação da paisagem geográfica. Diante dessas

considerações constata-se, que o espaço urbano geográfico e a paisagem das cidades não são estáticas, suas alterações são produtos das ações desenvolvidas pelo humano sobre a natureza e todas as relações sociais ao longo da história.

Cabe questionar neste caso, que sentimento permeia o pensamento dos habitantes dos bairros estudados: Evolução? Esquecimento? Constrangimento? Ou simplesmente abandono. Se ações emergentes de políticas de empreendimento não se voltarem para as duas realidades estudadas, os direitos das pessoas continuarão silenciados por um sistema que exclui o cidadão portovelhense.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Congresso Nacional. **Código de Trânsito Brasileiro**. Instituído pela Lei 9.503, de 23.09.97 – Brasília: DENATRAN, 2002.

BOLLNOW, Otto Friedrich. **O homem e o espaço**. Curitiba: Editora UFPR, 2008.

CLAVAL, P.. **A geografia Cultural**. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 2007.

_____. **Epistemologia da Geografia**. Florianópolis: UPSC, 2011

CORRÊA, R. L. & ROSENDAHL, Z.. **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ,2001.

DARDEL, E.. **O homem e a terra**. São Paulo: perspectiva, 2011.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito – **Coleção Serviços de Engenharia – Manual de Segurança de Trânsito – Acidentologia**, 1 edição: Brasília, 2000.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F.. **Texto 2 – Reflexões epistemológicas: O método científico a observação. A construção da Ciência**. São Paulo, 1995. DINTER/UNIR: Porto Velho, 2012

FRÉMONT, A.. **REGIÃO, ESPAÇO VIVIDO**. Coimbra:Amediana,1980

GOMES, P. C. da C.. **Geografia e Modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

HARTSHORNE, R.. **Proposito e Natureza da Geografia**. 2.ed. São Paulo,huciter: Editora da Universidade de São Paulo,1978

HAESBAERT, R.. Território e região numa "constelação" de conceitos. In: MENDONÇA, F.; S., C. L. L.; SILVA, M. (org.). **Espaço e tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. Curitiba: Ademadan, 2009.

MAURO, M. L. F.. Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas, São Paulo. **Tese** de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas, 2001. Disponível em <<http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000238341>>. Acesso em 01 Abr 2012.

MORENO, C. I.. **Educar em valores**. São Paulo: Paulinas, 2005.

MEDEIROS, R. M. V.. **A produção familiar e suas diferentes formas de representação**. IN Abordagens teórico – metodológicas em geografia agrária, Org. Marafon J. Glaucio, R. J. e RIBEIRO, A. M.. Editora UERJ, Rio de Janeiro-RJ, 2007.

MIZUKAMI, M. G. N. **Ensino: as abordagens do processo**. São Paulo: EPU, 1986.

RIBEIRO, A. A. C.. **Caracterização do perfil das vítimas de acidente de trânsito com motocicleta na área de abrangência** do PSF Boa Esperança, no município de Alfenas, MG. Trabalho de Conclusão de Curso/ Universidade Federal de Minas Gerais - Curso de Especialização em Atenção Básica em Saúde da Família. Campos Gerais: Minas Gerais, 2010. Disponível em: <http://www.nescon.medicina.ufmg.br/biblioteca/image_m/0994.pdf>. Acesso em 19 Março, 2011.

NETO & ARRUDA, B. M. & LUCIENE V. de. **Geografia e Território – Planejamento urbano, rural e ambiental**. João Pessoa: Ideia, 2010.

RAPAZZO, L..**Metodologia Científica**: para alunos dos cursos de graduação e pós-graduação. São Paulo: LOYOLA, 2002.

ROZESTRATEN, R. A. J. **Psicologia do Trânsito**. São Paulo: EPU – Editora da Universidade, 1988.

SANTOS, M.. **Organização do Espaço e Organização Social**. Edusp, São Paulo, 2006.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: EDUSP, 2006.

SOJA, E. W. **Geografias Pós-Modernas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 1993.

SPOSITO, E. S.. **Geografia e Filosofia**: Contribuição para o ensino do pensamento Geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

SILVA, J. M.. **Espaço, Gênero & Masculinidades Plurais**:. Ponta Grossa: Todapalavra, 2011.

XIMENES, Sheila. **A Velhice Fora do Lugar**: História Oral de Vida. Dissertação de Mestrado em Geografia – Universidade Federal de Rondônia/UNIR: Porto Velho, 2008.