

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE LÍNGUAS CLÁSSICAS E VERNÁCULAS

JOANA PAIM DA LUZ

PORTO ALEGRE ENTRE COPAS:
um percurso entre modos de significar um espaço urbano e seus conflitos
discursivos

Porto Alegre
2013

JOANA PAIM DA LUZ

PORTO ALEGRE ENTRE COPAS:
um percurso entre modos de significar um espaço urbano e seus conflitos
discursivos

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciada em Letras.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Cristina Leandro Ferreira

Porto Alegre
2013

AGRADECIMENTOS

À professora Kitty, por ter me acolhido e me acompanhado ao longo dessa imersão no complexo e fascinante universo dos sentidos, que me assustou e emocionou em igual medida; pelo olhar sensível as minhas dificuldades, pela elegante calma e sabedoria presentes em cada uma de nossas reuniões e pelas palavras de incentivo, que orientaram um bonito percurso final de graduação;

Ao professor Furtado, pela receptividade e pela generosidade, que contribuíram para que esse contato inicial com o Urbanismo, campo do saber do qual tanto gosto, represente hoje um dos momentos mais felizes que vivi na graduação;

À professora Solange, por ter recebido com simpatia e interesse meu convite para compor a banca avaliadora do meu trabalho e, assim, aprimorar meu entendimento das cidades como espaços de sentidos;

À Alyne, pela gentileza e companhia, que me ajudaram a pensar sobre o encontro do meu trabalho com a Análise do Discurso e, assim, transpor para o papel o percurso aqui relatado;

Às professoras Luciene Simões e Simone Sarmiento, pelas coordenadas acadêmicas, pelas visões de ensino e de *gente* compartilhadas e pela parceria expressa nas aulas de estágio e nas conversas engraçadas e carinhosas pelos corredores do IL;

Aos professores Marcos e Menuzzi, pela paciência e pela competência características de suas posturas como orientadores e pesquisadores, que acompanharam os meus primeiros passos na pesquisa científica e me inspiraram a seguir em frente;

Aos colegas e amigos, por terem me mostrado que somos muitos e diferentes, mas, quando juntos, somos mais e melhores do que antes;

A minha dinda, as minhas tias e aos meus primos, por terem representado pontinhos de ancoragem nos quais encontrei carinho ao longo desses cinco anos de estudo;

Ao Arthur e à Julia, meus irmãos, pelo companheirismo de todos os dias, pela amizade incondicional e pela certeza de estarmos juntos para o que vier a ser a vida;

Aos meus pais, José Ricardo e Soraya, por terem, em mais um dos seus muitos gestos de amor, dado-me a oportunidade de me dedicar inteiramente aos estudos, ao longo de cinco anos, experiência que me proporcionou encontros muito queridos, valiosas amizades e um crescimento intelectual que revolucionou meu olhar sobre o mundo, sobre as cidades, sobre as pessoas e sobre mim.

*"Os olhos não veem coisas, mas figuras de coisas
que significam outras coisas (...)"*

(Ítalo Calvino)

RESUMO

Com o presente trabalho, propomos um percurso por entre modos de significar um espaço urbano e seus conflitos discursivos. Visitamos os territórios da Análise de Discurso e do Urbanismo, mirantes do saber dos quais observamos o fenômeno urbano e alicerçamos nossa concepção sobre as questões que o envolvem e o constituem, tais como a relação entre sujeito e cidade. A partir de um dispositivo teórico-analítico particularizado, assentado na teoria materialista do discurso de Michel Pêcheux e estruturado pelos conceitos de memória discursiva, formação discursiva e posição-sujeito, percorremos os dizeres do grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?”, da prefeitura de Porto Alegre e do Instituto de Arquitetos do Brasil - RS, materializados em textos divulgados na internet, a respeito das recentes intervenções da prefeitura nas vias da capital gaúcha. Objetivamos, com isso, explicitar o funcionamento dos discursos dos grupos, compreendendo o modo como os sujeitos dessas manifestações atribuem sentido ao plano simbólico da cidade. Percebemos uma consonância entre a maneira como os membros do grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?” e Instituto de Arquitetos do Brasil - RS significam as reformas viárias, enquanto que a perspectiva da prefeitura sobre o assunto parece se opor à dos demais. Esses diferentes olhares para o mesmo referente discursivo, que ora criticam as medidas tomadas pela prefeitura - por priorizarem o uso do automóvel e não demonstrarem comprometimento com a preservação do patrimônio ambiental -, ora justificam as ações da gestão da cidade - por atenderem às necessidades físicas da Copa do Mundo de Futebol -, estabelecem um conflito discursivo que coloca Porto Alegre entre copas: entre a preservação das árvores e as demandas do megaevento da indústria do futebol.

Palavras-chave: Análise do Discurso; Urbanismo; cidade; discurso; sentido.

ABSTRACT

With this final paper, we propose a route through gestures to mean an urban space and its discursive conflicts. We visited the territories of Discourse Analysis and Urbanism, lookouts of knowledge of which we observe the urban phenomenon and base our design on the issues that surround it and make it up, such as the relationship between subject and city. From a particularized theoretical-analytical device, seated in the Pêcheux's materialist theory of discourse and structured by the concepts of discursive memory, discursive formation and subject position, we traveled the words of the group "Quantas Copas Por Uma Copa?", the words of Porto Alegre Town Hall and the words of the Instituto de Arquitetos do Brasil - RS, materialized in texts published on the internet on the recent interventions in the streets of the Rio Grande do Sul capital. Therefore, we aimed to explain the operation of the groups discourses, including the way the subjects of these manifestations attach symbolic meaning to the city plan. We found a consonance between the way the members of "Quantas Copas Por Uma Copa?" and of Instituto de Arquitetos do Brasil - RS mean the road, while the prospect of the town hall on the subject seemed to oppose the others. These different looks for the same discourse referent, which sometimes criticize the measures taken by the city - by prioritizing the use of the cars and do not demonstrate commitment to the preservation of environmental heritage -, and sometimes justify the actions of the management of the city - by meeting the physical needs of the World Cup -, establish a discursive conflict that puts Porto Alegre between the preservation of trees and the demands of the mega event of the football industry.

Keywords: Discourse Analysis; Urbanism; city; discourse; meaning.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	9
1 PORTO ALEGRE ENTRE COPAS	15
1.1 Genealogia do embate	15
1.2 Análise, estudo e reflexão	17
1.3 Motivações	18
2 A CIDADE SOB DIFERENTES OLHARES	22
2.1 A cidade como discurso	23
2.2 Análise do Discurso: um observatório teórico multifacetado	25
2.3 Conceitos-chave	26
2.3.1 A história	27
2.3.2 A ideologia	27
2.3.3 O sujeito ideológico e o sentido	28
2.3.4 A O discurso	30
2.3.5 A memória discursiva	31
2.3.6 A formação discursiva	32
2.2 A cidade como malha urbana	33
2.2.1 O Urbanismo, o planejamento urbano e a gestão urbana	35
2.2.2 Cidade para pessoas, cidade sustentável	36
2.2.3 Porto Alegre para automóveis	41
3 O DISPOSITIVO TEÓRICO-ANALÍTICO	44
4 DISCURSOS NAS VIAS DA CIDADE	49
4.1 Dizeres sobre a(s) Copa(s)	49
4.1.1 O que diz o grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?”	50
4.1.2 O que diz a Prefeitura de Porto Alegre.	57
3.1.3 O que diz o Instituto de Arquitetos do Brasil – RS	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS	69
REFERÊNCIAS	73
ANEXOS	76

APRESENTAÇÃO

A graduação em Licenciatura em Letras da Universidade Federal do Rio Grande do Sul prevê a realização de um trabalho de conclusão de curso (TCC)¹. Como formanda, optei por um recorte que considerei ilustrativo de algumas das questões das quais me ocupei ao longo dos últimos cinco anos - sobretudo no último ano - e que se tornaram mais significativas para minha formação intelectual, profissional, e, sobretudo, para o meu crescimento pessoal. Atribuo a essa etapa final do curso de graduação uma importância particular, que reside em um bonito gesto de recortar livremente, ouvindo nossos desejos e carências intelectuais, o universo epistemológico no qual imergimos por tanto tempo, que nos permitiu visitar diferentes observatórios da linguagem e do ensino para melhor compreendê-los. E (re)significá-los. Acredito que cabe aqui, portanto, um breve relato da minha trajetória no curso de Letras, capaz de elucidar as escolhas que culminaram nesse trabalho.

Minha relação com a produção acadêmica e científica teve início no final do segundo semestre da graduação, quando ingressei no PET Letras - Programa de Ensino Tutorial do Curso de Letras da UFRGS, buscando estabelecer um vínculo maior com a universidade, ambiente que já no início me agradou profundamente. Por dois anos, na companhia de outros onze bolsistas e sob a supervisão da então tutora, professora Luciene Simões, desenvolvi projetos de pesquisa, ensino e extensão. A filosofia do programa consistia em promover, na medida do possível, a indissociabilidade dessas produções de naturezas distintas, mas indubitavelmente complementares, levando a produção acadêmica a sua comunidade interna e externa. Foram anos de amadurecimento intelectual e pessoal, que me aproximaram da UFRGS, tornando seu funcionamento interno mais claro para mim, e que também me mostraram quão ricos e profícuos podem ser os laços e diálogos estabelecidos entre a universidade e o mundo exterior que tanto observa. Como petiana, realizei projetos diversos que tentaram - alguns mais, outros menos - dar conta da minha fascinação pelo sentido, pulsante desde o início da minha graduação. Trabalhei com práticas de letramento, sociolinguística variacionista, semântica formal e ensino integrado de Língua e Literatura. Foi um engatinhar acadêmico que percorreu terrenos bem diferentes, o que

¹ A partir de agora, também referido pela sigla TCC.

ampliou meu conhecimento a respeito da produção do Instituto de Letras e colaborou com a minha busca por uma área teórica com a qual me identificasse.

Nos anos seguintes, fui professora-estagiária do Programa de Português para Estrangeiros (PPE) e bolsista de iniciação científica da professora Simone Sarmento, na área de Linguística Aplicada. Essas escolhas foram motivadas pela minha curiosidade em conhecer outros tipos de trabalhos realizados em Linguística, em uma época em que a conclusão do curso se aproximava e eu não me via convicta a respeito de que caminho seguir academicamente.

Foi também nessa véspera de final de graduação que tive contato com professora Maria Cristina Leandro Ferreira, quando cursei Teoria e Prática de Leitura, momento da minha formação em que conheci, ainda que timidamente, a Análise de Discurso (AD)². A disciplina, com suas pinceladas de AD, apresentou-me uma outra possibilidade de compreender a linguagem e o significado. Essa nova perspectiva, ancorada em uma visão materialista do sentido, aproximou-se bastante de questões que me são caras ao deslocar o significado da língua para o sujeito e torná-lo protagonista da prática de ensino e das demais práticas sociais.

No último ano, por iniciativa própria - motivada também pelo contexto político de 2013 -, comecei a ler artigos científicos e de opinião a respeito da cidade e do universo complexo que a envolve. Sempre me interessei pelo espaço urbano e pela forma como as pessoas nele circulam, com ele se relacionam, modificam-no e são modificadas por ele. Entretanto, nunca havia cogitado a possibilidade de observá-lo e pesquisá-lo dentro do Instituto de Letras. Foi quando me ocorreu a ideia de visitar com mais profundidade a Análise do Discurso e, do seu observatório, lançar meu olhar para a cidade. Percebi que optar pela AD nesse momento me permitiria finalizar o meu percurso como graduanda de acordo com as expectativas que criei ao longo do curso, em relação ao TCC. Esperava, ao concluir meus estudos, retribuir o investimento que me foi concedido pelo governo federal com um trabalho que dialogasse com as preocupações das comunidades acadêmica e extra-acadêmica, que não só fosse expressivo das minhas filiações teóricas, mas que também falasse sobre a interdependência entre o meu gosto pelo sentido e pelas pessoas, paixão que me trouxe ao universo das Letras. Desse movimento, nasceu o meu trabalho de conclusão de curso.

Esse trabalho consiste em um percurso entre os modos de significar a cidade. Como veremos, são muitas as leituras sobre o espaço urbano. Isso porque são muitos os sentidos

² A partir de agora, também referida pela sigla AD.

atribuídos a ele, tantos quantas as variadas formações discursivas presentes do processo sócio-histórico em que o simbólico é produzido, quer sejam as palavras que materializam a linguagem verbal ou as edificações e vias públicas que materializam a linguagem urbana. Em determinados momentos, muitas dessas interpretações se opõem, bem como os agentes sociais que com elas se identificam e as reproduzem em seus discursos.

Proponho aqui uma análise de diferentes dizeres sobre Porto Alegre, realizada a partir de visitas a terrenos dos quais pude lançar meu olhar para a cidade e para questões capazes de elucidar as diversas maneiras de significá-la, que formam o objeto de reflexão do meu trabalho de conclusão. Especificamente, analiso sequências discursivas materializadas ao longo de 2013, ano de véspera de Copa do Mundo, repleto de intervenções estatais nos espaços urbanos do Brasil e divergências em relação as suas pertinências, consideradas por vezes uma afronta à produção científica contemporânea de desenvolvimento urbano sustentável. Considerei a materialidade selecionada ilustrativa do controverso cenário atual em que se encontra a cidade: entre copas. A capital gaúcha vive um dilema entre ideais opostos de planejamento e gestão urbanos, que estão em pauta desde que Porto Alegre entrou para o circuito de cidades-sedes do campeonato mundial de futebol que ocorrerá no Brasil, em 2014. Confrontam-se hoje, no espaço urbano porto-alegrense, dizeres sobre um ideal de cidade humanista-ambiental, repleta de copas(de árvores), e dizeres sobre um ideal de cidade alicerçado em medidas que atendam às demandas da Copa(de futebol). São perspectivas que polarizam o grande grupo de jogadores em que consiste a comunidade urbana, opondo seus interesses.

A relevância do meio urbano para as diferentes áreas do saber é conhecida; dos seus observatórios teóricos, elas buscam, cada qual a sua maneira, melhor compreendê-lo. Suponho que o amplo interesse acadêmico por tal objeto de estudo deriva do fato de que a cidade é protagonista - bem como os seres que a habitam, as leis que a regem e as práticas sociais que constantemente a transformam - de eventos complexos e significativos para as ciências. Nela vivenciamos trocas sociais e realizamos intervenções no mundo físico e natural, experiências que nos revelam um pouco da potencialidade humana e dos tecidos das relações que mantemos com o mundo.

A Análise do Discurso (AD) é um dos territórios visitados – especificamente, é o território-base dessa investigação sobre a cidade e seu emaranhado de sentidos possíveis. Trata-se de uma teoria que elege o discurso como objeto de estudo e assenta a produção de suas reflexões

nos entremeios disciplinares das ciências humanas. A AD possui uma natureza teórico-instrumental, que a torna capaz de operar como um dispositivo teórico-analítico dotado de ferramentas diversas, utilizadas de acordo com as especificidades de cada objeto. Assim, podemos entender o trabalho do analista de discurso como uma tentativa de compreensão do funcionamento do sentido dos dizeres que circulam entre as pessoas, nos ambientes em que vivem e se constituem como sujeitos. É justamente o universo exterior à língua, que cerca diferentes grupos de diferentes formas e que tanto interessa à Sociologia e às demais ciências humanas, uma peça fundamental no entendimento do sentido que os discursos dessas pessoas assumem, em suas diferentes manifestações. E é nesse universo constitutivo dos discursos e, por consequência, dos sujeitos, que encontramos as cidades.

O Urbanismo, assim como a AD, também foi eleito como um dos meus observatórios do fenômeno urbano. São muitas as suas definições e subáreas, mas o concebo aqui como um campo do conhecimento voltado para o desenho da cidade, preocupado com as características físico-territoriais do ambiente urbano e com suas implicações nas relações estabelecidas entre o cidadão e o meio onde vive. As cidades, sob uma perspectiva urbanística, são constructos coletivos, que modificam ambiente natural e estão em constante recriação. E são esses constantes movimentos de reconfiguração que intrigam arquitetos e urbanistas, curiosos por entender as diversificadas edificações, os processos de constituição, a eficácia das intervenções do Estado, as conversas travadas entre espaços públicos e privados e, não menos importante, a relação de interdependência entre a existência material e a existência política de uma cidade.

O contato com as ideias de urbanistas mostrará que à cidade é conferido um caráter de linguagem fora do campo das Letras, que interessa a esses estudiosos, leitores de edificações, vias e praças, pois a eles é fundamental ler e compreender os conglomerados urbanos. A Análise de Discurso, por sua vez, ocupa-se da cidade como espaço de significação; os analistas de discurso entendem que o ambiente urbano é um espaço de manifestações discursivas de sujeitos, que constituem e são constituídas pelos tecidos que costuram as malhas urbanas. Portanto, as teorias foram selecionadas tendo em vista essa costura possível, essa linha de conversas, curiosidades e particularidades capaz de unir perspectivas e fundamentar esse trabalho com a riqueza de amplos horizontes.

Iniciativas como as do LABEURB - Laboratório de Estudos Urbanos da UNICAMP, que realiza estudos e pesquisas sobre os discursos da cidade, relacionando sujeito, linguagem e

história na compreensão do espaço urbano - aproximam-se da nossa proposta e reiteram a existência de um campo - cujo centro é a cidade enquanto espaço de sentidos - repleto de questões a serem exploradas.

Preocupo-me aqui, especificamente, em observar pelas óticas apresentadas uma questão de significância acadêmica e social, e oferecer ao leitor uma perspectiva interdisciplinar do fenômeno urbano, que atenda às preocupações da AD e do Urbanismo, tendo em vista o modo como dialogam com a minha formação em Licenciatura em Letras. Cabe ressaltar que não é minha intenção esgotar a análise dos discursos que acompanharam as recentes intervenções públicas realizadas em Porto Alegre e justificadas pela Copa do Mundo de Futebol de 2014, justamente porque a concepção que tenho de linguagem, caracterizada pela incompletude, contraria qualquer tentativa de apreciar totalmente qualquer fenômeno. Tento elucidar a relação indissociável e interdependente entre a ideologia e sujeito, desmistificando a transparência da linguagem, demonstrando que o sentido não existe em si mesmo, nem na literalidade dos dizeres dos grupos observados.

Pretendo, por meio dos fragmentos selecionados, entender essa situação de confronto entre agentes sociais como um embate discursivo complexo e multifacetado, possível de ser observado e compreendido a partir dos territórios da Análise de Discurso e do Urbanismo. Torço para que a reflexão produzida seja pertinente para professores interessados em compreender a relação entre a faceta política das cidades e a formação dos seus agentes sociais, a fim de propor práticas de ensino protagonizadas pelo aluno - condição imprescindível para que ele possa pensar sobre o que o cerca e agir no mundo com autonomia e criticidade.

Acredito que pessoas que compartilham um mesmo espaço o apreendem, comunicam e modificam, sobretudo, pelo exercício da linguagem. Portanto, o desenvolvimento de um trabalho de conclusão de curso em Licenciatura em Letras voltado para esse encontro de campos do saber parece legítimo, uma vez que dá conta de interesses dos estudos da linguagem e do ensino de língua, que visa à formação de cidadãos capazes de estabelecer uma relação crítica com o espaço coletivo que habitam. Também, percebo certa originalidade nessa ideia, pois não há registros de grande incidência de propostas, no Instituto de Letras da UFRGS, que contemplem essa interdisciplinaridade. Não menos importante, o presente estudo me parece pertinente por dialogar com uma questão problemática e atual de Porto Alegre, alvo de discussões formais e informais,

que interessam a todos que, por motivos diversos, fazem dessa cidade um espaço presente em seu cotidiano e almejam, sempre que possível, uma relação dialógica com o ambiente em que vivem.

O trabalho é composto de um primeiro capítulo no qual exponho o objeto para o qual me volto ao longo desse percurso investigativo. Em seguida, justifico minhas escolhas, aproximando meu leitor, conseqüentemente, do que considero meus registros fotográficos discursivos dessa viagem em busca dos sentidos de uma Porto Alegre entre as árvores e a indústria esportiva.

No capítulo seguinte, apresento os meus observatórios da cidade, dos quais compus minha colcha de retalhos conceitual das recentes e polêmicas ações da prefeitura em Porto Alegre, motivadas pelas demandas do megaevento de futebol. Aqui apresento subdivisões, que objetivam sistematizar os pressupostos das áreas e destacar questões específicas, que se mostraram mais presentes nas minhas leituras, por dizerem mais sobre o meu objeto de reflexão.

No capítulo três, apresento meu dispositivo teórico-analítico, construído a partir das particularidades dos fragmentos discursivos selecionados para me conduzirem aos discursos dos três grupos que escolhi para observar, sobre a duplicação da Av. Beira-Rio: o grupo “Quantas Copas por uma Copa?” (QCpuC?)³, a Prefeitura de Porto Alegre e o Instituto de Arquitetos do Brasil, departamento do Rio Grande do Sul (IAB-RS)⁴.

No capítulo quatro, percorro sequências discursivas extraídas desses fragmentos de discurso e as analiso com o leitor.

Por fim, proponho uma reflexão a respeito do desenvolvimento do trabalho e do meu processo de análise e compreensão dos diferentes sentidos que protagonizaram esse embate discursivo. Expresso o modo como penso ter atingido meu objetivo de contribuir com a produção acadêmica e, também, transcender os muros da universidade, dialogando com o restante da comunidade de Porto Alegre.

Espero que esse estudo amplie os horizontes do leitor que abrangem o universo da linguagem, sendo ela uma materialização verbal, imagética ou urbana. Desejo também que o trabalho realizado e aqui reportado contribua com os campos do saber que se ocupam da linguagem e da cidade como produtos sociais, constituídos de história, ideologia e sentidos; e que esse percurso ofereça ao leitor um conhecimento que o ajude a compreender o funcionamento do universo que o cerca e, também, o constitui.

³ A partir de agora, também referido pela sigla QCpuC?.

⁴ A partir de agora, também referido pela sigla IAB-RS.

1 PORTO ALEGRE ENTRE COPAS

Porto Alegre, ao longo do ano de 2013, foi palco de diferentes conflitos entre comunidade e Estado, bem como muitas outras cidades do Brasil. Milhares de pessoas foram às ruas e deram corpo a manifestações de motivações diversas - muitas delas, contra a vinda da Copa do Mundo de Futebol ao país. Nosso percurso tem como pano de fundo esse cenário.

1.1 Genealogia do embate

Pensando nessa recente onda de manifestações públicas brasileiras e, especificamente, nas que aconteceram no espaço urbano da capital gaúcha, podemos dizer que a grande mobilização de Porto Alegre contra as ações da prefeitura ligadas à Copa teve início em 4 de outubro de 2012, quando manifestantes reuniram-se próximos ao Largo Glênio Peres para protestar contra o que consideraram ser a “privatização desse espaço público”, realizada pela gestão do prefeito José Fortunati⁵. Na ocasião, um enorme boneco inflável em forma de tatu, representativo da Copa do Mundo e patrocinado por uma empresa privada (a Coca-Cola), ocupava o Largo, que vinha sendo alvo de um projeto de lei apresentado pela prefeitura, que propunha a restrição do uso daquele espaço. Esse projeto, se aprovado e implementado, implicaria o fim de alguns eventos culturais costumeiramente realizados no local. Uma parte das pessoas que protestavam derrubou as grades que cercavam o mascote do Mundial e o furou. Policiais do Pelotão de Operações Especiais (POE) então reprimiram a ação dos manifestantes com cassetetes, bombas de efeito moral e balas de borracha. Houve muitos feridos⁶.

Meses depois, no dia 6 de fevereiro de 2013, véspera de Carnaval, a prefeitura de Porto Alegre iniciou o corte de árvores da Praça Julio Mesquita, totalizando 14 cortes. José Fortunati,

⁵ Fonte: *Protesto na Capital termina em confronto com a polícia e ataque a mascote da Copa*. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2012/10/protesto-na-capital-termina-em-confronto-com-a-policia-e-ataque-a-mascote-da-copa-3907570.html>>. Acesso em: 01.12.13.

⁶ Fonte: *Ato "em memória do Tatu-Bola" é adiado por causa da chuva*. In: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=509126>>. Acesso em: 01.12.13.

ao comentar a remoção de árvores na Avenida Edvaldo Pereira Paiva, disse: “As pessoas não utilizam estas árvores no Gasômetro”⁷.

Segundo César Cardia, integrante do movimento Amigos da Gonçalo de Carvalho (residentes das redondezas da Rua Gonçalo de Carvalho que defendem a preservação das árvores presentes em toda a extensão da rua) e associado da AGAPAN (Associação Gaúcha de Proteção ao Meio Ambiente), moradores do entorno, então, mobilizaram-se para tentar impedir o corte do restante das árvores, subindo, dormindo e lendo nelas - as utilizando literalmente. Tal atitude assemelhou-se ao episódio de 1975, em que porto-alegrenses subiram nas árvores da Av. João Pessoa para impedir o seu corte, que seria realizado pela então prefeitura da cidade.⁸ O alerta desejado com a recente mobilização foi dado com a ajuda das redes sociais, que divulgaram informações sobre a ação da prefeitura e a consequente reação dos manifestantes. Foi quando houve a criação do grupo “Quantas Copas por uma Copa?”, no Facebook.

Essa situação gerou uma discussão na Câmara Municipal com os vereadores, que desconheciam o assunto. A população recorreu a eles para buscar informações a respeito do projeto da reforma viária, e eles - inclusive os da base do governo – não sabiam o que dizer, pois também desconheciam detalhes daquele processo.

Depois dos protestos, houve uma audiência pública nas dependências do COSMAM (Conselho Municipal Ambiental), outra no Ministério Público e uma terceira na Câmara Municipal, mas, de acordo com os manifestantes presentes, elas não tiveram papel deliberativo efetivo. Logo, podemos entender que não houve propriamente um diálogo do governo com a comunidade, nem com os demais políticos. As intervenções foram iniciadas sem consulta pública, pois nunca se viu sequer uma maquete eletrônica da duplicação da Beira-Rio, capaz de esclarecer minúcias do projeto⁹.

De acordo com o arquiteto João Marcelo Osório, o Plano Diretor¹⁰ (documento de referência no planejamento urbano de uma cidade, no qual constam diretrizes a serem cumpridas por todos aqueles que desejarem alterar o espaço físico da cidade) traz, nas primeiras duas partes da sua composição (que reúnem informações sobre “a cidade que se quer”, e não o regramento

⁷ Fonte: *Pessoas não utilizam as árvores no Gasômetro, diz Fortunati*. In:

<<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=487650>>. Acesso em: 01.12.2013. Ver anexo 1.

⁸ Fonte: Cidade Elétrica #1 – Carol Bensimon e Katia Sumam + César cárdia e João Marcelo Osório. In:

<<http://www.radioeletrica.com/blog/2013/05/30/cidade-eletrica-1-carol-bensimon-e-katia-suman-cesar-cardia-e-joao-marcelo-osorio-30-05-13/>> Acesso em 01.12.2013.

⁹ Ver fonte anterior (4).

¹⁰ A partir de agora, também referido pela sigla PD.

para a cidade), um capítulo especial para especificar pontos de Porto Alegre que devem receber atenção específica da prefeitura do município.¹¹ A atual base governista justificou o projeto em execução pela prefeitura¹², apoiando-se na existência de uma diretriz que compõe essa parte inicial do PD, original dos anos setenta, segundo a qual há necessidade de uma intervenção Av. Edvaldo Pereira Paiva, que aumente sua caixa. A gestão municipal, então, propôs a criação do “Parque do Gasômetro”, projeto idealizado há anos para aquela região da cidade. No entanto, diferentemente do que havia sido cogitado no passado, a prefeitura atual optou por ampliar a avenida, cortando o “parque” ao meio, e não rebaixá-la, tal como constava no projeto original. Na prática, a ideia dos gestores municipais foi trocar o nome das duas praças já existentes pelo de um parque, manter a área verde de passeio basicamente como está, remover as árvores para a ampliação da avenida e denominar todo o espaço ali compreendido de “Parque do Gasômetro”.

Importa ressaltar que o Plano Diretor não define nem delimita essa intervenção, ele é genérico. O que se sabe é que essa área é um espaço de interesse público a ser alterada. Uma diretriz pode ser revisada, sobretudo ao longo de 40 anos, período em que a frota de veículos da capital mudou, bem como os seus habitantes, gestores, visitantes e a concepção de cidade de muitas das pessoas que moldam e são diariamente moldadas por Porto Alegre.

O breve panorama anterior, a respeito desse período de conflitos, parece reportar uma situação em que Porto Alegre se encontra entre copas: entre sacrificar seu patrimônio ambiental para atender as necessidades da indústria dos megaeventos e adaptar o Mundial às condições da cidade, pensando em alternativas sustentáveis de reformas no espaço urbano, a serem adotadas pela gestão da cidade em suas intervenções.

1.2 Análise, estudo e reflexão

Em nossa investigação discursiva, faremos uso de três objetos específicos, que serão melhor detalhados no capítulo três desse trabalho. Nosso **objeto de estudo** será composto pelos discursos de três grupos envolvidos no debate sobre a cena urbana porto-alegrense que toca nos

¹¹ Ver fonte quatro (4).

¹² Ver anexo 2.

projetos de reformas viárias relacionadas à Copa do Mundo de Futebol de 2014: o do grupo virtual “Quantas Copas por uma Copa?”, o da atual gestão de Porto Alegre, liderada pelo prefeito José Fortunati, e o do IAB-RS.

Para compreendermos cada um dos três processos de produção de sentido, nosso **objeto de reflexão**, selecionamos textos divulgados na internet por todos eles, representativos de suas opiniões e posicionamentos frente às reformas viárias recentes. A seleção de algumas de suas sequências discursivas (trechos dos textos) originou nosso corpus, nosso **objeto de análise**. Esse material foi selecionado a partir de uma pesquisa nos ambientes virtuais em que os dizeres dos grupos circulam de modo mais abundante, os quais são o Facebook, o site intitulado “Transparência na Copa - Porto Alegre 2014”, o blog do prefeito José Fortunati e o blog do Instituto de Arquitetos do Brasil - RS.

1.3 Motivações

A exposição das questões que motivaram esse estudo exige um pequeno preâmbulo teórico-argumentativo, que contempla a relevância que confiro à perspectiva da Análise do Discurso para o trabalho. Procuo, em seguida, elucidar e justificar a razão de ter lançado dois olhares teóricos para a cidade e seus sentidos, propondo uma conversa entre a AD e o Urbanismo. Após, exponho a conversa que percebo entre o meu trabalho de conclusão e a minha formação em Licenciatura em Letras, diálogo no qual encontrei um bom motivo para seguir em frente com essa ideia e fazer dela o meu TCC.

Como afirma Orlandi (2004), a concepção de cidade implica a noção de um espaço de cidadania. Embora sejam muitas as tentativas de defini-lo, o espaço urbano pode ser compreendido como um grande e denso núcleo, composto por indivíduos socialmente heterogêneos, que se associam distintamente. É nesse espaço, no ambiente urbano, que o corpo dos sujeitos e o corpo da cidade encontram-se atados e dependentes material, cultural, econômica e historicamente. Há uma certa unidade entre o corpo social e o corpo urbano, de modo que seus destinos caminham juntos porque exercem, entre si, uma determinação mútua. Parece, portanto,

plausível pensarmos que observar a cidade vem a ser, entre outras coisas, tentar compreender o modo como os sujeitos afetam e são afetados por ela, as conversas que estabelecem com o que e com aqueles que os cercam, ao longo do período em que dividem um mesmo espaço com a comunidade urbana da qual são parte.

Tornamo-nos capazes de exercer nossa cidadania no momento em que dispomos das condições necessárias para realizarmos plenamente nossa busca por conhecimento, por aprimoramento, e dela usufruir autônoma e livremente; isso porque entendemos aqui que o nosso conhecimento a respeito do universo físico e social que nos cerca determina a consciência e o tipo de relação que estabelecemos com o que nos circunda, como a cidade em que vivemos.

Falar de condições necessárias para que os sujeitos realizem-se integralmente enquanto cidadãos é falar, sobretudo, de práticas de ensino formadoras de sujeitos críticos.

Acreditamos a educação tem reflexo nas comunidades urbanas e no uso que cada sujeito que as integra faz de sua condição de cidadão. A importância de um ensino voltado para uma formação capaz de inserir o indivíduo na sociedade da qual faz parte de modo efetivo, participativo e crítico mostra-se profundamente ligada ao ensino de língua e ao modo como ela é concebida pelo educador. Indursky (2010) toca nessa questão quando comenta a heterogeneidade dos estudos da linguagem e suas diferentes implicações na prática de um professor, que consistem, essencialmente, em abordagens de ensino permeadas pelas concepções sistêmica, pragmática e discursiva de língua, por parte do educador. Segundo a autora, não se trata de optar por uma delas e abdicar das demais, mas de trabalhar gradativamente cada uma das concepções, de modo a sempre ampliar o leque de possibilidades que essas diferentes visões de língua colocam à disposição dos estudantes. Ao aluno, portanto, devem ser ofertadas essas condições de ensino, para que ele forme, a seu modo, o seu próprio entendimento de língua, para então relacionar-se da maneira mais integral possível com aquilo que ela expressa: o mundo e seu complexo funcionamento.

Percebo, na Análise do Discurso, importância fundamental na formação do docente interessado em realizar uma prática de ensino protagonizada pelo sujeito e atenta aos diferentes sentidos presentes nas relações sociais e no espaço em que ocorrem. Nesse enquadramento teórico, a língua deixa de ser pensada de forma fechada e sistêmica, pois passa a ser “entrelaçada à exterioridade” e compreendida como uma materialidade por meio da qual o ideológico se

manifesta. (INDURSKY, 2010. p. 39). Em outras palavras, a língua deixa de ser observada como estrutura homogênea e alheia ao exterior; ela é vista como parte do discurso do sujeito, como via material de manifestação de sua ideologia e historicidade, de sentidos que emergem na linguagem. Essa postura conceitual dialoga diretamente com a dita formação crítica do sujeito ao fornecer ferramentas para uma leitura autônoma e menos ingênua das manifestações linguísticas que constituem o seu mundo e veiculam diferentes discursos e efeitos de sentido entre interlocutores interpelados por ideologias e formações discursivas particulares.

O Urbanismo surge nesse trabalho como um lugar de observação da cidade convidado a interagir, a dizer sobre si. Não houve uma interface entre os estudos urbanos e os discursivos. A abordagem realizada é tímida face à complexidade da área convidada a conversar com a teoria da linguagem aqui trabalhada. Busquei apenas trazer para a discussão algumas concepções desse campo do saber e visitá-lo com o leitor, a fim de ampliarmos nosso olhar para a cidade.

A curiosidade de conhecer a cidade por meio das lentes da AD deriva do fato de ela ser um espaço de conflitos sociais, por essa via, discursivos. O espaço urbano pode ser compreendido, como afirma Corrêa (2004) de diferentes formas, entre elas, “a partir da percepção que seus habitantes ou que alguns de seus segmentos têm dele e de suas partes”.

Percorrer dois dos observatórios teóricos que se interessam pela cidade mostrou-se uma proposta interessante e pertinente, pois permitiu que realizássemos a reflexão desejada sobre os desdobramentos do jogo de sentidos que afetam o constructo urbano e o seu funcionamento.

Considero interessante identificar e analisar os discursos de diferentes agentes sociais que produzem a cidade pela possibilidade de evidenciar a relevância dessa reflexão para as áreas acadêmicas da Análise do Discurso e do Urbanismo, assim como para os demais campos do saber interessados em compreender a cidade pelo discurso, bem como o modo como os sentidos se constituem e transitam no espaço urbano.

Associo, por fim, a produção desse trabalho aos interesses da comunidade extra-acadêmica, especialmente, aos alunos e professores da escola básica que desenvolvem projetos de ensino interdisciplinares e complexos, que desejam a formação crítica do indivíduo, a sua autonomia e o pleno exercício de sua cidadania. A ampliação de seus horizontes a respeito do ambiente que compartilham com sua comunidade, por meio do contato com diferentes perspectivas do fenômeno urbano, parece favorecer a reflexão sobre como agir em um espaço multifacetado.

Os fragmentos discursivos apresentados foram selecionados porque tratam da atual polêmica presente na cidade de Porto Alegre, relacionada às recentes intervenções realizadas pela prefeitura nas vias da cidade - principalmente, ao corte das árvores para a ampliação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva¹³. Essa seleção é justificada pela importância que o assunto demonstrou ter para diferentes públicos, uma vez que foi pauta de conversas formais e informais, circulou na comunidade acadêmica e fora dela, na grande mídia e nas mídias independentes, entre todos aqueles que usufruem da cidade residencialmente, profissionalmente ou por lazer. Logo, propor uma reflexão teórica acerca de questões tão presentes na vida daqueles que elegem Porto Alegre sua cidade foi considerada uma opção interessante.

O modo como esse trabalho foi pensado, o referencial teórico adotado e o objeto discursivo contemplado diferem um pouco das recentes pesquisas do Instituto de Letras, que tem uma vasta produção em AD, mas pouco voltada para a conversa que proponho com o Urbanismo, o que garante certa originalidade à proposta.

Dado o preâmbulo teórico e feitas as demais considerações, resumo minhas motivações na realização desse trabalho ao desejo de oferecer espaço para o desenvolvimento de uma produção interdisciplinar pouco explorada dentro e fora do Instituto de Letras da UFRGS; lançar um olhar acadêmico para a cena política-urbana atual de Porto Alegre e aos problemas que emergem dela, de amplo interesse da sociedade; e, finalmente, relacioná-los com os propósitos de um ensino de língua libertário e formador de leitores críticos de diferentes textos, principalmente daqueles que compõem a textualidade urbana.

¹³ A partir de agora, também referida como Av. Beira-Rio, sua nomenclatura popular.

2 A CIDADE SOB DIFERENTES OLHARES

Bem como quaisquer fenômenos ou eventos do mundo físico e do universo das ideias, a cidade é suscetível a variadas formas de observação. A complexidade do espaço urbano motiva diferentes campos do saber a dele se ocuparem e sobre ele refletirem, cada qual à sua maneira, tendo como foco diversos recortes do todo urbano, que conversam de maneira particular e direta com os seus interesses.

Podemos pensar que esses olhares distintos e complementares sobre a cidade são oriundos de diferentes observatórios. É como se o nosso objeto de estudo - a cidade - estivesse localizado no centro de uma cadeia de mirantes do saber, distribuídos estrategicamente ao longo desse cordão, de modo que pudessem, da sua posição, observar aquele aspecto do espaço urbano que mais lhes desperta curiosidade.

Podemos chamar parte desses observatórios de correntes teóricas ou simplesmente teorias. Por vezes complementares, por vezes contraditórias, elas acabam por produzir conhecimentos que constituem uma espécie de colcha de retalhos, costurada constante e coletivamente, que amplia o conhecimento dos seres humanos acerca de si mesmos e do mundo que compartilham.

Este trabalho propõe um olhar para a cidade - especificamente, para uma situação polêmica que nela ocorre - sob a luz de dois observatórios oriundos de diferentes campos do saber, mas igualmente interessados em compreender os fenômenos e as relações sociais que moldam e são moldados pelo espaço urbano: a Análise de Discurso e o Urbanismo. O primeiro, uma teoria, e o segundo, um campo do conhecimento.

Se iniciarmos uma busca pelo sentido da(s) cidade(s), descobriremos que há diversas tentativas de defini-la(s), que refletem não só alguns dos desdobramentos da produção científica, mas, mais do que isso, materializam diferentes olhares sobre o fenômeno urbano, que acabam por criar diferentes manifestações do que chamamos de cidade.

Rolnik (1995) reflete a respeito da natureza, origem e transformação desse fenômeno tomando como base a pergunta *O que é cidade?*, título de seu livro. Ao observar o funcionamento de alguns espaços urbanos, ela busca apresentar elementos comuns a todas as cidades, como a teia que parece as compor, feita pelos fios da natureza, que são tensionados pelos da imaginação e do constante trabalho articulado dos seres humanos. A autora, assim, encontra características

essenciais das atuais metrópoles e das antigas cidades muradas, dos fenômenos urbanos de primeiro mundo e de países em desenvolvimento, e as introduz a quem a lê, apresentando a cidade como ímã, como escrita e como mercado aos seus leitores. Ela explica que esses complexos urbanos nos quais protagonizamos nossas histórias são campos que atraem, reúnem e concentram homens e mulheres, que fazem desses espaços lugares de troca, de colaboração, de produtividade e de trabalho.

Nosso percurso, nesse momento, assemelha-se ao traçado pela autora na obra em questão. Nossos dois terrenos de observação - diferentes, complementares e implicitamente articulados -, que dialogam com as perguntas mobilizadas por este trabalho, serão abordados a partir das suas concepções de cidade.

Essa visita aos nossos diferentes observatórios começa agora, percorrendo as vias da Análise do Discurso.

2.1 A cidade como discurso

A cidade pode ser entendida como um objeto de significação, como um ambiente em que há um constante jogo de sentidos entre aqueles que o integram e o significam. Tal jogo manifesta-se na linguagem e com ela é parte constitutiva desse espaço, uma vez que os sujeitos cidadãos que nesse território circulam e nele atuam o interpretam constantemente a partir dos sentidos que depreendem do todo urbano. É justamente essa relação constitutiva que a cidade estabelece com a linguagem, nas suas mais diversas formas, que permite que a concebamos como um objeto discursivo, como um espaço do simbólico. (C. Rodriguez-Alcalá, 2002). Em outras palavras, essa condição fundamenta a afirmação de que o urbano pode ser compreendido através da linguagem.

Pensar a cidade como discurso, como salienta Orlandi (2004), é conceber o constructo urbano como lugar de interpretação. E pensar interpretação a partir de uma perspectiva discursiva de linguagem é concebê-la não como o resultado da ação de interpretar, mas como o processo de compreensão de funcionamento de um texto, de sua produção de sentidos.

Logo, podemos dizer que a cidade tem uma linguagem própria, da qual depreendemos, enquanto sujeitos-cidadãos, diferentes sentidos em nossas “leituras” diárias de um todo simbólico formado por edifícios, ruas, monumentos, calçamentos, pavimentos, parques, casas, viadutos etc. Essa materialidade - uma construção aberta, sem sentidos imanentes - é passível de ser significada, e é nessa abertura do simbólico, nessa incompletude da textualidade urbana, que a interpretação ocorre.

Quando, diante de uma reforma viária em nossa cidade, nos perguntamos “O que essa intervenção representa? Por que alterar essa avenida? O que isso significa?” e ensaiamos respostas a tais questionamentos, manifestamos nossa construção discursiva dessa via a partir da ilusão que temos dela, da imagem que cultivamos de cidade. Nesse momento, entram em jogo nossos gestos de interpretação (PÊCHEUX apud ORLANDI, *ibid.*) a respeito daquela intervenção urbana, frutos do modo como nos posicionamos ideologicamente frente a ela.

Atribuir à cidade um potencial discursivo é compreender que seus sentidos estão intrinsecamente articulados com o tempo, o espaço e os sujeitos urbanos; é concebê-la como um corpo imaginariamente construído (BALDINI, 2011), um efeito ideológico de cada sujeito que dá sentido ao espaço urbano ao discursivizar o concreto das práticas sociais e da selva de pedra. Isso porque, ao observarmos o fenômeno urbano sob a perspectiva teórica que elege o discurso como objeto de estudo – a Análise do Discurso -, entendemos que as pessoas significam a materialidade do mundo por meio do exercício da linguagem. Como afirma Fernandes (2009), os sujeitos precisam simbolizar o processo sócio-histórico no qual se inserem, o que se torna possível por meio da linguagem, por meio do dizer sobre o que veem e percebem de concreto na realidade material. Contudo, trata-se de uma impressão da realidade, de uma projeção imaginária do sujeito sobre o que o cerca, inacessível em seu todo, impossível de ser simbolizado em sua totalidade, mas ilusoriamente representável. Por esse motivo, podemos dizer que a relação dos sujeitos-cidadãos com o seu espaço de vivência é imaginária, por ser a cidade uma construção do imaginário produzida ideologicamente.

Nossa visita ao observatório da AD, portanto, tem o intuito de nele buscar uma perspectiva teórica acerca dos sentidos da cidade, e apoia-se em iniciativas tais como as dos estudos realizados no LABEORB – Laboratório de Estudos Urbanos da Universidade de Campinas, centro de pesquisas discursivas da cidade, que relacionam o sujeito, a linguagem e a história ao observarem os fenômenos urbanos.

2.2 Análise de Discurso: um observatório teórico multifacetado

A linguagem fascina a ciência por variadas razões. Pesquisadores dos diferentes ramos da Língua e da Gramática, por exemplo, têm motivações distintas em seus estudos, que normalmente estão relacionadas ao modo como concebem a linguagem essencialmente. Essas particularidades também ocorrem dentro de um de nossos observatórios teóricos: a Análise do Discurso.

Como atenta Leandro Ferreira (2010), ao falarmos em uma análise de discurso, é importante que o campo no qual se inscreve a corrente teórica à qual nos referimos seja demarcado, buscando singularizá-lo diante de outras análises discursivas presentes hoje no universo acadêmico. Dessa forma, lembramos que nosso trabalho é guiado pelos pressupostos da escola francesa de análise de discurso, que tem Michel Pêcheux como principal articulador e o discurso como objeto teórico, como princípio de reflexão.

Podemos conceber a AD como um nó no qual se concentram, intrincam e confundem questões relacionadas à língua, à história e ao sujeito, decorrência da formação de seu campo epistemológico, que articula outras áreas das Ciências Humanas, como a Linguística, o Marxismo e a Psicanálise, que têm alguns de seus conceitos incorporados à disciplina de Pêcheux e reterritorializados, dentro dos limites da Análise do Discurso. Orlandi (2001) define a disciplina como um campo de saber de entremeio, constituído no espaço em que a Linguística dialoga com a Filosofia e com as Ciências Sociais, ocupando-se do sentido e observando a inscrição da linguagem na história. São essas particularidades da AD que nos permitem considerá-la um observatório teórico multifacetado.

A motivação principal dos estudos discursivos vem a ser a relação entre as múltiplas formas de significar um mesmo referente e a inscrição do ser humano na própria história, que condiciona a produção da linguagem e o sentido por ela veiculado e dela apreendido. A Análise do Discurso ocupa-se do discurso enquanto linguagem em movimento, que produz sentido, o que faz do trabalho simbólico que constitui o homem e materializa a sua história o seu objeto de estudo.

A linguagem, para um analista do discurso, é caracterizada pela opacidade, concepção que diferencia esse campo de estudos de muitos trabalhos linguísticos que buscam extrair sentidos do

texto, atravessando-o por considerá-lo transparente. A AD não se volta para a significação absoluta de uma configuração linguística, mas para o modo como os textos significam. O analista entende que a ideologia materializa-se no discurso e que esse, por sua vez, tem como materialidade a língua. Dessa forma, a relação língua-discurso-ideologia constitui-se, para ele, como interdependente: o indivíduo é sujeito sob a interpelação da ideologia e, assim, dá sentido ao seu uso da língua. A materialidade do discurso carrega essa interdependência e a torna mais clara para o analista, que a acessa procurando compreender como os sujeitos produzem sentidos quando se servem da língua, observando os processos de significação sem procurar um sentido verdadeiro ou uma interpretação correta, apenas reconhecendo e compreendendo como o sujeito confere sentido ao texto, a partir da sua interpretação. O analista constrói seu dispositivo analítico ao mobilizar conceitos específicos para seu problema de pesquisa, que irão compor sua seleção de ferramentas de análise discursiva. Cada análise requer conceitos próprios, selecionados a partir de objetivos específicos, pois a prática de leitura e o trabalho com a interpretação de um analista têm a forma de seu dispositivo analítico.

Tendo isso em vista, ao visitarmos o observatório teórico da Análise do Discurso, propomos que investiguemos, a partir de um dispositivo analítico particularizado, as diferentes maneiras de significar Porto Alegre materializadas na linguagem de nosso corpus, lançando um olhar atento para a opacidade e para os equívocos que compõem a linguagem e a tornam não-neutra, a fim de pensar a respeito do discurso que constitui esses gestos de “leitura” da cidade.

2.3 Conceitos-chave

A seguir, percorreremos algumas das ferramentas teórico-analíticas da AD que embasam nosso estudo. Como sabemos, cada análise discursiva realiza um percurso próprio, mobiliza conceitos específicos de acordo com o corpus que a constitui. Para que, no capítulo dedicado às análises, o trajeto traçado esteja claro para o leitor, propomos aqui uma visita breve a conceitos que fundamentam nosso trabalho e dialogam com nosso dispositivo de análise.

2.3.1 A história

Diferenciar a concepção de história, para a AD, da noção de um contexto que compõe a exterioridade de um fenômeno físico – noção familiar a muitas áreas do saber – é de extrema importância. Isso porque, no domínio dos estudos discursivos, a **história** é da ordem do discurso, e não um sinônimo de evolução, cronologia ou relato de acontecimentos. A história existe como um efeito da interpretação dos sujeitos sobre o que viveram ao longo do tempo, o que nos permite dizer que o discurso é sua condição de existência, e a língua precisa dela para significar. (LEANDRO FERREIRA, 2003) Ela está ligada às práticas sociais, que são práticas de sentido, práticas discursivas. Para a Análise do Discurso, todo acontecimento histórico significa, o que o torna objeto de interpretação, e é pelo discurso que a história deixa de ser apenas uma narrativa de acontecimentos.

Compreendemos, enquanto analistas do discurso, que a história se inscreve na língua. O conceito de **historicidade**, derivado do de história, trata dessa inscrição uma vez que expressa a relação constitutiva entre linguagem e história. A esse trabalho dos sentidos no texto e à inscrição da história na linguagem é que se dá o nome de historicidade. (ORLANDI, 2001)

2.3.2 A ideologia

A noção de ideologia da qual se serve a Análise do Discurso também merece atenção, uma vez que se distingue do enfoque sociológico, familiar a alguns campos do saber, que a define, em linhas gerais, como um conjunto de representações e valores comuns a um grupo de pessoas. Falar em **ideologia**, a partir de uma perspectiva discursiva, é remeter a noções do materialismo histórico, moldadas por Althusser. É tratá-la como efeito da relação entre língua e história, no processo de constituição dos sujeitos e dos sentidos. É relacioná-la a uma prática significativa, uma vez que responde pela impressão do sujeito de ser a origem do seu dizer.

A crença do sujeito de que possui o domínio de seu discurso e a ilusão da existência de sentidos inerentes ao simbólico são efeitos ideológicos. A ideologia, portanto, é um elemento

determinante do sentido, presente no interior do discurso, em cada manifestação do sujeito, e refletido na sua exterioridade. Ela constitui a prática discursiva como efeito inconsciente da relação entre sujeito e linguagem, permitindo sua identificação com a formação discursiva que o domina e regula os seus dizeres.

Como lembra Orlandi (1996, p.66), a ideologia “não oculta sentidos”, mas sim a constituição deles, o que os torna evidentes para aquele que os percebe como fixos e estáveis: o sujeito.

2.3.3 O sujeito ideológico e o sentido

Como observa Pêcheux (1975), a constituição do sentido acompanha a constituição do sujeito; ao observarmos um, encontramos o outro. O sujeito que interessa à Análise do Discurso não é fonte de sentidos, nem senhor de seu discurso. É um ser incompleto, que inconscientemente deseja e busca a sua própria completude ao longo do seu constante processo de construção.

O sujeito significa a realidade material que o cerca porque é interpelado pela ideologia. Essa interpelação ocorre por meio da linguagem, trama simbólica que materializa a ideologia. É na prática discursiva, na troca de dizeres, na relação com o outro que o sujeito inscreve-se dentro de formações discursivas, regiões que reúnem valores aos quais o sujeito se filia e, assim, ele se constitui como sujeito ideológico, capaz de produzir sentidos sobre o que observa do mundo, capaz de interpretar o mundo.

Falamos de um sujeito que, em suas práticas enunciativas, tem a ilusão de ser a fonte do sentido, como se o sentido fosse um produto individual ou mesmo uma construção universal estável. Para a AD, trata-se de um esquecimento do sujeito que decorre da sua interpelação ideológica, que o assujeita sem sua consciência e passa a regular sua produção de sentidos. O trabalho do analista reside justamente aí: a ele interessa desvendar os processos discursivos que tornam essas imposições de sentido da formação discursiva evidências de sentido aos olhos do sujeito. (MITTMANN, 2007)

O sujeito também acredita ter controle sobre os sentidos que enuncia, uma vez que parece formular o que diz; ele crê escolher como arranjar os elementos simbólicos que veiculam o seu

discurso. No entanto, não lhe ocorre que essa aparente liberdade se dá nos limites da formação discursiva na qual se inscreve. Segundo a Análise do Discurso, trata-se de um outro esquecimento do sujeito, decorrente também do seu assujeitamento, da interpelação ideológica que o fez sujeito.

Em resumo, o sujeito do discurso é um sujeito histórico, social e descentrado, uma vez que fala a partir de um determinado lugar, em um tempo específico, sob a orientação dos dizeres correspondentes a esses limites “territoriais e temporais”, que abarcam discursos historicamente constituídos que irrompem em sua linguagem. Ou então, de modo ainda mais sintético, porém preciso, “o sujeito se constrói na relação com o outro e o espaço dessa relação é o texto.” (MAUCH, 2010, p. 26)

A partir da concepção apresentada de sujeito ideológico da Análise do Discurso, compreendemos o sentido, como lembra Leandro Ferreira,

como algo fundamentalmente histórico, vinculado a um trabalho da rede da memória; assim, como ocorre com o sujeito, o sentido nunca é individual, nem tampouco apresenta-se como já produzido. [...] Essa determinação histórica tanto do sentido, quanto do sujeito faz com que eles não sejam entendidos como naturais, transparentes, mas sejam pensados em sua contradição e espessura. (2003, p. 193)

Nossas falas se filiam a redes de sentido, mas sem o saibamos. Trata-se de identificações ideológicas, realizadas inconscientemente. Uma vez inscritos em uma formação discursiva, posicionamo-nos frente aos valores e princípios que ela reúne, irrompendo alguns sentidos da memória discursiva e esquecendo outros. Esse movimento vem a ser a interpretação do sujeito sobre o referente discursivo que observa, o processo pelo qual atribui sentido ao plano simbólico. Tudo isso materializa-se no nosso uso da linguagem, nossa via de manifestação discursiva.

Um mesmo enunciado pode assumir diferentes sentidos, determinados pela formação discursiva na qual se (re)produz. Todos esses sentidos são evidentes aos olhos dos sujeitos que os interpretam, devido a um efeito ideológico que provoca, no gesto de interpretação, a ilusão de que um enunciado quer dizer o que realmente diz, como se o sentido ali presente fosse próprio daquela materialidade linguística. Denominamos essa impressão de **efeito de sentido**.

2.3.4 O discurso

O observatório da Análise do Discurso, por compor a cadeia de territórios do saber considerados campos de estudo da linguagem, dedica a ela especial atenção. Observar a linguagem pelas lentes da AD é concebê-la como um trabalho simbólico que assume o papel de elo entre o sujeito e o mundo. No entanto, é importante lembrar que esse olhar para a linguagem não se resume a uma análise sistêmica da materialidade linguística, pois interessa ao analista de discurso fazer uso de superfícies linguísticas para chegar ao seu objeto de estudo: o discurso.

Pensar em discurso não é pensar em texto. O segundo pode ser abordado sob outros aspectos que não o discursivo, e o primeiro, por sua vez, não pode ser tomado só como materialidade linguística. De acordo com Fernandes (2009), a organização e a estrutura de um texto não interessam somente à AD. A teoria, particularmente, tem curiosidade pela materialidade simbólica do texto enquanto portal à discursividade, uma espécie de via para o processo de constituição do discurso. Sob o prisma discursivo, o texto é um “objeto linguístico-histórico” (ORLANDI, 1996, p. 53), um reduto simbólico afetado pela história.

Portando, partindo das ideias de (MITTMANN, 2007), enquanto o texto é nossa **unidade de análise**, o discurso é nosso **objeto de análise**, nosso acesso ao processo de produção de sentido, ao nosso **objeto de reflexão**.

Compreendemos que o discurso é um produto social que materializa a ideologia; como define Pêcheux (1997), é um efeito de sentido entre interlocutores. Essa concepção é diferente da ideia de mensagem, uma vez que não se trata unicamente da transmissão linear de informação de um emissor para um receptor, mas sim de um processo de significação não polarizado, complexo, que constitui os sujeitos nele envolvidos e produz sentidos.

É importante lembrar que a noção de discurso não corresponde à de fala da dicotomia saussuriana; ele não se opõe à língua, mas apresenta regularidade e um sistema que não separa social e o histórico, sistema e realização, subjetivo e objetivo e processo e produto.

2.3.5 A formação discursiva

Como lembra Silveira (2010, p. 87), “não há sentidos literais armazenados”. Os múltiplos significados das palavras de uma língua são dados pela posição do sujeito e pela sua inscrição em uma formação discursiva. Mas o que vem a ser uma **formação discursiva (FD)**¹⁴?

As tentativas de definir esse conceito são muitas e polêmicas. Pêcheux (1971 apud Fernandes, 2008) define a FD como um recorte discursivo da formação ideológica – um modo específico de representar as práticas sociais, “uma ideologia” althusseriana relacionada à representação das relações de produção. É esse recorte que determina o que se pode e se deve dizer; trata-se de uma manifestação ideológica particular, materializada no simbólico, que contraria a ideia de transparência da linguagem, de uma significação absoluta e inerente à língua. Do nosso observatório teórico, falamos de efeitos de sentido produzidos em condições particulares, que acabam por constituí-los. A FD remete a filiações de sentido, a filiações ideológicas, que se associam ao processo pelo qual há a inserção de um sujeito em uma FD, e a sua conseqüente produção de efeitos de sentido a partir do modo como se posiciona frente ao agrupamento de valores e ideais de sua formação discursiva, a partir de sua **posição-sujeito (PS)**¹⁵.

Se pensarmos na constituição de uma formação discursiva, no que ela abarca e reúne dentro de seus limites, diremos que ela agrupa enunciados por vezes díspares, mas específicos dessa FD e particularmente relacionados uns com os outros (CAZARIN, 2010). Um enunciado possui uma pluralidade de pontos atados a uma rede de formulações, e são esses múltiplos nós que originam uma formação discursiva, de composição heterogênea, mas dialógica. O sujeito insere-se na FD que o domina ao ser interpelado em sujeito de seu discurso através de uma identificação imaginária com essa formação discursiva.

De acordo com Orlandi (2001, p. 36), “o funcionamento da linguagem se assenta na tensão entre processos parafrásticos e processos polissêmicos”. A paráfrase vem a ser a produção de diferentes formulações sobre um mesmo dizer já sedimentado, o dizível recuperado pela memória. A polissemia representa o rompimento de processos de significação, a desestabilização dos sentidos. Ambos os processos – o parafrástico e o polissêmico – representam as tensões de

¹⁴ A partir de agora, também referida pela sigla FD.

¹⁵ A partir de agora, também referida pela sigla PS.

filiações de sentido, os diferentes percursos de diferentes sujeitos dentro de uma mesma FD – paráfrase – e entre formações discursivas opostas – polissemia.

2.3.6 A memória discursiva

Quando falamos em **memória discursiva (MD)**¹⁶, referimo-nos a uma concepção para a qual não há consenso. No entanto, caracterizam todos esses diferentes modos de concebê-la o distanciamento do campo da cognição, uma vez que, à Análise de Discurso, interessa o entrecruzamento dos sentidos da memória social, e não a memória individual. Portanto, importa ao analista, como lembra Leandro Ferreira (2012), a inserção histórica dos enunciados no interior das práticas discursivas, sempre reguladas por filiações ideológicas.

Acompanham, por vezes, essas diferentes definições de MD percepções distintas dos limites do interdiscurso e da memória discursiva. Assentamos nosso trabalho na concepção de Cazarin (2010), segundo a qual uma posição-sujeito aciona, em um movimento inconsciente, o que consegue recuperar em termos de memória discursiva, e não o interdiscurso em sua totalidade. Essa bagagem resgatada consiste em uma rede de formulações, enunciados anteriores, dizeres passados, que estruturam o discurso e materializam uma certa memória social. Pensar nos conceitos de interdiscurso e memória discursiva, sob essa perspectiva, é compreender que o primeiro fornece elementos para a constituição do segundo, que é da ordem do interdiscurso, mas que só produz sentidos a partir de uma mobilização realizada pela posição-sujeito, em um gesto de interpretação, que torna a memória discursiva lacunar e o interdiscurso um repositório saturado de sentidos – no qual estão todos: os já ditos, os não ditos e os por dizer.

Entendemos, por essa memória, “aquilo que nos faz ser quem somos” (FERREIRA, 2012, p. 141), um tecido de sentidos irrompidos e esquecidos que constitui nossos dizeres. A cada gesto de interpretação, a cada vez que significamos um referente discursivo, nossa MD é acionada e traz consigo uma rede de formulações já ditas, atualizadas no processo de produção de sentido, no qual algumas são esquecidas para que outras sejam evocadas.

¹⁶ A partir de agora, também referida pela sigla MD.

No funcionamento da linguagem, nossos textos – nossas falas, nossos dizeres, nossos olhares materializados pela língua – inscrevem-se em formações discursivas, conforme são atualizados os sentidos da memória discursiva, conforme significamos aquilo que nos cerca, incluindo as cidades.

2.2 A cidade como malha urbana

A cidade pode ser definida como um espaço de sentidos, mas também pode ser entendida como um constructo material em forma de malha – um conjunto de vias articuladas e recheadas de edificações –, habitado e vivenciado coletivamente.

Viver em uma cidade é ser peça de um jogo complexo, ser parte de um organismo vivo e constantemente remodelado pelos interesses de seus atores sociais, seus jogadores. Ling (2013), inspirado em Jacobs (2011), enaltece o crescimento orgânico de algumas cidades, similar não a uma dança mecânica, mas a um ballet de especial complexidade, em que as particularidades de cada indivíduo – dançarino desse ballet – compõem o movimento de um todo heterogêneo.

O fato é que, quando falamos em cidade, falamos sobre muitas pessoas compartilhando um mesmo lugar e fazendo dele condição essencial de sua existência, pois é dentro desses limites que elas costumam buscar recursos médicos, econômicos e político-sociais que atendam as suas necessidades básicas – ainda que essas carências nem sempre sejam sanadas. Contudo, o acesso a todos esses recursos depende, em certa medida, da estrutura físico-espacial da cidade. Mesmo em uma era cibernética, em que o computador e a internet têm juntos um poder de resolução imenso, que se estende a muitos de nossos problemas, as pessoas ainda saem de suas casas para ir ao médico, eventualmente ao banco, ao mercado, ao trabalho, à escola, ao bar, aos parques da cidade. Isso porque procuram, por vezes inconscientemente, a companhia umas das outras em suas atividades cotidianas. Em resumo, as pessoas saem às ruas para usufruir do ambiente coletivo em que vivem, para experienciarem a **dimensão humana** das cidades. Como lembra Rolnik (2000),

A idéia de cidade, a idéia de *polis*, a origem das cidades, surge do princípio da igualdade de diferenças: o fato cidade se funda na possibilidade de pessoas diferentes poderem viver em conjunto e estabelecer um contrato político entre elas. O milagre cidade se produz quando o homem, além de sua vida privada, de sua existência enquanto ser natural ou parte da natureza, cria uma espécie de segunda vida, uma espécie de *bios* político ou ser político que se concretiza vivendo em conjunto com outras pessoas. (p. 3)

Logo, podemos pensar que ser morador de um centro urbano é ser um fragmento de um conjunto em constante movimento. É, por consequência, submeter seu percurso individual dentro do espaço e da história da cidade a acordos político-administrativos, que regulam a vida coletiva, a fim de civilizar um espaço no qual circulam múltiplos interesses, organizando esse fluxo interno que percorre cada artéria do organismo urbano e garante a sua sobrevivência – uma constante, porém imprevisível, dança.

De acordo com Gehl (2013), a virada do milênio trouxe uma mudança relevante para a história da humanidade: a maior parte da população global passou a ser urbana, e não rural como antes. As cidades cresceram rapidamente e continuam a crescer vertiginosamente. Em 1900, 10% da população mundial vivia em cidades. Em 2007, essa parcela já correspondia a 50% dos habitantes do planeta. As expectativas dos urbanistas são de que, por volta de 2050, 75% da população do mundo opte por viver em áreas urbanas.

Como percebemos, é da natureza das cidades a dinamicidade (VARGAS, 2010), cuja repercussão encontra-se no desenho urbano, que se modifica conforme mudam os usos dos espaços da urbe por aqueles que a habitam. As primeiras ruas em muitas das cidades brasileiras, por exemplo, acabavam em muralhas de proteção, que não mais existem por não dialogarem com a situação atual das cidades, cuja configuração mudou, bem como a população e suas principais necessidades. As vias do espaço urbano do Brasil do século XIX, que, como a maioria dos demais países do mundo, sobretudo os emergentes, encontra-se em uma progressiva urbanização, certamente são diferentes daquelas do século passado. Isso exige o replanejamento das cidades brasileiras, a fim de atender as suas demandas atuais. Em outras palavras, urbanistas, arquitetos, gestores públicos e planejadores urbanos, unidos, precisam criar juntos novos desenhos das cidades brasileiras.

Desenhar o espaço urbano, por sua vez, não é tarefa simples. Exige a articulação de conhecimentos de diversas áreas do saber, capazes de compreender o funcionamento de recortes

desse organismo e organizá-los, de modo a montar esse quebra-cabeça, esse o jogo que é a cidade, para conseguir (re)desenhá-la sempre que preciso. Aqueles mais fascinados pelo fenômeno urbano e cientes da necessidade de sempre observá-lo, por entenderem-no como um organismo pulsante, ocuparam-se da cidade como objeto de estudo ao longo da história. Originaram, assim, o observatório teórico que denominamos Urbanismo.

2.2.1 O Urbanismo, o planejamento urbano e a gestão urbana

Vivemos em uma era urbana. Como bem definiu Leite (2012, p. 14), “a cidade é a pauta: o século 19 foi dos impérios, o século 20 das nações, o século 21 é das cidades. As megacidades são o futuro do Planeta Urbano.” Nada mais coerente do que a existência de profissionais dedicados a elas, às cidades. Urbanistas, planejadores urbanos e gestores urbanos dedicam-se a compreender, planejar e administrar espaços urbanos. Esses três grupos de profissionais costumam se mesclar, uma vez que, não raro, uns também são os outros – planejadores são urbanistas, gestores são planejadores etc. Entretanto, é importante que saibamos o que vem a ser o urbanismo, o planejamento urbano e a gestão urbana.

É comum as pessoas tratarem planejamento e gestão como termos intercambiáveis quando o assunto é o espaço urbano. No entanto, eles não o são. O que os diferencia são os seus referenciais temporais e os tipos de atividade que executam. (SOUZA, 2012) Planejar remete ao futuro; planejamento designa, portanto, uma espécie de simulação dos desdobramentos de um processo, com o intuito de prevê-lo, de desenhar o processo de modo que ele ocorra tal qual se deseja. Gerir remete ao presente; logo, gestão é a administração de uma situação em curso. O planejamento urbano, portanto, antecede a gestão urbana. O planejador prepara o terreno para que o gestor entre em cena e administre as condições que o planejamento concebido anteriormente ajudou a construir.

A planejamento urbano é um campo amplo. Isso porque ele agrega tantos profissionais quantas forem as questões constitutivas da cidade. Cientistas sociais, geógrafos e especialistas do Direito Urbano, por exemplo, são alguns dos profissionais que costumam se envolver na tarefa de pensar as cidades, além dos arquitetos-urbanistas, profissionais que costumam ser relacionados

diretamente à área. Compreendemos, portanto, que urbanismo não é sinônimo de planejamento urbano, porque a tarefa de planejar uma cidade não compete somente a urbanistas. Nas palavras de Souza (ibid.), o urbanista associa-se àquele que tem “o saber arquitetônico”, que caracteriza uma aguçada percepção estética e funcional dos espaços, sejam eles privados ou públicos. Esse profissional insere-se em um campo científico voltado para as características físico-territoriais do ambiente urbano e preocupado com suas implicações nas relações estabelecidas entre o cidadão e o meio onde vive. As cidades, sob uma perspectiva urbanista, são constructos coletivos em constante movimento de recriação. E é essa reconfiguração permanente que intriga arquitetos e urbanistas, fascinados pelo emaranhado de formas e conversas travadas entre espaços públicos e privados. Ávidos pelo entendimento da relação de interdependência entre a existência material e a existência política de uma cidade.

2.2.2 Cidade para pessoas, cidade sustentável

Já no prólogo de *Cidades Para Pessoas* (2013), Richard Rogers demonstra compartilhar da visão de Rolnik (1995) ao atribuir à cidade um interessante caráter de linguagem. Segundo Rogers, os centros urbanos, assim como os livros, podem ser lidos. Nós, moradores de cidades, lemos esse texto formado por ruas, calçadas, praças e parques todos os dias, ainda que inconscientemente, e respondemos a ele, aceitamos os convites impressos na materialidade urbana e usufruímos da cidade a partir deles.

Por décadas, as pessoas não têm sido a prioridade de muitos planejadores urbanos, sobretudo daqueles filiados a um planejamento urbano modernista, caracterizado pela baixa prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores de uma cidade. Como consequência, o pedestrianismo como alternativa de mobilidade urbana foi desfavorecido, a acomodação do gradativo aumento de automóveis foi priorizada e as funções do espaço urbano de local de encontro e de fórum social têm sido ameaçadas.

Jane Jacobs foi a precursora, em 1961, de uma crítica à gestão e aos planejadores da cidade de Nova York, similar a que os moradores e arquitetos-urbanistas de Porto Alegre estão

fazendo hoje a Fortunati, por incentivar o uso do carro ao remodelar o espaço urbano da capital gaúcha. Em seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, a jornalista e escritora americana opõe-se à ideologia urbanística modernista, que já segregava a cidade em espaços de usos distintos e convidava os moradores a utilizarem o automóvel em seus deslocamentos. “Pela primeira vez na história do homem como colonizador, as cidades não eram mais construídas como conglomerações de espaço público e edifícios, mas como construções individuais.” (GEHL, 2013, p. 3)

Passados cinquenta anos, essa crítica de Jacobs parece ter se popularizado e ganhado força. Como relata Gehl (ibidem), nessas últimas cinco décadas, produziu-se muito conhecimento na área do Urbanismo, o que contribuiu para um grande avanço no planejamento urbano. Sobretudo nos últimos anos, os ideais de cidade distanciaram-se bastante dos princípios modernistas, mudança que se refletiu, por exemplo, no crescente interesse pela construção de áreas de uso misto e na necessidade de incentivar alternativas de mobilidade urbana das cidades que preservem o meio ambiente da poluição.

Nesse mesmo período, as concepções de planejamento de tráfego também foram repensadas, principalmente em países desenvolvidos. Contudo, a frota de veículos nas ruas aumentou exponencialmente, sobretudo, em países em desenvolvimento, que não souberam administrar essa superlotação de carros em vias. Resultado disso foi e tem sido, cada vez mais, o entupimento das artérias viárias das cidades, um fluxo de vida urbana heterogênea pouco fluido e a ameaça de morte desses organismos vivos e complexos que são os espaços urbanos.

O fato é que primeiro os seres humanos moldam as suas cidades. Depois disso, elas moldam os seus moradores. As estruturas urbanas, como ressalta Gehl (ibidem), afetam o funcionamento de uma cidade e o comportamento dos cidadãos que nela vivem. Isso já ocorria nas cidades medievais, cuja estrutura compacta, que favorecia deslocamentos a pé, contribuía para que aqueles espaços fossem centros de comércio e artesanato. No século XX, moldamos espaços para automóveis, não para pessoas. Diante de congestionamentos, novas vias e áreas de estacionamento foram construídas, a fim de desafogar o trânsito. Essas atitudes foram lidas pela população como um convite a seguir optando pelo carro em seus deslocamentos, o que em nada solucionou o volume de tráfego; pelo contrário, só o aumentou.

E se moldássemos nossos espaços urbanos, a partir de agora, para nós, seus moradores? E se vivenciássemos cidades para pessoas? Esse é um ideal comum a planejadores urbanos

contemporâneos, tais como Jan Gehl¹⁷. Planejar uma cidade para pessoas, segundo a perspectiva desses profissionais, é desenhá-la a fim de que seus moradores leiam, na textualidade urbana, convites para que usufruam de um espaço vivo, seguro, sustentável e saudável. Traduzindo em práticas sócias, é proporcionar aos transeuntes boas calçadas, próprias para caminhadas, que aproximem as pessoas da comunidade de seu entorno; é tornar os espaços da cidade versáteis complexos de atividades, de alta densidade, que favoreçam o movimento de pessoas e consequente sensação de segurança; é revitalizar os antigos centros urbanos, intensificando sua função produtiva e não os deixando obsoletos; é conservar os espaços públicos como praças, parques e as próprias ruas, onde ocorrem trocas sociais, manifestações democráticas e atividades de lazer caracterizadas pela fruição coletiva.

O lazer estabelece conexões com a cidade, tal como propõe Rolnik (2000), e é concebido, pelas comunidades urbanas, como a vivência tanto de momentos de não-trabalho quanto de momentos de oposição ao trabalho. Independentemente disso, observamos que essas experiências são reduzidas facilmente ao consumo de mercadorias de prazer, de cultura ou de turismo. Restamos saber: de que modo o espaço urbano facilita ou dificulta a fruição do tempo livre? Quais são os convites para a vivência do lazer veiculados pela linguagem da cidade aos que a habitam?

Se considerarmos que é nos espaços públicos – e por vezes nos privados, inseridos nos públicos – que as relações sociais ocorrem, sendo elas comerciais ou lúdicas, podemos conferir à cidade um papel determinante no modo como essas atividades de lazer são vivenciadas, uma vez que são afetadas pela dimensão pública dos espaços urbanos. O lazer proporcionado por um determinado fragmento da cidade diz, àquele que desse espaço usufrui, sobre a **qualidade de vida** que nesse lugar se pode ter. E isso interessa à mídia e ao mercado imobiliário, preocupados – cada um a sua maneira – em catalogar os espaços da cidade e vender o que dizem sobre eles. Todos os agentes sociais de uma comunidade urbana defendem e desejam a qualidade de vida. O que os diferencia, diante desse assunto, são seus interesses com essa demanda.

Segundo Rolnik (ibid.), um tipo de posicionamento diante da manutenção da qualidade de vida de uma cidade parece ser o dominante das políticas urbanas atuais. Ele defende a preservação de regiões de alta qualidade de vida, o que na prática se traduz na segregação da cidade, em recortes menos e mais propícios à fruição do lazer, textualizados na morfologia da arquitetura desses espaços, que acentua suas diferenças. Essa perspectiva não prioriza o

¹⁷ Arquiteto e urbanista dinamarquês, conhecido por ter cunhado o termo “cidade para pessoas”.

investimento de recursos em espaços públicos e os condena à deterioração. A cidade, como um todo, parece importar pouco. O que merece atenção é o controle da acessibilidade entre os pontos com maior qualidade de vida. Como lembra a autora,

Parece que quanto maior é a diferença de qualidade de vida entre esses paraísos e a realidade cotidiana da cidade, maior valor terão no mercado imobiliário. Para isso também concorre a administração da cidade que, em vez de exercer sua função pública de cuidar de todos os âmbitos da vida cotidiana, se preocupa apenas em garantir a fluidez do sistema viário que liga essas ilhas, minguando-se para um papel ridículo e ínfimo. (p. 3)

Esse tratamento dado por muitos dos gestores públicos às cidades tem feito com que elas reduzam sua dimensão pública à administração do trânsito, da rede de água e de esgoto. A privatização dos espaços públicos e essa concepção mercadológica da cidade, que atende aos interesses do marketing imobiliário, têm esvaziado a dimensão coletiva e a multifuncionalidade da rua, lugar de pessoas, lugar de prazer, lugar de lazer, lugar de vida coletiva. Uma cidade que convida os seus habitantes a vivenciarem o lazer precisa representar esse convite em sua dimensão pública, que não deve segregar seus diferentes agentes, mas incentivá-los ao encontro.

Árvores, paisagismo e flores compõem os elementos do espaço urbano e costumam ser associados a ambientes agradáveis e acolhedores. As árvores fornecem sombra nos dias quentes, refrescam e limpam o ar poluído pelos gases dos veículos, tornam a paisagem mais bonita e “tem valor simbólico”, uma vez que seu verde fala de recreação, de introspecção, de vida natural e de sustentabilidade. (GEHL, 2013, p. 180) Mas, afinal, o que vem a ser **sustentabilidade**?

Podemos entender um dos termos mais recorrentes nas diversas esferas da sociedade do século XXI a partir da definição da ONU, de 1987, sobre desenvolvimento sustentável, segundo a qual é “aquele que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”. (UNITED NATIONS apud LEITE, 2012). Trata-se de uma concepção de desenvolvimento econômico que objetiva não acarretar o esgotamento dos recursos naturais do planeta, satisfazendo as necessidades presentes sem comprometer o suprimento das gerações futuras de suas próprias carências. Isso porque cientistas, urbanistas, geógrafos, biólogos e demais estudiosos atentos ao mundo físico percebem que os recursos naturais estão sendo usados de modo inadequado e descomprometido com o fato de que

são finitos. O desenvolvimento sustentável busca, portanto, romper com esse comportamento, sobretudo nas cidades, principal morada da população mundial atualmente. Em resumo, ele propõe o desafio de recriarmos as cidades existentes de modo inteligente, de reinventá-las, de redesenhá-las a partir do princípio da sustentabilidade.

O que tem determinado o avanço de determinadas localidades em relação às demais são as maneiras como essa consciência sobre a importância da sustentabilidade tem se convertido em prática, em mudanças efetivas. A atualidade tem mostrado que metrópoles compactas, de altíssima densidade e diversificadas em suas áreas centrais, promovem um maior crescimento sustentável ao optarem por “tecnologias limpas” e conquistarem a preservação do patrimônio ambiental. Destacamos, como exemplo dessas tecnologias, alternativas de transporte público como metrô, trens e veículos leves sobre trilhos. Gehl (2013) cita, como exemplo, Curitiba e Bogotá, cidades de países em desenvolvimento conhecidas por terem um bom planejamento urbano. Ambas implantaram o BRT, popularmente chamado de “metrô com rodas de borracha”, alternativa econômica e capaz de transportar muitos passageiros por toda a cidade. O modo como Curitiba planejou seu espaço urbano favoreceu o tráfego de pedestres e ciclistas, além de ter sido a pioneira na implantação de faixas exclusivas para ônibus, medida que serviu de modelo para outras cidades do Brasil. Bogotá também investiu no melhoramento de tráfego de pedestres e ciclistas; revitalizou suas calçadas, há anos bloqueadas por carros nelas estacionados, e construiu 330 km de novas ciclovias.

É importante compreendermos que é comum que diferentes urbanistas e planejadores de cidades concebam a noção de desenvolvimento urbano sustentável de maneiras distintas. No entanto, o que apresentamos nesse trabalho como uma perspectiva contemporânea do assunto corresponde às visões dos estudiosos citados, sobretudo de Jan Gehl e Carlos Leite. Os três autores entendem que o crescimento econômico das cidades contribui para que esses ambientes sejam sustentáveis. Essa relação, como aponta Souza (2008, p. 147), reúne objetivos que, aos olhos de muitos leitores, podem parecer contraditórios: o crescimento econômico e a proteção ambiental. “No caso de ‘desenvolvimento urbano sustentável’, mais especificamente, essa tensão está presente na ideia-força de **modernização com sustentabilidade ecológica** das cidades.”

Como veremos em nossas análises, moradores e observadores de Porto Alegre – e aqui nos referimos aos ativistas ambientais, aos gestores públicos, aos urbanistas e às demais pessoas atentas à duplicação da Av. Beira Rio – apresentam o conceito de sustentabilidade em seus

discursos, mas nem sempre se aproximam do ideal de sustentabilidade urbana apresentado nesse subcapítulo. É interessante identificarmos em que pontos suas concepções se afastam dos princípios de desenvolvimento sustentável urbano desses urbanistas, bem como em quais se aproximam.

2.2.3 Porto Alegre para carros

Ao ser eleito sede de megaeventos do esporte, o Brasil não só atraiu ainda mais holofotes para si como também se viu diante do desafio de, com suas limitações tecnológicas e infraestrutura deficiente, transformar-se com urgência e de modo sustentável.

Porto Alegre faz parte da seleção de cidades brasileiras a sediarem os jogos do mundial de futebol. Essa condição, somada às iniciativas da prefeitura da cidade de reformar vias públicas, a fim de sanar problemas de tráfego que pudessem dificultar a recepção dos jogos, intensificou uma série de críticas à gestão da cidade atual e ao histórico planejamento urbano da cidade. As recentes intervenções no conjunto viário da capital foram consideradas por urbanistas, ambientalistas e demais moradores de Porto Alegre atitudes descomprometidas com um desenvolvimento sustentável e humanista de cidade, e preocupadas, especialmente, com o lugar dos automóveis no espaço urbano.

O favorecimento ao carro nos limites da capital gaúcha, como lembra Ling (2013), remete a 1914 e ao “Primeiro Plano Geral de Melhoramentos”, que consistiu no primeiro planejamento urbano de Porto Alegre. Desde então, a cidade passou a ser pensada e regulamentada a partir de um conjunto de diretrizes passíveis de serem revisadas e reformuladas, mas que sempre favoreceram e incentivaram uma mobilidade urbana centrada no automóvel. Se olharmos para contexto do início do século XIX, época em que Porto Alegre começou a ser formalmente planejada, podemos entender a razão disso; o carro representava uma tecnologia barata e resolutiva, e pouco se sabia a respeito de seus danos ao meio ambiente. Isso motivou os planejadores da época a adaptarem a cidade a ela, e não o contrário. No entanto, passados cem anos, o que justifica a manutenção desse planejamento?

Viadutos espalhados pela cidade, que na prática funcionam como montanhas artificiais, difíceis de serem utilizadas por pedestres; a exigência de um número mínimo (sem a imposição de número máximo) de vagas de estacionamento em cada nova construção residencial, para cada condômino; as linhas de ônibus desorganizadas e mal divulgadas, o que sugere pouca relevância atribuída ao transporte coletivo pelos nossos gestores; o modo como ocorre a verticalização da cidade – a segunda mais verticalizada do país –, com muitos recuos improdutivos e edificações de baixa altura, que não favorecem o bom aproveitamento e adensamento dos centros. São muitos os indícios de uma Porto Alegre planejada para os carros. (LING, *ibid.*).

Inverter o foco do planejamento é o caminho para a solução dessas impropriedades, sugere. Estruturar a cidade priorizando o pedestre, o ciclista e o ônibus corrigiria o problema da mobilidade urbana da cidade, que não aboliria o uso do automóvel, mas incentivaria o uso de opções mais sustentáveis. Corredores de ônibus, ciclovias, usos mistos de bairros, limites de vagas em garagens... todas são medidas condizentes com o que concebemos aqui como desenvolvimento urbano sustentável.

Jane Jacobs (2011), já na década de sessenta, expunha o dilema das cidades diante dos automóveis – recurso com o qual precisavam contar em certa medida, mas não deveriam adotar indiscriminadamente. Para a autora, as artérias viárias e os estacionamentos, por exemplo, representam um instrumento de destruição do fenômeno urbano, uma vez que suas implantações requerem a transformação da complexidade compacta de ruas, centros e bairros. “A feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em Lugar Algum.” (*id.*, *ibid.*, p. 378).

O argumento aqui apresentado não é o de que devemos abdicar total e radicalmente do carro, até porque, se não fosse essa tecnologia, talvez ainda dependêssemos dos cavalos para nos deslocar de um canto a outro da cidade – principal recurso de mobilidade urbana do século XIX -, o que também traria consequências negativas, tais quais às vivenciadas no passado, antes do advento do automóvel – o barulho, a sujeira, o mal cheiro, a lentidão e as epidemias.

Para Ling (2013), o caos urbano de Porto Alegre é “um subproduto da nossa tentativa de coreografar a cidade”, de controlar os movimentos de um milhão e meio de dançarinos de diferentes culturas, gostos e vontades, que diariamente tomam milhares de decisões que resultam em micromovimentos dessa dança impossível de ser prevista ou coreografada rigidamente, pelos planejadores urbanos.

Em resumo, os estudos em Urbanismo avançaram muito desde que Le Corbusier, expoente máximo do urbanismo modernista, em 1920, planejou sua Ville Radieuse com base no que ele acreditava ser um novo sistema viário, integrado a uma cidade com parques, vias expressas para automóveis e arranha-céus. Comprovou-se que a estimativa de carros e estacionamentos foi baixa, e a substituição dos cavalos por automóveis ambientalmente pouco resolutiva e econômica. Sabemos hoje que o usufruto da cidade depende do direito e das oportunidades de ir e vir oferecidas pelo espaço urbano aos seus moradores. Cresce o número de veículos privados em circulação nas cidades, o que preocupa a população mundial, que, como sugere Duarte (2011), precisa avaliar todas as alternativas de mobilidade urbana possíveis de serem adotadas e, principalmente, estudar como articulá-las. A multimodalidade nos transportes urbanos pode contribuir para que a cidade atinja o equilíbrio social, ambiental e econômico que tanto deseja.

3 O DISPOSITIVO TEÓRICO-ANALÍTICO

Ao estruturarmos nosso procedimento analítico tendo como base os pressupostos teóricos e metodológicos da Análise do Discurso, abdicamos de um modelo positivista pré-determinado de análise, o que implica o abandono da noção positivista de **dado** – um produto do processo - e a adoção da noção de **fato** – um recorte do processo. (FERNANDES, 2009) Essa especificidade exprime a vontade de buscarmos uma profundidade vertical, em profundidade, que se distingue das análises positivistas horizontais, consideradas por vezes objetivas e focadas na completude e na exaustão do objeto de estudo. Voltamo-nos para o discurso, que é parte de um processo amplo e aberto, que permite diferentes recortes e remete a diferentes dizeres.

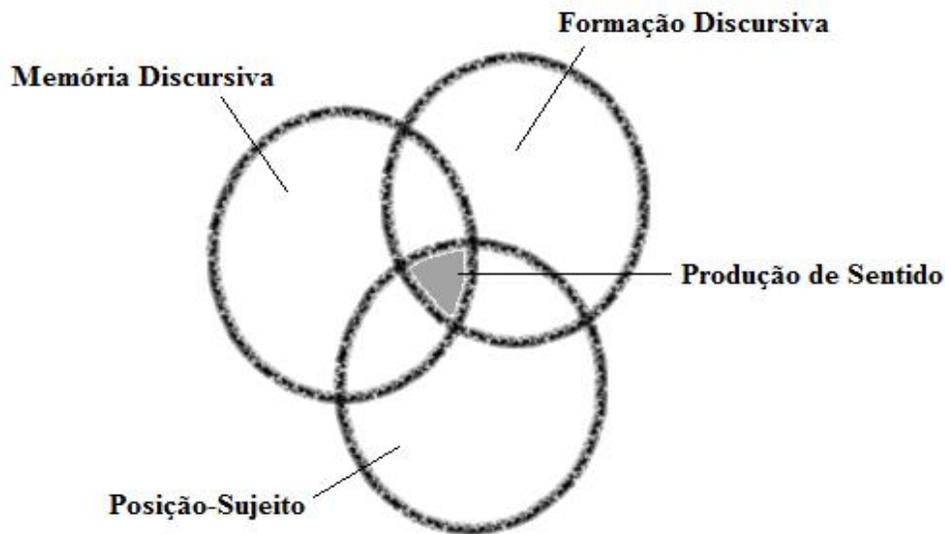
Como sabemos, cada fragmento de discurso convida ferramentas teóricas específicas para a análise. Pré-determinar os contornos do discurso, a fim de se definir um modelo formal capaz de ser estendido a qualquer manifestação discursiva, seria o mesmo que aliená-lo, assim como em uma concepção de língua exclusivamente sistêmica, da heterogeneidade que o constitui. O analista constrói dispositivos de interpretação particularizados, a fim de acolher as especificidades de cada fragmento de discurso e “ouvir, naquilo que o sujeito diz, aquilo que ele não diz mas constitui igualmente os sentidos de suas palavras.” (ORLANDI, 2001. p.59) Seu trabalho, embora não seja calcado em uma posição neutra de observação, é relativizado pelo aparato teórico que o fundamenta e o acompanha em uma escuta capaz de perfurar o efeito de transparência da linguagem e atingir a trama ideológica do simbólico.

Essencialmente, pretendemos propor um olhar para a linguagem enquanto materialidade opaca dos discursos dos sujeitos envolvidos no embate em foco, a interpelação ideológica presente nessas diferentes formas de dizer sobre a cidade e sua relação de constituição com o que é exterior a eles, com o plano histórico-social do qual cada um fala sobre Porto Alegre. Em outras palavras, consideraremos a linguagem uma materialidade simbólica constituída historicamente, atualizada a cada funcionamento.

A fim de atingirmos nosso objetivo, mobilizaremos as ferramentas teórico analíticas **memória discursiva**, **formação discursiva** e **posição-sujeito**, conforme as concepções apresentadas anteriormente. Optamos por trabalhar com os conceitos de MD, FD e PS porque os

consideramos elucidativos da constituição do nosso objeto de reflexão: o processo de produção de sentidos de cada grupo discursivo, sobre a duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva.

Nosso entendimento de como a articulação dessas concepções afetam e constituem a maneira de cada um dos grupos de produzir os seus dizeres sobre o mesmo referente discursivo é representado pelo recurso visual abaixo:



A nossa representação se assemelha ao nó borromeano da Psicanálise. Sabemos que ele foi introduzido por Lacan e é amplamente utilizado nos estudos em Análise de Discurso, a partir da concepção de seu idealizador. Contudo, ressaltamos que, nesse trabalho, não há comprometimento com o modo como a Psicanálise e a AD trabalham com o nó, mas sim uma tentativa de elucidar a interligação da MD, da FD e da PS, que acarreta o processo de produção de sentido, nosso objeto de reflexão.

Importa esclarecer que entendemos que a complexidade do processo de produção de sentido é maior do que a ilustrada pela nossa representação, uma vez que articula outros conceitos não explorados por esse trabalho. Nosso objetivo é interpretar, dentro da abrangência que cabe a um trabalho de conclusão de curso, o funcionamento de cada um dos três discursos selecionados, para então compreender o modo como cada um dos três grupos significa a ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva, a partir da articulação da memória discursiva, da formação discursiva e da posição-sujeito.

Sabemos também que os três conceitos articulam-se dentro de uma relação de amplitude distinta. No entanto, a fim de tornar mais palpável nosso objeto de reflexão, e também ilustrar a maneira como o concebemos, optamos por apresentá-lo por meio do diagrama anterior.

A formação discursiva regula o nosso objeto teórico – o discurso materializado nos dizeres dos sujeitos sobre o referente discursivo Av. Beira-Rio – a partir de uma matriz de sentidos, também denominada forma-sujeito, que garante uma ilusão de unidade ao sujeito que naquela FD está inserido. Ele, por sua vez, assume uma posição-sujeito dentro desses limites discursivos, que se relaciona gradualmente com a forma-sujeito e aciona a memória discursiva ao produzir sentido sobre um referente. Já a MD, rede de já ditos, é a responsável pela reunião de enunciados ilustrativos dos saberes, das demandas e das filiações ideológicas dos grupos selecionados, e permite que justifiquemos a nomeação dada a cada FD apresentada como terreno de inscrição dos discursos dos sujeitos. A conexão entre esses conceitos teórico-analíticos e a reflexão que nos proporcionam acerca do modo como afetam o processo de significação dos três grupos da ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva justificam a composição do nosso quadro teórico-analítico, nosso dispositivo de análise.

Elaboramos, a partir dos fatos obtidos, a tabela a seguir, que reúne os três conceitos que acompanharam nosso percurso analítico, e as variações encontradas de cada um deles.

Memória Discursiva	MD		
Formação Discursiva	FD	FD Humanista-Ambiental (FD-ha)	FD Mercadológica-Governamental (FD-mg)
Posição Sujeito	PS	PS-ha	PS-mg

Tarefa complexa é a de delimitar uma FD, bem como afirmar quais dizeres pertencem a ela. Assumimos que essa configuração é de nossa responsabilidade, pois está sujeita a nossa interpretação de analistas e às considerações que fazemos em relação à historicidade que reveste os discursos analisados, à teia de história e língua que os envolve.

Ao tentarmos compreender a veiculação dos enunciados presentes em nosso corpus com suas respectivas FDs, encontramos, na relação entre o conceito de “sustentabilidade” (e as questões que o circundam, tais como a mobilidade urbana) e o debate sobre a proposta de

ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva, um antagonismo discursivo que sugeriu a presença de duas formações discursivas, nas quais os três discursos se inscrevem: uma FD Humanista-Ambiental, que reúne princípios de um desenvolvimento urbano sustentável no qual a prioridade é o bem-estar das pessoas e a preservação do patrimônio ambiental natural das cidades, e uma FD Mercadológica-Governamental, que reúne saberes, demandas e princípios capitalistas relacionados a uma visão, como o nome sugere, mercadológica de cidade, que inclui uma noção de sustentabilidade diferente da anterior, uma vez que a submete aos interesses do mercado imobiliário e aos ideais de cidade modernistas.

Constatamos, a partir da materialidade analisada, a presença de posições-sujeito plenamente identificadas com a matriz de sentidos (também chamada de **forma-sujeito**) que regula os dizeres das FDs nas quais se inserem. Optamos por nomeá-las PS-ha e PS-mg.

Especificamente, buscamos, com o dispositivo teórico-analítico construído:

- ir além o mero exercício da leitura e realizar a função que cabe ao analista de discurso: compreender o funcionamento e a constituição da interpretação, por meio da teorização;
- explicitar o funcionamento dos discursos dos grupos e o modo como os sujeitos dessas manifestações atribuíram significância ao plano simbólico da cidade, uma vez que entendemos que esses diferentes dizeres sobre a intervenção urbana na Av. Edvaldo Pereira Paiva refletem a ausência de uma verdade absoluta sobre o fenômeno urbano;
- analisar a configuração das FDs nas quais se inserem os discursos dos três grupos eleitos para análise e compreender a relação dessas filiações discursivas com os efeitos de sentido dos seus respectivos recortes de discurso.

Cabe ressaltar que, por consideramos nossos fragmentos discursivos fatos de linguagem, nossa breve jornada analítica teve como inspiração o trabalho de Fernandes (2009), estruturado a partir das ideias de Mittmann (2007): partimos das postagens nas redes sociais enquanto unidades de análise para, então, chegarmos aos discursos do grupo “QCpuC?”, da prefeitura de Porto Alegre e do IAB-RS, que constituem nosso objeto de estudo. A partir desses três discursos, chegamos ao nosso objeto de reflexão, que nesse caso é o processo de constituição dos efeitos de sentido de cada um dos grupos sobre a Av. Edvaldo Pereira Paiva.

A apresentação das análises organizou-se com base nas ideias de Orlandi (2001), que propõe que se faça, primeiramente, a exposição das superfícies linguísticas dos fragmentos selecionados, que consistem no corpus em estado bruto, de coleta; e, em seguida, a introdução da de-superficialização de cada uma das superfícies, ou seja, o detalhamento dos componentes linguísticos, a fim de auxiliar nossa compreensão do funcionamento textual do discurso que observamos. Esse movimento nos permitiu chegar ao objeto discursivo e ao seu processo de constituição, o qual carrega o modo de produzir sentido do simbólico e vem a ser o nosso destino final: o nosso objeto de reflexão.

As análises foram distribuídas em três subcapítulos, um para cada grupo discursivo. Antecede cada um deles e suas respectivas desconstruções dos fragmentos discursivos que os ilustram uma contextualização daqueles que respondem por sua autoria, para que as condições de produção de discurso de cada grupo sejam explicitadas e contribuam para o entendimento dos seus processos de produção de sentido.

4 DISCURSOS NAS VIAS DA CIDADE

A inserção de um evento ou fenômeno nos limites do espaço ocupado por um grupo social, conseqüentemente, torna-o relevante para aqueles que usufruem desse espaço e constituem esse grupo. Isso ocasiona a produção de discursos a respeito de suas experiências com esse evento, manifestações que materializam o modo como cada sujeito significa sua cidade. Esse trabalho preocupa-se não com a materialidade da cidade, mas com sua representação dentro dos discursos daqueles que a significam. Nosso olhar, a partir de agora, será lançado para esses diferentes gestos de dar sentido ao nosso referente discursivo: a capital gaúcha, Porto Alegre, entre copas.

4.1 Dizeres sobre a(s) Copa(s)

A fim de auxiliarmos a leitura desse capítulo, optamos por trabalhar com os termos **fragmento discursivo (Fdsc)**¹⁸ e **sequência discursiva (SD)**¹⁹ nas análises. O primeiro designa os textos selecionados, enquanto o segundo refere-se a trechos “recortados” do primeiro para ilustrarem os dizeres dos seus fragmentos (bem como dos discursos de seus sujeitos) e formarem nosso corpus.

Sendo assim, o corpus do trabalho é constituído de sequências discursivas de textos diferentes quanto à forma, às condições de produção e à circulação na sociedade; eles são escritos e imagéticos, alguns deles até mistos, e veiculam discursos sobre questões relacionadas à ampliação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva. Todos os textos que selecionamos para serem esmiuçados foram encontrados na internet, em ambientes distintos - uma rede social de grande popularidade (o Facebook), um blog amplamente conhecido pelos profissionais da área de Arquitetura e Urbanismo do estado (o blog do IAB-RS), um site estatal (o “Transparência na Copa”) e o blog do prefeito José Fortunati.

¹⁸ A partir de agora, também referido pela sigla Fdsc.

¹⁹ A partir de agora, também referida pela sigla SD.

A constituição do nosso corpus foi motivada pela vontade de realizarmos uma análise em meio a SDs expressivas das pressões ideológicas incidentes sobre a linguagem utilizada por esses sujeitos e de seus grupos. Elas se mostraram representativas dos discursos em questão e, nas análises, encontramos a possibilidade de mobilizarmos as ferramentas teóricas já mencionadas, que compõem do nosso dispositivo teórico-analítico por serem consideradas pertinentes e capazes de elucidar o processo de produção de sentido desses grupos, sobre a reforma pública em foco.

4.1.1 O que diz o grupo “Quantas Copas Por Uma Copa”?

Atualmente, o uso de redes sociais para a divulgação de protestos, manifestos e grupos de discussão é cada vez mais frequente. Uma vez “compartilhados” na internet, terra que desconhece fronteiras geográficas e diferenças temporais, tais eventos tornam-se de conhecimento público em instantes. Esse recurso facilita a organização e participação das pessoas em atividades que dialoguem com seus interesses. O grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?” é um exemplo desse fenômeno interacional contemporâneo. Criado em fevereiro de 2013, pela professora Rose Rolim, esse espaço tem o intuito de centralizar e promover discussões a respeito das recentes e previstas intervenções urbanas na cidade de Porto Alegre - que objetivam atender às necessidades físicas da Copa do Mundo de Futebol de 2014 - e também de organizar e divulgar ações que visem ao impedimento do corte de árvores e à diminuição de áreas verdes da cidade. Seu surgimento ocorreu após sucessivas discussões com ativistas da região interessados em impedir o corte de árvores localizadas próximas ao Gasômetro, que seriam derrubadas no processo de ampliação da Av. Beira-Rio. Trata-se de um grupo sem liderança, integrado por pessoas de diferentes faixas etárias, classes sociais e profissões, que se identificam com as ideias da criadora do espaço, compartilham informações e opiniões a respeito do assunto e planejam ações com o intuito de reivindicar a preservação do patrimônio ambiental da cidade, sobretudo das árvores. Entre as ações já realizadas, estão as nomeadas de “Acampamento”, “Corações que Batem nas Árvores” e “Marchas pelas Árvores”. Hoje o grupo conta com cerca de 1.300 membros.

Desde a sua criação, o “QCpuC?” veiculou diversas informações acerca não só da questão motivadora de sua existência, mas também de estudos, reportagens e episódios capazes de dialogar com as reformas para a Copa e suas implicações no espaço urbano de Porto Alegre. Houve, entre essas postagens, a digitalização de panfletos que foram distribuídos em diferentes localidades, sobretudo no Gasômetro, a fim de que o discurso do grupo circulasse pela cidade, através dos porto-alegrenses que com ele tivessem contato. SDs de três desses foram selecionadas para comporem nosso corpus.

A sequência que abre nosso percurso analítico, retirada de um panfleto²⁰ divulgado pelo grupo em sua página do Facebook, “COPAS ou COPA? – Quantas COPAS por uma copa?” parece veicular, na primeira ocorrência da palavra – no plural – o sentido de “ramagem superior de uma árvore” e, no segundo, a ideia de “torneio desportivo em que se disputa uma taça”. São sentidos diferentes que se atrelam à subjetividade daqueles que, diante da palavra “copa”, conferem a ela significados correspondentes à sua formação discursiva. Em outras palavras, a ambiguidade percebida do plano linguístico acaba por remeter a um duplo sentido, no plano discursivo, uma vez que a espessura semântica do simbólico comporta um conteúdo ideológico, historicamente determinado.

O grupo “QCpuC?” contrapõe os sentidos mencionados e questiona o seu leitor a respeito dessa oposição. Na seguinte sequência discursiva:

“COPAS ou COPA?”

Iniciada pelo emprego da palavra “copa” no plural, em maiúsculas, com um tamanho de fonte grande, na cor verde e em negrito, e com o desenho da copa de uma árvore no espaço destinado à letra “o”, essa SD é seguida pelo articulador coordenativo alternativo “ou” em uma fonte diferente da anterior, menos robusta e com tamanho menor, em preto. Por fim, surge a segunda ocorrência da palavra “copa”, agora no singular, em cinza, na mesma fonte da primeira ocorrência, porém um pouco menor, com o desenho de um maço de dinheiro no espaço destinado à letra “a”. Já a segunda sequência discursiva é composta pela frase assim transcrita:

²⁰ Ver anexo 3.

“Quantas COPAS por uma copa?”

Dessa vez, todo o trecho conta com a mesma fonte em negrito e a mesma cor, verde; no entanto, mais uma vez, optou-se por dar maior tamanho ao emprego de “copa” no plural – o mesmo anteriormente relacionado ao sentido de ramagem que cobre as árvores.

Para que cheguemos ao objeto e processo discursivo das superfícies linguísticas abaixo, propomos a seguinte paráfrase:

“COPAS ou COPA?”
“Quantas COPAS por uma copa?”



AS ÁRVORES ou O MUNDIAL DE FUTEBOL?
Quantas ÁRVORES valem a pena serem cortadas por um megaevento?

A desconstrução acima sugere que os sentidos que regulam os dizeres dos sujeitos integrantes do “QCpuC?” correspondem àqueles abarcados por uma formação discursiva contrária à do governo da capital, uma vez que encontramos aqui textualizado um discurso que valoriza o patrimônio ambiental, ao questionar o custo das recentes intervenções estatais motivadas por um megaevento para a cidade. O grupo fala de um lugar que demonstra certa proximidade com os pressupostos do urbanismo contemporâneo que assumem o desenvolvimento urbano sustentável como prioritário, atribuindo altíssimo valor à vegetação e à preservação dos recursos naturais no planejamento das cidades. Essa perspectiva defende iniciativas de gestão urbana que administrem a cidade de acordo com princípios humanistas-ambientais, a fim de que os cidadãos possam usufruir de um ambiente revolucionado pelo concreto e pela constante ação da ciência do homem, mas enriquecido diariamente pela manutenção de recantos naturais, que garantam às pessoas qualidade de vida.

A análise explicitada está pautada nos vestígios deixados pela constante ênfase às “copas” e nos recursos imagéticos presentes nas SDs - nas cores utilizadas e nas imagens de uma copa de árvore e de um maço de dinheiro que compõem as palavras contrapostas. São fruto de uma memória discursiva que articula dizeres de uma FD Humanista-Ambiental, que se opõem a outros dizeres, de uma FD Mercadológica-Governamental, caracterizada por uma visão mercadológica

de cidade, pela priorização do progresso e do corporativismo em detrimento de condições essenciais de qualidade de vida de um espaço urbano para pessoas. O articulador coordenativo alternativo “ou”, que opõe os dois usos da palavra “copa”, imprime um questionamento, um convite a um posicionamento diante do assunto, e marca a oposição entre duas FDs por meio de uma tensão polissêmica.

Uma vez realizada uma interpretação, sabemos, há a convocação da memória discursiva, nosso tecido de dizeres e sentidos, repletos de possibilidades de (re)significarmos o que nos cerca, por meio de sua constante atualização. Portanto, podemos afirmar que os sujeitos que se veem representados pelo panfleto em questão, mesmo inconscientemente, o fazem porque ouvem formulações anteriores, enunciados passados, as conversas e manifestações de suas formações discursivas, que produzem os sentidos atribuídos à Copa, às copas, à prefeitura, aos espaços públicos e à cidade. Esses sentidos irrompem a partir da PS-ha plenamente identificada com os valores da FD-ha.

O segundo panfleto virtual analisado²¹, assim como recorte anterior, é de composição mista em termos de forma – combina uma sequência discursiva em texto escrito e uma imagem. O texto é introduzido ao leitor assim:

“O povo que não constrói caminhos para o futuro, contenta-se em construir viadutos que levam ao engarrafamento da próxima esquina.”

Escrito em branco, sob um fundo vermelho, a materialidade léxico-sintática do trecho consiste em uma frase de período composto, praticamente livre de adjetivos propriamente ditos, mas formada por orações adjetivas que caracterizam “povo” e “viadutos”. No trecho, percebemos também ênfase sobre a ideia de “construção”, uma vez que o verbo “construir” é conjugado duas vezes em orações em que assume a função de verbo principal. Abaixo, foi anexada uma imagem da Av. Beira-Rio já sob intervenção da prefeitura, com árvores cortadas.

Quando de-superficializada, a sequência mostra uma possível releitura:

²¹ Ver anexo 4.

“O povo que não constrói caminhos para o futuro, contenta-se com construir viadutos que levam ao engarrafamento da próxima esquina.”



Aqueles que não agem pelo seu futuro, conformam-se com uma cidade sem mobilidade urbana.

Podemos dizer, mais uma vez, que a FD dominante na sequência é a que denominamos Humanista-Ambiental e, por isso, opõe-se a medidas progressistas em descompasso com o desenvolvimento sustentável das cidades.

Entendemos que a utilização da cor vermelha ao fundo não se dá ao acaso; ela reflete a retomada dos sentidos que compõem a colcha de retalhos que acessamos ao significar o mundo, também denominada memória discursiva. Nesse caso, o vermelho sugere uma posição-sujeito inscrita na FD mencionada e, novamente, plenamente identificada com a matriz de sentidos que regula os dizeres dessa formação discursiva. Essa PS-ha é responsável pela atualização de enunciados em consonância com ideais historicamente cultivados por movimentos de esquerda, contrários a valores capitalistas que legitimam medidas governamentais descomprometidas com a igualdade de classes.

A utilização da palavra “povo” seguida do verbo “construir” reitera essa interpretação, pois confere aos cidadãos de Porto Alegre um papel ativo e transformador em seu espaço urbano, capaz de “traçar caminhos para o futuro” se assumido, se protagonizado. Esse convite à luta reitera a presença de uma FD caracterizada, entre outras coisas, por um discurso anticapitalista, uma vez que remete a dizeres próprios de uma classe social dominada. São os movimentos da memória discursiva, que articulam formulações já ditas e reterritorializam sentidos na interpretação do panfleto.

O terceiro e último fragmento discursivo ilustrativo do olhar do grupo corresponde a um panfleto²² composto por uma frase atribuída a Eric Hobsbawm e uma imagem que se mostra semelhante a uma charge, mas não há menção ao seu criador. Elegemos para análise o desenho, que retrata uma floresta com uma clareira, onde foi iniciada a construção de uma via pavimentada. Nesse espaço, passam veículos que representam grandes empresas, bancos e corporações mundiais, tais como Nike, Unilever, HSBC e McDonald’s. À frente deles,

²² Ver anexo 5.

movimenta-se um veículo cuja função é quebrar estruturas de concreto. Na imagem, a continuidade da construção da via implica a ação desse veículo especial, ou seja, a derrubada de um muro localizado diante dela, representativo da democracia, que cerca as árvores à frente da obra, prestes a serem derrubadas. Há ainda uma placa de trânsito, próxima ao asfalto, sinalizando que há uma regra corporativa, segundo a qual os veículos devem seguir em frente.

Escolhemos essa sequência do fragmento por essa imagem ter apresentado uma composição muito interessante de ser esmiuçada e investigada, que sugeriu um diálogo direto com a situação para a qual olhamos: a ação da prefeitura na Av. Beira-Rio. Também, porque não achamos adequada a seleção da citação que a acompanha, tendo em vista que está descontextualizada, o que dificultou nosso entendimento da ideia veiculada pelo trecho atribuído a Hobsbawm.

Percebemos materializadas duas posições-sujeito inscritas em FDs distintas. Uma delas, denominada de PS-ha, atualiza ideais democráticos que remetem à antiguidade clássica, à Atenas democrática, de onde se origina o termo “democracia”, que quer dizer “poder do povo”. Entendemos que o modo como é retomado esse princípio democrático – associado à defesa das árvores pela representação do muro da democracia que as protege - é próprio de uma FD-ha, que se contrapõe às recentes ações da prefeitura, que centralizaram as decisões referentes à duplicação da Av. Beira-Rio e conferiram aos gestores municipais um poder de decisão superior ao de seu povo. Consequência disso foi a não preservação do patrimônio ambiental, tão caro àqueles cujas ideias são humanistas-ambientais. São próprios dessa formação discursiva valores relacionados à preservação ecológica, ao combate ao desmatamento e à oposição ao progresso descomprometido com a sustentabilidade. É ela a FD dominante nesse discurso.

Já o veículo amarelo da imagem remete a uma posição-sujeito plenamente identificada com uma formação discursiva mercadológica-governamental. Ele é composto pela sigla “WTO”, que designa “World Trade Organization” - “Organização Mundial do Comércio” em Português. Tal organização é responsável pela supervisão e liberalização do comércio internacional, regulando as relações comerciais entre os seus países-membros e buscando a adesão dos seus participantes aos acordos da OMC. A presença dessa PS-mg é reiterada pela representação imagética da placa de trânsito que se encontra próxima à pista, na qual diz “CORPORATE RULE” - “regra corporativa” em Português.

Depreendemos, desses vestígios discursivos, uma forte crítica ao modo como os interesses das grandes corporações afetam as ações governamentais de Estados aliados ao sistema capitalista, e contrariam as expectativas daqueles que esperam atitudes dos gestores do governo que sejam voltadas para a população e para a preservação das riquezas naturais na nação. Ao ser veiculada pelo “QCpuC?”, essa imagem simboliza um gesto de leitura desse grupo da situação em que se encontra a população de Porto Alegre diante de sua cidade, conhecida pelo Orçamento Participativo²³ e considerada uma capital de forte caráter democrático e participação popular no âmbito político. Percebemos, assim, uma atualização de dizeres anteriores por meio da memória discursiva, associados a uma microestrutura de poder – a política de Porto Alegre no passado -, bem como a uma macroestrutura - a OMC, engrenagem do sistema que rege a maior parte dos países do mundo. Esses enunciados, anteriormente ouvidos, foram convocados na composição dessa imagem, que aqui ilustra parte da interpretação dos integrantes do “QCpuC?” sobre a ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva.

4.1.2 O que diz a prefeitura de Porto Alegre

Compõem também o objeto de análise desse estudo textos ilustrativos do discurso da atual gestão da cidade, que está sob comando do prefeito José Fortunati, político com interessante trajetória em Porto Alegre. Fortunati foi integrante do Partido Democrático Trabalhista (PDT) desde 2002, quando então assumiu a presidência da Câmara Municipal de Porto Alegre; em 2003, foi secretário estadual da Educação e, no final de 2006, tornou-se secretário municipal do Planejamento, época em que propôs a elaboração do novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental; em 2008, concorrendo com José Fogaça, Fortunati foi eleito vice-prefeito e assumiu a função de secretário extraordinário da Copa do Mundo de 2014 em Porto Alegre; em março de 2010, quando Fogaça renunciou à prefeitura para concorrer ao governo do estado, seu vice assumiu a liderança da cidade até o final do mandato; por fim, em 31 de dezembro de 2012,

²³ Mecanismo governamental de democracia participativa, que permite que o cidadão influencie ou decida sobre uma parcela do orçamento público. No Brasil, a experiência com o Orçamento Participativo surgiu em Porto Alegre, em 1989, sob a gestão de Olívio Dutra.

José Fortunati foi reeleito prefeito de Porto Alegre, com 517.969 votos, o que representou 65,22% dos votos válidos.

Com o intuito de informar a população a respeito do progresso e dos propósitos da prefeitura com as reformas relacionadas à Copa, notícias são publicadas no site “Transparência na Copa”, a respeito das diferentes obras previstas e em andamento. Dessas notícias, uma integra a seleção de textos representativos do discurso da prefeitura, relacionada à duplicação da Avenida Beira-Rio, e inicia nosso percurso pelos dizeres da gestão de Fortunati sobre a polêmica duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva.

A postagem, intitulada “Audiência Pública discute duplicação da Edvaldo Pereira Paiva”²⁴, relata a participação da prefeitura em uma audiência pública na Câmara Municipal de Porto Alegre, realizada em março de 2013, com o propósito de se discutir o projeto de duplicação da via. Na notícia, a prefeitura faz menção ao Plano Diretor de 1979 para justificar sua proposta, bem como aponta a qualificação dos profissionais envolvidos no planejamento dessa intervenção, com o mesmo objetivo. O relato é finalizado com a informação de que aquele encontro motivou a criação de um Grupo de Trabalho responsável pelo estudo das alternativas de viabilização do Parque do Gasômetro e pela discussão do local de plantio das novas árvores. Elegemos a seguinte sequência discursiva para ser de-superficializada:

“O alargamento viário está previsto no Plano Diretor desde 1979 e faz parte do sistema integrado de mobilidade urbana, contemplando, além da duplicação da via, a implantação de ciclovia e de sistema de transporte urbano rápido (BRT), bem como a integração do projeto de Revitalização da Orla do Guaíba.”



A ampliação da via é justificada já pelo Plano Diretor de 1979 - que a prevê - e é parte do atual sistema integrado de mobilidade urbana, que contempla a duplicação da avenida, a implantação de ciclovia e de sistema de transporte urbano rápido (BRT) e a integração do projeto de Revitalização da Orla do Guaíba.

A de-superficialização do fragmento ajuda-nos a perceber os recursos linguísticos em uso na veiculação desse discurso. Exceto pela palavra “rápido”, que faz parte da nomenclatura do meio de transporte BRT (em Português), não encontramos adjetivos que expressem juízo de valor

²⁴ Ver anexo 6.

ao que é dito. “Viário” e “integrado”, ambos constitutivos dessa sequência, expressam mais características “concretas” de “alargamento” e de “sistema”, do que a visão da prefeitura a respeito deles. Entendemos que essa ausência de adjetivos representa uma tentativa de não comprometer o discurso com posicionamentos radicais, explícitos ou enfáticos, que limitem a adesão dos leitores àquelas ideias.

O uso do verbo “previsto” seguido de “Plano Diretor” materializa uma filiação discursiva associada ao poder de medidas arbitrárias, capazes de regulamentar comunidades, cidades e patrimônios ambientais independentemente, por vezes, da correspondência que estabeleçam com eles. A partir da desconstrução realizada do fragmento, compreendemos que há uma posição-sujeito PS-mg inserida em uma FD Mercadológica-Governamental, que domina esse discurso e que legitima a ampliação da Av. Beira-Rio, fundamentando-se em um instrumento de planejamento urbano concebido há trinta anos. O lugar do qual se fala demonstra divergência com as ideias de Ling (2013), pois desconsidera o caráter vivo, inconstante e imprevisível das cidades, moldado por diferentes sujeitos que a (re)significam diariamente e que, por isso, poderiam fazer deste instrumento um recurso anacrônico. Os pressupostos de Ling (2013), por sua vez, concordam com a produção científica contemporânea de desenvolvimento urbano, que se alia a valores ambientais e humanistas.

Quando o sistema integrado de mobilidade urbana é esmiuçado e apresentado como justificativa para a duplicação da via – ao lado do Plano Diretor de 1979 –, duas demandas populares antigas são mencionadas também como constituintes desse sistema: a implantação de ciclovia e o projeto de Revitalização da Orla do Guaíba. Essa menção simboliza um movimento da memória discursiva que atualiza formulações filiadas a ideais humanistas-ambientais de mobilidade urbana e planejamento urbano, defendidos por organizações horizontais civis independentes, tais como o evento Massa Crítica²⁵. Essa atualização, que evoca dizeres associados a muitos dos opositores do governo de Fortunati, ocorre por meio da PS-mg já mencionada, o que nos faz interpretar esse gesto como uma tentativa de aproximação dos gestores públicos com esse grupo, cuja FD dominante reúne princípios que não são priorizados pela FD dominante no discurso da prefeitura.

²⁵ Evento que ocorre, tradicionalmente, na última sexta-feira de cada mês, em cidades de todo o mundo, no qual ciclistas, skatistas, patinadores e simpatizantes de veículos movidos à propulsão humana ocupam os espaços públicos das cidades com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta como um meio de transporte sustentável.

Duas postagens do blog de autoria do prefeito de Porto Alegre também foram escolhidas como textos ilustrativos do discurso da gestão da cidade, e versam sobre a ampliação da via e sua relação com o que a prefeitura compreende ser sustentabilidade. Ambas, segundo consta em nota de rodapé em cada uma delas, foram publicadas na editoria de Opinião do jornal Zero Hora, na mesma data em que foram divulgadas no site.

A primeira das postagens selecionadas do blog do prefeito, intitulada “Porto Alegre Sustentável”²⁶, foi publicada em fevereiro de 2013. Do texto, selecionamos duas sequências discursivas. Cada uma delas, bem como os fragmentos interpretados anteriormente, foram primeiro de-superficializadas. Em seguida, propusemos paráfrases para os seus trechos. As duas superfícies do primeiro texto do blog de José Fortunati seguem abaixo:

“Mais do que uma expressão da moda, a sustentabilidade, deve se constituir em realidade na vida das cidades, com ações práticas que garantam qualidade de vida e legado para as gerações futuras.”



A sustentabilidade, expressão popular atualmente, deve ir além do seu modismo e fazer-se presente nas práticas diárias de uma cidade, a fim de se garantir uma qualidade de vida e um bom legado para as futuras gerações.

*

“Além disso, há outros pontos que precisam ser observados, como, por exemplo, o fato de naquela área termos um dos principais focos de poluição ambiental pelo engarrafamento diário com a emissão de gases pelos automóveis. Isso mostra que a necessidade da duplicação da via para proporcionar fluidez é também uma questão ambiental e não somente um problema de mobilidade.”



Há outras questões que merecem atenção, como, por exemplo, o foco de poluição ambiental em que consiste aquela área, devido à intensa emissão de gases pelos veículos que dão corpo ao engarrafamento diário. Isso justifica a ampliação da via, uma vez que essa reforma é capaz de proporcionar fluidez e demonstra ser tanto uma problema de mobilidade urbana quanto uma questão ambiental.

²⁶ Ver anexo 7.

Ambas as sequências apresentam uma materialidade léxico-sintática semelhante à da SD anterior, uma vez que o uso de adjetivos é parco e o de orações adjetivas um pouco mais numeroso. No entanto, os enunciados mostram-se ligeiramente mais enfáticos por conta do emprego de alguns termos, como “expressão da moda” e “em realidade” (na primeira sequência) e “precisam”, “principais” e “necessidade” (na segunda sequência).

No primeiro trecho, foram associados à “sustentabilidade” o termo “expressão da moda” – veiculando o sentido de valorização passageira, momentânea – e a expressão adverbial “em realidade” – antecipando (e intensificando) o sentido de “ações práticas”, que em seguida aparece no texto. Esses usos juntos expressam uma crítica àqueles que, em seus discursos, valorizam um desenvolvimento sustentável, mas não só não executam essa ideia, como também a tratam como modismo, ignorando-a um tempo depois.

No segundo trecho recortado, o emprego de “precisam”, “principais” e “necessidade” combinam sentidos que enfatizam as questões apontadas pelo prefeito como merecedoras de atenção especial: “o fato de naquela área termos um dos principais focos de poluição ambiental pelo engarrafamento diário com a emissão de gases pelos automóveis e a duplicação da via”, que vem a ser “uma questão ambiental e um problema de mobilidade”.

A partir desses vestígios discursivos, constatamos que as ideias de “sustentabilidade” e “qualidade de vida”, que são evocadas na primeira sequência discursiva, embora retomem conceitos centrais em uma formação discursiva humanista-ambiental, o fazem de modo diferente, a partir de uma PS-mg inserida em uma FD Mercadológica-Governamental, mas próxima dos ideias de uma FD Humanista-Ambiental, uma vez que associam “sustentabilidade” à “qualidade de vida”.

Importa observar que a concepção de “qualidade de vida” que retoma essa posição-sujeito assemelha-se à apontada por Rolnik (2000), característica de muitos gestores públicos brasileiros atuais, que demonstram ter como princípio o desenvolvimento segregado da cidade, que atende aos interesses do mercado imobiliário e oferece recantos de lazer e de qualidade de vida, que, por serem privilegiados em relação ao todo urbano, adquirem mais valor que o restante da cidade. Ainda que o prefeito não defina seu entendimento de qualidade de vida desse modo, assume-se que ele concebe essa noção dessa maneira a partir do que ele diz na segunda sequência discursiva. Nesse enunciado, ele se mostra em descompasso com os estudos urbanísticos mais recentes de desenvolvimento urbano sustentável, que, como lembra Ling (2013), entendem que

viadutos e ampliações de vias são um convite aos carros e não aos pedestres, o que não contribui para a diminuição do congestionamento, nem para a redução da emissão de gases poluentes. Em outras palavras, a produção científica atual não reconhece na duplicação de vias um caminho para se chegar a uma cidade sustentável, tal como sugere Fortunati no título de sua postagem. Isso nos leva a compreender que a atual gestão de Porto Alegre significa a duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva, bem como a noção de qualidade de vida em Porto Alegre, a partir de uma posição-sujeito que remete a formulações passadas a respeito de um desenvolvimento sustentável oposto àquele proposto pela comunidade científica da área do urbanismo, filiada a uma FD Humanista-Ambiental.

A segunda postagem, publicada em junho de 2013 sob o título de “Pensar e agir sustentável”²⁷, fala sobre a 29ª Semana do Meio Ambiente, desenvolvida pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) de Porto Alegre, sob o comando de Cláudia Dilda, “uma referência incontestável nessa área”, segundo Fortunati. Em seguida, o prefeito inicia uma retomada das ações promovidas pela sua gestão, bem como das realizadas pela que o antecedeu. Ele se apoia nessas experiências para responder aos questionamentos decorrentes das intervenções para a ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva. Conclui seu texto afirmando que essas contestações não diminuem o seu ânimo de buscar o melhor para a cidade, nem a sua consciência de que, futuramente, Porto Alegre será um lugar ainda melhor para se viver.

Cabe salientar algumas questões que são reiteradas por Fortunati nesse texto, argumentos presentes em outras postagens e reafirmados aqui, tais como o Plano Diretor de 1979, que já planejava a ampliação da Av. Edvaldo Pereira Paiva – “ou seja, somos contestados até por cumprir o planejado para a cidade, sempre com o aval do Poder Judiciário”, diz o prefeito no texto. Ele também fala que, “dos 115 vegetais que seriam removidos, a maioria deles estranhos a nossa região”, 32 deles foram preservados pelos técnicos do município e “já estão sendo plantadas 401 árvores como compensação”.

Selecionamos, para análise, a SD abaixo, de-superficializada em seguida:

²⁷ Ver anexo 8.

As ações mostram mais do que um pensar, senão que um agir em nome da sustentabilidade e do legado que queremos oferecer às gerações futuras. Por isso, decidimos enfrentar com dados concretos e propostas viáveis os questionamentos decorrentes das intervenções para a ampliação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva, a Beira-Rio.



O que fizemos mostrou que não apenas idealizamos uma cidade sustentável, como também agimos tendo a sustentabilidade como princípio, pensando no que deixaremos para as futuras gerações. Por isso, respondemos com dados concretos e propostas viáveis os questionamentos a respeito da ampliação da Av. Edvaldo pereira Paiva, a Beira-Rio.

Nessa sequência discursiva, entendemos que há uma argumentação mais enfática de José Fortunati em relação às demais analisadas anteriormente. Não por acaso, esmiuçando a materialidade léxico-sintática do trecho, percebemos a presença de dois adjetivos que colaboram com essa ênfase impressa pelo prefeito em sua postagem: “concretos” – caracterizando dados - e “viáveis” – qualificando propostas. Tudo isso, dentro de uma estrutura interna que combina uma sentença inicial, que expõe um fato, com uma sentença subsequente, introduzida por uma conjunção coordenativa explicativa, que contribui para que o efeito de sentido desse trecho seja o de justificativa do que está sendo defendido no texto.

Entendemos que o discurso veiculado por esse texto e ilustrado por essa SD insere-se em uma FD Mercadológica-Governamental, por meio de uma posição-sujeito plenamente identificada com a matriz de sentidos que regula os dizeres dessa formação discursiva – uma PS-mg -, e atualiza enunciados anteriores, associados ao discurso político, que reitera, sempre que possível, o compromisso com a prática, com as ações, com a execução de ideias. Vestígios disso encontram-se logo no início, quando Fortunati diz que “as ações mostram mais do que um pensar, senão que um agir em nome da sustentabilidade e do legado que queremos oferecer às gerações futuras” – “ações” referindo-se a todos os feitos da prefeitura citados pelo prefeito na postagem. A sequência subsequente oferece mais sinais desse movimento da memória discursiva realizado por essa PS-mg, que, ao retomar dizeres tais como “dados concretos” e “propostas viáveis”, atualiza esses sentidos em um enunciado que configura-se como estatal, como governamental.

4.1.3 O que diz o Instituto de Arquitetos do Brasil – RS

Estão presentes também em nossa análise três recortes discursivos do Departamento do Instituto de Arquitetos do Brasil do Rio Grande do Sul (IAB-RS), sobre as intervenções da prefeitura na Av. Beira-Rio. Os textos, postados no blog do Instituto, foram escritos por diferentes autores, todos profissionais a área da Arquitetura e Urbanismo, convidados a tecerem suas ideias e divulgá-las naquele espaço, representando o pensamento daquele grupo.

O IAB é uma entidade que não possui fins lucrativos, dedicada a temas ligados à profissão do arquiteto e urbanista, à cultura arquitetônica, à cidade brasileira e à sociedade. Herdeiro do Instituto Brasileiro de Arquitectura, fundado em 1921, o Instituto é formado atualmente por 26 departamentos localizados em diferentes estados do Brasil, que possuem núcleos locais em alguns municípios, tais como Porto Alegre. A atuação da entidade é liderada pela Direção Nacional, que articula e coordena as ações dos departamentos. Podem ser sócios do IAB arquitetos (sócios efetivos) e estudantes de arquitetura (sócios aspirantes) interessados em contribuir com o Instituto, participando de suas atividades e ajudando-o a se manter ativo, por meio de um auxílio monetário correspondente ao pagamento da anuidade de um associado.

Segundo as informações disponibilizadas no site do IAB, o Instituto de Arquitetos do Brasil se debruça sobre questões tais como o fortalecimento do conceito e da dimensão cultural dos projetos arquitetônicos, o apoio a políticas públicas que levem em consideração o atual quadro da realidade urbana brasileira - com 85% da população nas cidades - e a defesa de concursos de projeto para obras públicas, como um modo de qualificar o espaço urbano e de fortalecer a cultura do país.

O critério de escolha das postagens foi unicamente o conteúdo veiculado, uma vez que os textos do blog não apresentam heterogeneidade formal, são todos escritos e seus autores são diversos profissionais da área.

A primeira postagem do IAB-RS cujo processo discursivo foi analisado foi intitulada “Dilema”²⁸, e fala sobre o impasse vivido pela cidade atualmente, que opõe o pensamento e as consequentes atitudes da prefeitura e as ideias de uma nova vertente questionadora de moradores de Porto Alegre. Ambas demonstram entender diferentemente os conceitos de desenvolvimento urbano sustentável e de qualidade de vida, e amparam seus argumentos nessas concepções. Selecionamos para análise a SD abaixo, de-superficializada a seguir, a fim de que cheguemos ao discurso do IAB e, posteriormente, ao seu processo de produção de sentido.

“Pois pelo preço de uma única linha do metrô poderíamos ter uma rede completa de transporte público de superfície com veículos leves sobre trilhos VLT ou ônibus rápidos BRT. Com a grande vantagem do transporte público ficar na superfície, com vista e sem escadas profundas. Só que para isto precisa dividir espaço viário dos carros. E aí não pode.”



O valor de apenas uma linha de metrô corresponde ao preço de uma rede completa de transporte público de superfície, com veículos leves sobre trilhos VLT ou ônibus rápidos BRT. Com a vantagem de o transporte público ficar na superfície e usufruir de uma boa vista e sem acesso dificultado pelas escadas. Só que isso implicaria a divisão do espaço viário da cidade, que hoje pertence essencialmente aos carros. E isso contraria as intenções da prefeitura.

A de-superficialização da sequência acima ajuda-nos a perceber o modo como se estrutura o principal argumento do texto, que se opõe às ações da prefeitura. O IAB-RS sugere uma relação de equivalência entre os custos da opção da prefeitura – uma linha de metrô no valor de 5 bilhões de reais – e a alternativa defendida pelo Instituto, de igual valor - “uma rede completa de transporte público de superfície com veículos leves sobre trilhos VLT ou ônibus rápidos BRT”, de fácil acesso, uma vez que ficaria toda no nível do mar, com vista para a cidade. A oração seguinte, iniciada pela locução adversativa “só que”, apresenta o que, supõe o IAB-RS, impede a prefeitura de aderir a essa alternativa de mobilidade urbana: a necessidade de dividir o espaço viário destinado majoritariamente para os carros. A SD é finalizada com uma frase que ironiza as intenções e prioridades da prefeitura: “isso não pode”.

Percebemos, pela materialidade linguística da SD, que simboliza o discurso do IAB-RS, a presença de uma PS-ha filiada a valores humanistas-ambientais de desenvolvimento urbano sustentável e, por consequência, contrária às ações da prefeitura de gestão urbana, que se

²⁸ Ver anexo 9.

mostraram, ao longo de nossas análises, reguladas por uma concepção de cidade mercadológica, planejada e gerida para o usufruto das empresas e para deslocamentos realizados pelo uso automóvel.

O segundo texto ilustrativo do que diz o IAB-RS sobre essa polêmica situação em que se encontra a capital gaúcha corresponde a uma postagem intitulada “Razões contra a duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva”²⁹. Nele, o Instituto lista as quatorze razões de se colocar contra essa intervenção nesse espaço. Entre elas, estão as considerações de que o “alegado congestionamento de tráfego não existe”, “a obra prejudicará a cidade” - uma vez que seis pistas separando a comunidade da Usina do Gasômetro tornarão aquele deslocamento perigoso, devido à suposta alta velocidade de automóveis - e, também, o fato de que “em nenhum lugar do mundo se criam free-ways no seu centro histórico”, mas sim praças que incentivem a fruição do espaço e, conseqüentemente, a sua vivência.

Dessa postagem, separamos uma seqüência discursiva para análise, que se encontra abaixo, bem como a de-superficialização que propomos do trecho do texto:

“7. Essa oposição à obra não é só de ambientalistas. Somos moradores e cidadãos de Porto Alegre, que vivemos a cidade e nos informamos sobre cidades mais humanas. [...]10. No passado, foi a população que impediu que prefeituras anteriores derrubassem o Mercado Público (em nome do “progresso”) e também a implosão da Usina do Gasômetro para ali passar uma avenida.”



“7. Não são só ambientalistas que se opõe à realização da suplicação da via. Somos moradores e cidadãos de Porto Alegre, atentos e sensíveis ao que acontece na cidade, e nos informamos sobre como são as cidades pensadas para o bem-estar humano. [...]10. No passado, a população se posicionou contra a derrubada do Mercado Público proposta pela então gestão da cidade, sob a justificativa de ser uma medida progressista, e obteve um resultado positivo. Isso também aconteceu com o projeto que previa a implosão da Usina do Gasômetro, para ali passar uma avenida.”

Percebemos, no argumento veiculado pela razão sete, duas vezes o uso do verbo “ser” no presente do indicativo, recurso linguístico que colaborou com a aparente intenção dos integrantes do IAB-RS de se definirem como críticos do governo com ideais ambientalistas, mas também moradores de Porto Alegre interessados no planejamento urbano da cidade. Já na razão 10, o

²⁹ Ver anexo 10.

verbo “ser” é utilizado novamente, agora no passado, expressando a intenção de narrar, de contar sobre a população de Porto Alegre, que posicionou-se contra a derrubada do Mercado e a implosão da Usina há alguns anos.

Compreendemos que o discurso materializado pela postagem filia-se a uma formação discursiva que reúne ideais ambientais e humanistas de planejamento urbano. Constatamos, a partir da desconstrução realizada da sequência, que há uma PS-ha inserida na FD Humanista-Ambiental, que domina esse discurso e opõe-se aos argumentos da prefeitura que legitimam a ampliação da Av. Beira-Rio. O lugar do qual se fala demonstra proximidade com as ideias de Gehl (2013), pois prioriza o bem-estar dos seres humanos que habitam as cidades.

A razão dez ilustra bem os movimentos da memória discursiva que atuam na produção de sentido desse discurso. A atualização de sentidos irrompidos pela memória é percebida na retomada de fatos passados, associados ao poder da “população que impediu que prefeituras anteriores derrubassem o mercado público”. Depreendemos, por meio desses vestígios discursivos, uma posição-sujeito inscrita na FD-ha e, novamente, plenamente identificada com a matriz de sentidos que regula os dizeres dessa formação discursiva. Essa PS-ha evoca enunciados em consonância com ideais historicamente associados a movimentos de esquerda, uma vez que confere a ações passadas de cidadãos de Porto Alegre um poder revolucionário no contexto da época, que alterou a cena porto-alegrense no período em questão. Essa menção legitima os questionamentos da população atual a respeito das recentes intervenções urbanas realizadas por Fortunati, aliando-se aos valores de uma FD contrária à do governo.

O último Fdsc selecionado, artigo intitulado “Árvores exóticas e administradores nativos”³⁰, o IAB-RS procura desconstruir um dos argumentos utilizados pela prefeitura para justificar o corte das árvores da espécie tipuana, que acompanhavam toda a extensão da via. Com base na bibliografia técnica da área do Paisagismo, o Instituto diz que a espécie cortada para a ampliação da via é considerada nativa da América, presente desde a Argentina até a Bolívia. Na postagem, há menção à ampla utilização da espécie por paisagistas de todo o mundo, devido as suas características de resistência, rápido crescimento, tronco retilíneo, facilidade de poda, sombra farta e abundante floração. Segundo o IAB-RS, “são as tipuanas que oferecem sombra

³⁰ Ver anexo 11.

para o Bric da Redenção e também que configuram o túnel verde da Rua Gonçalo de Carvalho, a ‘rua mais linda do mundo’.”

Abaixo, a sequência que selecionamos para análise e a nossa proposta de de-superficialização.

“A justificativa de que a tipuana é exótica e, por isto, merece ser cortada é falsa e está sendo utilizada para desviar o foco principal do debate. O que os administradores nativos precisam esclarecer é se o asfalto e os viadutos são uma prioridade sobre os parques e as praças [...] Esta é a verdadeira questão em discussão: quem tem prioridade, os veículos ou as pessoas?”



A afirmação da prefeitura de que o corte da tipuana não acarreta grande perda para a cidade por ela não ser nativa da região é falsa e está sendo utilizada para que o foco principal do debate se perca. Os gestores municipais precisam admitir que priorizam o asfalto e os viadutos em detrimento dos parques e praças.[...] Esta é a verdadeira questão em discussão: quem tem prioridade, os veículos ou as pessoas?

Observando a materialidade léxico-sintática da sequência, percebemos nela a presença de quatro adjetivos cujo emprego merece especial atenção. Compreendemos que dois deles veiculam nesse pequeno trecho a essência da crítica à prefeitura, expressa pela postagem. São eles “falsa” e “verdadeira”. O primeiro, que julga a justificativa da gestão municipal como uma falácia, aparece na sentença inicial, que introduz o parágrafo final do texto. Nessa mesma frase, o IAB-RS aponta a razão desse argumento como uma manobra política para que o foco do debate entre comunidade e governo, a respeito das ações do segundo, perca-se. Em seguida, em um gesto irônico, o Instituto sugere que a prefeitura não assume o que, de fato, justifica as intervenções realizadas nos espaços públicos de Porto Alegre: a prioridade que garante aos carros em detrimento das pessoas. O adjetivo “verdadeira” aparece no final da postagem, em uma frase que apresenta ao leitor o que é considerado foco da discussão, ofuscado pela justificativa do governo: “quem tem prioridade, os veículos ou as pessoas?”. Entendemos que a escolha desses dois adjetivos, tão categóricos, deu-se para contrapor as visões antagônicas sobre a situação com ênfase, a partir da interpretação do IAB-RS de cada uma delas.

“Exóticas” e “nativos”, que acompanham “árvores” e “administradores” respectivamente, expressam um gesto irônico de criticar o posicionamento da prefeitura, que desvaloriza a espécie tipuana por considerá-la exótica e aparenta cultivar um certo distanciamento em relação a essas

árvores. É como se os administradores pertencessem a um universo – o dos seres nativos de Porto Alegre – e as tipuanas a outro – o dos seres exóticos -, o que representaria uma diferença de prestígio e relevância dentro dos limites da cidade.

O uso do pronome interrogativo “quem” contribui para a construção da crítica do IAB-RS à gestão de Fortunati, uma vez que na frase faz referência tanto à palavra “pessoas” quanto ao termo “veículos”. Percebemos aqui uma tentativa de simbolizar o tratamento equivalente dado a ambos pela prefeitura – que reduz as pessoas, seres vivos, à categoria dos carros, objetos inanimados, ou supervaloriza os veículos, igualando-os à população. Isso porque “quem”, embora seja um pronome indefinido, costuma ser empregado para referir pessoas.

A partir da desconstrução da sequência discursiva, constatamos que existe uma formação discursiva dominante nesse discurso, na qual se inscreve uma posição-sujeito plenamente identificada com os valores de uma FD-ha, cujos ideais de desenvolvimento urbano sustentável mostram-se contrários aos do governo da capital. Compreendemos que há aqui textualizado um discurso que não só atribui altíssimo valor ao patrimônio ambiental, como também questiona as prioridades da prefeitura de Porto Alegre em relação aos espaços públicos da cidade. Há proximidade entre a crítica do Instituto e os princípios de planejamento urbano sustentável, propostos por estudos recentes do urbanismo contemporâneo, que assumem a preservação dos recursos naturais como prioritários para o desenvolvimento de cidades saudáveis e prazerosas aos seus transeuntes.

Pautamos nossa interpretação nos vestígios discursivos deixados pelo emprego dos adjetivos, comentado anteriormente, que convocam a memória discursiva a atuar no processo de significação da ampliação da via, na atualização de já-ditos que se aliam a valores humanistas-ambientais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desse trabalho confirmou as minhas expectativas iniciais a respeito das cidades, espaços em que, compreendo, os corpos dos sujeitos encontram-se atados ao corpo da cidade, de modo que um afeta o outro, um movimenta o outro. Observar a cidade é olhar para essa determinação mútua e nela perceber um plano simbólico sem sentidos imanentes, constantemente significado pelos diferentes gestos de seus dançarinos.

Conforme explicitarei no capítulo de exposição do dispositivo teórico-analítico e nas análises que o sucederam, ao olhar para o embate discursivo envolvendo a duplicação da Av. Beira-Rio, por meio das sequências discursivas dos textos selecionados, compreendi que regulam os dizeres dos seus grupos duas formações discursivas específicas.

Interpretei, e convidei o leitor a me acompanhar nesse percurso investigativo, que tanto os panfletos do “Quantas Copas Por Uma Copa?” quanto as postagens do blog do Instituto de Arquitetos do Brasil – RS materializam discursos cujas concepções de cidade, de planejamento urbano, de desenvolvimento sustentável e de qualidade de vida demonstram ter proximidade com os ideais de cidade dos teóricos do urbanismo contemporâneo trabalhados aqui. Não aponte, contudo, uma identificação plena entre esses olhares sobre o universo da cidade, pois não dediquei aos dizeres dos teóricos que fundamentaram o segundo capítulo desse trabalho a mesma atenção dedicada aos três grupos cujos discursos foram analisados no capítulo quatro. Foram perspectivas que receberam diferentes tratamentos, o que impede a mim e ao leitor de aproximá-las de modo categórico, mas nos permite atribuir pontos de aproximação entre seus dizeres.

Ao falarem sobre a duplicação da Av. Beira-Rio, ao significarem-na e, por consequência, contarem sobre si, sobre seus princípios e valores, o “QCpuC?” e o IAB-RS evocam dizeres passados, anteriores à polêmica, que foram atualizados nos seus processos de produção de sentido. Assumem posições-sujeito dentro de uma formação discursiva dominante em seu discurso sobre o espaço urbano da capital gaúcha, a FD Humanista-Ambiental, pois retomam, por meio da memória discursiva, princípios de desenvolvimento urbano sustentável pautados em uma perspectiva humanista de cidade, que prioriza as pessoas, e atualizam esses sentidos ao dizerem sobre Porto Alegre, ao significarem as ações estatais no espaço público da capital. Percebo uma correspondência direta entre o último fragmento discursivo analisado, ilustrativo do discurso do

IAB-RS, e o primeiro analisado, representativo dos dizeres do grupo “QCpuC?”. Os dois lançam mão de uma indagação para criticarem o posicionamento tomado por Fortunati diante da ampliação da Av. Beira-Rio. E ambas as perguntas que propõem versam sobre os valores atribuídos, pela prefeitura, aos carros e às pessoas.

Já o discurso da gestão municipal atual da cidade parece estar plenamente identificado com os valores da FD Mercadológica-Governamental descrita nos capítulos anteriores, que regula os dizeres da prefeitura a partir de ideais de cidade mercadológicos, que concebem o espaço urbano como um espaço de mercado, de compra e venda, pensado também para a abundante circulação do carro.

A atenção dada à materialidade linguística conduziu-nos ao discurso veiculado pelo simbólico. A constante observação do uso de adjetivos, por exemplo, deveu-se à tentativa de relacionar o emprego desses recursos ao exercício de argumentação, de exposição de juízo de valor dos sujeitos desses discursos. Logo, enquanto analista do discurso, não procurei propor, ao meu leitor, uma descrição do texto, mas uma teorização sobre o discurso a partir da unidade linguística, via de acesso ao nosso objeto de estudo.

Com base nisso, acredito que as análises dos fragmentos conseguiram elucidar o processo de produção de sentido do grupo “QCpuC?”, da prefeitura de Porto Alegre e do IAB-RS a respeito do mesmo referente discursivo: as medidas adotadas para redesenhar a Av. Edvaldo Pereira Paiva. Percebi, materializados no corpus, vestígios discursivos expressivos de pressões ideológicas incidentes sobre os olhares desses sujeitos e de seus grupos sobre a polêmica situação de Porto Alegre: entre copas, entre sentidos. “Sentidos” aqui alusivo não só à ideia de significado, mas também à de direção, de caminho, de orientação – se é que podemos diferenciar ambas as definições. Esses diferentes agentes sociais, sobre os quais nos debruçamos ao longo do trabalho, demonstraram jogar a partir de interesses distintos – e por vezes divergentes – esse jogo de tabuleiro no qual consiste a cidade. Tais interesses estão refletidos em seus discursos, que falam sobre os sentidos que conferem a um mesmo referente - sobre os significados que enxergam na duplicação da Av. Beira-Rio e sobre a direção, a orientação, o destino que desejam para a cidade de Porto Alegre.

Acredito que o percurso teórico pelas vias da Análise do Discurso e do Urbanismo amparou e elucidou o trajeto de análise dos fragmentos discursivos escolhidos e de seus dizeres sobre o embate que observamos. A investigação requerida pelas análises levou-me a

conhecimentos mais aprofundados de questões concernentes à mobilidade urbana e às estruturas das cidades em que vivemos, desenhadas e geridas por profissionais que imprimem na linguagem urbana das ruas e edificações os sentidos que os constituem enquanto sujeitos filiados e dominados por diferentes formações discursivas.

Como sugeri no início dessa viagem discursiva, o espaço urbano pode ser compreendido a partir de diferentes olhares, que resultam em uma multiplicidade de percepções dos moradores, observadores e amantes da cidade. Como analista interessada e fascinada pelo fenômeno urbano, procurei, mais do que observá-lo, percorrê-lo, interpretá-lo e estudá-lo ao lado do meu leitor, para melhor compreender os sentidos da cidade.

A conclusão do trabalho permite também que, agora, eu reafirme a ideia apresentada anteriormente, a respeito da pertinência desse estudo para segmentos da comunidade acadêmica interessados no espaço urbano e para professores da escola básica, adeptos de práticas de ensino de língua que transcendam a mera decodificação linguística. Compreendo que a combinação de abordagens de ensino permeadas pelas concepções sistêmica, pragmática e discursiva de língua é capaz de incentivar o aluno a lançar um olhar crítico para o texto – seja ele o verbal ou o urbano – capaz de perfurar o efeito de transparência do simbólico e contribuir para ele enxergue a cidade como um constructo coletivo similar a uma dança complexa, que mobiliza diferentes dançarinos, cujos movimentos revelam os diferentes sentidos que atribuem para o espaço urbano.

Acredito ter realizado a vontade de, no meu trabalho final de graduação, expressar as questões que mais me motivaram a ingressar no curso de Letras, bem como as razões pelas quais concluo essa graduação profundamente feliz com a experiência que tive.

Sou grata às perspectivas teóricas que me foram apresentadas e sincera em dizer que aprecio todas elas, pois, ao longo desses últimos cinco anos, descobri que poucas coisas me fascinam tanto quanto o constante exercício do ser humano de teorizar sobre o mundo e sobre a vida, motivado pelo latente desejo de conhecer a si mesmo. Atribuo grande parte desse aprendizado aos professores que tive, que sempre demonstraram profunda paixão pelo fazer científico e pelos seus objetos de estudo, o que me fez pensar sobre as minhas escolhas, sobre para que(m) fazer ciência, sobre o meu trabalho de conclusão. Foi quando percebi que meu gosto pelas pessoas e pelo sentido me levaram a aprimorar meu conhecimento sobre diferentes linguagens, especialmente as associadas à cidade, símbolo complexo e inesgotável da existência humana.

Concluo, assim, que me dedicar a compreender o fenômeno urbano por meio do discurso foi uma feliz decisão, pois o conhecimento que adquiri e produzi a partir dessa escolha me agrada, emociona e mobiliza a querer saber mais sobre os movimentos protagonizados pelo corpo urbano, atado ao corpo social. Essa relação de interdependência dá vida a um organismo pulsante e imprevisível - a cidade -, que diz muito sobre a paixão que me trouxe aqui – as pessoas e o sentido -, e que, suspeito, motivará novos trajetos pelos terrenos em que a cidade, as pessoas e o sentido se encontram. Afinal, como disse Marco Polo a Kublai Khan³¹, “de uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas as respostas que dá as nossas perguntas.” Às questões que nos movem no mundo.

³¹ Trecho do livro *As cidades invisíveis* (1990), de Ítalo Calvino.

REFERÊNCIAS

- BALDINI, L. J. S. *Cidade e sujeito na rede*. In: ORLANDI, E. P. (org.) *Discurso, Espaço e Memória*. Campinas: Editora RG, 2011. p. 57-68.
- BUARQUE DE HOLANDA FERREIRA, A. *Dicionário Aurélio eletrônico: século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Lexicon Informática, 1999.
- CAZARIN, E. A. *Gestos interpretativos na configuração metodológica de uma FD*. In: INDURSKY, F.; MITTMANM, S. (orgs) *A pesquisa em Análise do Discurso no PPG-Letras/UFRGS e sua expansão institucional*. Porto Alegre: Organon/UFRGS, 2010. p. 103-117.
- DUARTE, F. *Planejamento urbano*. Curitiba: Ibpx, 2011.
- FERNANDES, C. Título: *O imaginário de Veja sobre os Lulas presidenciaíveis*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Letras, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.
- LEANDRO FERREIRA, M. C. *O caráter singular da língua na Análise do Discurso*. In: LEANDRO FERREIRA, M. C.; PONGE, R.; SÁ REBELLO, L. (orgs) *Discurso, língua e memória*. Porto Alegre: Organon/UFRGS, 2003. p. 189-200.
- _____, M. C. *Análise do Discurso e suas interfaces: o lugar do sujeito na trama do discurso*. In: INDURSKY, F.; MITTMANM, S (orgs.). *A pesquisa em Análise do Discurso no PPG-Letras/UFRGS e sua expansão institucional*. Porto Alegre: Organon/UFRGS, 2010. p. 17-34.
- _____, M. C. *Memória discursiva em funcionamento*. In: CORREA, F. S.; ROMÃO, L. M. S. (orgs). *Conceitos discursivos em rede*. São Carlos: Pedro & João Editores, 2012. p. 141-152.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

INDURSKY, F. *Estudos da linguagem: língua e ensino*. In: INDURSKY, F.; MITTMANN, S (orgs). *A pesquisa em Análise do Discurso no PPG-Letras/UFRGS e sua expansão institucional*. Porto Alegre: Organon/UFRGS, 2010. p. 35-54.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LING, A. *A complexa dança das cidades*. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=4wissbtPsnY>>. Acesso em: 01.12.13

LOBATO CORRÊA, R. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999.

LOPES DE SOUZA, M. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MAUCH, J. O. Título: *A circulação da droga na linguagem: análise do tema em diversos textos sob a perspectiva discursiva*. Trabalho de Conclusão (Graduação) – Instituto de Letras, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010.

MITTMANN, S. *Discurso e texto: na pista de uma metodologia de análise*. In: INDURSKY, F. & LEANDRO FERREIRA, M. C. (orgs.). *Análise do Discurso no Brasil: mapeando conceitos, confrontando limites*. São Carlos: Claraluz, 2007, p. 153-162.

ORLANDI, E. P. *Interpretação: autoria, leitura e efeitos do trabalho simbólico*. Petrópolis: Vozes, 1996.

_____. *Análise de Discurso: princípios e procedimentos*. Campinas: Pontes, 2001.

_____. *Ler a cidade: o arquivo e a memória*. In: ORLANDI, E. P. (org.). *Para uma enciclopédia da cidade*. Campinas: Pontes, Labeurb/Unicamp, 2003.

_____. *Cidade dos Sentidos*. Campinas: Pontes, 2004.

PÊCHEUX, M. *Discurso: estrutura ou acontecimento*. Campinas: Pontes, 1997.

ROLNIK, R. *O que é cidade?*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

_____. *O lazer humaniza o espaço urbano*. In: SESC SP. (org.). *Lazer numa sociedade globalizada*. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

SILVEIRA, C. C. Título: *Interpretação e decisão: uma análise discursiva do julgamento sobre a delimitação da reserva indígena "Raposa do Sol"*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Letras, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010.

RODRIGUES-ALCALÁ, C. *Entre o espaço e seus habitantes*. In: ORLANDI, E. P. (org.) *Para uma enciclopédia da cidade*. Campinas: Pontes, 2003. p. 65-84.

RUBENS VARGAS, P. *Interpretação do espaço urbano e as possibilidades de leituras da cidade*. In: POSSAMAI, Z. R. (org.) *Leituras da cidade*. Porto Alegre: Avangraf, 2010. P. 283-296.

COSTA, L. *Protesto na Capital termina em confronto com a polícia e ataque a mascote da Copa*. Porto Alegre: Zero Hora, em 05.12.2012. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2012/10/protesto-na-capital-termina-em-confronto-com-a-policia-e-ataque-a-mascote-da-copa-3907570.html>>. Acesso em: 01.12.13.

Ato "em memória do Tatu-Bola" é adiado por causa da chuva. Porto Alegre: Correio do Povo, em 04.10.2013. In: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=509126>>. Acesso em: 01.12.13.

Pessoas não utilizam as árvores no Gasômetro, diz Fortunati. Porto Alegre: Correio do Povo, em 07.02.2013. In: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=487650>>. Acesso em: 01.12.2013.

BENSIMON, C.; CARDIA, C.; OSÓRIO, J. M.; SUMAN, K.; *Cidade Elétrica #1*. Porto Alegre: Rádio Elétrica, em 30.05.2013. In: <<http://www.radioeletrica.com/blog/2013/05/30/cidade-eletrica-1-carol-bensimon-e-katia-suman-cesar-cardia-e-joao-marcelo-osorio-30-05-13/>> Acesso em 01.12.2013.

ANEXOS

Anexo 1: Avenida Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio)



Imagem superior disponível em: < <http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=487650>>. Acesso em: 01.12.2013.

Imagem inferior disponível em: < <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=117064>>. Acesso em: 01.02.2013.

Anexo 2: Proposta da prefeitura para o “Parque do Gasômetro”



Imagem disponível em: <<http://www.transparencianacopa.com.br/obras/duplicacao-da-avenida-edvaldo-pereira-paiva-e-obras-na-avenida-padre-cacique/74>>. Acesso em: 01.12.2013.

ANEXO 3: Primeiro panfleto do grupo “Quantas Copas Por Uma Copa”?



Quantas COPAS por uma copa?

Grupo no Facebook - <http://goo.gl/RKED6>

Imagem disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/364015383705775/>>. Acesso em: 01.12.2013

Anexo 4: Segundo panfleto do grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?”

**O povo que não constrói
caminhos para o futuro,
contenta-se em construir
viadutos que levam
ao engarrafamento
da próxima esquina.**



Imagem disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/364015383705775/>>. Acesso em: 01.12.2013

Anexo 5: Terceiro panfleto do grupo “Quantas Copas Por Uma Copa?”



Imagem disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/364015383705775/>>. Acesso em: 01.12.2013

Anexo 6: Primeira postagem da prefeitura de Porto Alegre

18/03/2013 - Duplicação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva e Obras na Avenida Padre Cacique

Audiência Pública discute duplicação da Edvaldo Pereira Paiva

A prefeitura participou nesta segunda-feira, 18, de Audiência Pública na Câmara Municipal de Porto Alegre para tratar do projeto de duplicação da av. Edvaldo Pereira Paiva, necessário para garantir a fluidez do trânsito e a segurança dos usuários de dois principais parques da cidade – Mauricio Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil.

O alargamento viário está previsto no Plano Diretor desde 1979 e faz parte de sistema integrado de mobilidade urbana, contemplando, além da duplicação da via, a implantação de ciclovia e de sistema de transporte urbano rápido (BRT), bem como a integração do projeto de Revitalização da Orla do Guaíba.

Conforme o vice-prefeito Sebastião Melo, os projetos foram planejados pelos técnicos de carreira do executivo municipal e todos os procedimentos necessários e legais foram discutidos no orçamento participativo e também apresentados ao Ministério Público Estadual. Este investimento qualificará o espaço urbano e se compatibilizará com outros projetos urbanísticos em andamento na cidade – Projeto Orla do Guaíba e Cais Mauá. "A prefeitura tem um profundo respeito pela sociedade civil organizada e quero registrar a importância das presenças da Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural (Agapan) e do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) neste debate democrático", destacou Melo.

A arquiteta da EPTC, Carla Meirecke esclareceu que a prefeitura tem uma visão sistêmica de mobilidade urbana, com objetivo de melhorar a circulação dos veículos e das pessoas, transporte coletivo de qualidade, ciclovias, paisagismo, segurança e fluidez no trânsito. "Hoje 46,2 mil veículos trafegam diariamente pela Edvaldo Pereira Paiva, que entre as avenidas João Goulart e Loureiro da Silva abriga um dos trechos mais críticos para o trânsito da cidade. Neste local o estreitamento da via oferece sérios riscos a pedestres e ciclistas que se dirigem aos parques, ao mesmo tempo em que é área de constantes engarrafamentos", esclareceu Carla.

O biólogo da Smam, José Roberto Meira destacou o compromisso da equipe técnica para reduzir os impactos da obra no meio ambiente. Porto Alegre é a quarta capital mais arborizada do país e vai receber 2,4 mil novas mudas de árvores nativas com a duplicação da Edvaldo Pereira Paiva. A obra exige o corte de 115 vegetais. Inicialmente, a previsão era a derrubada de 312 vegetais, mas o cuidado com a preservação ambiental determinou a redução deste número.

Também estiveram presentes na Audiência Pública secretários municipais, vereadores e representantes da sociedade civil.

Finalizando o encontro, ficou acertado entre os presentes e o Ministério Público Estadual que será formado um Grupo de Trabalho para estudar alternativas de viabilizar o Parque do Gasômetro e discutir novamente sobre onde serão plantadas as novas árvores.

Disponível em: <<http://www.transparencianacopa.com.br/noticias/audiencia-publica-discute-duplicacao-da-edvaldo-pereira-paiva/153>>. Acesso em: 01.12.2013.

Anexo 7: Segunda postagem da prefeitura de Porto Alegre

PORTO ALEGRE SUSTENTÁVEL*

Publicado por: [Fortunati](#) em sábado, fevereiro 9, 2013 - [Deixe um Comentário](#)

Mais do que uma expressão da moda, a sustentabilidade deve se constituir em realidade na vida das cidades, com ações práticas que garantam qualidade de vida e legado para as gerações futuras. Nesse contexto, Porto Alegre tem histórico de pioneirismo no debate e na implantação de ações relacionadas ao meio ambiente e de participação cidadã nas políticas públicas. Numa visão de futuro, destacamos importantes obras que reduzirão a emissão de gases do efeito estufa: sistema de ônibus rápidos (BRTS), metrô, rede de ciclovias, transporte hidroviário, além do Programa Integrado Socioambiental (Pisa), da revitalização da Orla e do Arroio Dilúvio.

Relembramos e enfatizamos esses itens a propósito do debate gerado pela ação da prefeitura em função da obra de duplicação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva, a Beira-Rio, no trecho próximo à Usina do Gasômetro.

Em primeiro lugar, é importante que todos saibam que foi feita a licença ambiental adequada para a execução da obra. Além disso, há outros pontos que precisam ser observados, como, por exemplo, o fato de naquela área termos um dos principais focos de poluição ambiental pelo engarrafamento diário com a emissão de gases pelos automóveis. Isso mostra que a necessidade da duplicação da via para proporcionar fluidez é também uma questão ambiental e não somente um problema de mobilidade.

É importante esclarecer também que há uma grande preocupação da prefeitura com a compensação das árvores que precisarão ser removidas. No total, serão plantadas 401 mudas com essa finalidade. Seguindo critérios técnicos, as plantas exóticas (não originárias de nosso ambiente) serão substituídas por espécies nativas, uma exigência da Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Naquele espaço, também estamos iniciando a revitalização da Orla do Guaíba, que vai permitir o plantio de mais árvores nativas e a sustentabilidade ambiental da região.

Reconhecemos que faltou uma melhor comunicação com a comunidade, explicando as ações a serem implementadas.

Permitam-me agora falar na primeira pessoa para recordar que, ao longo da minha trajetória, e quem me conhece e me acompanha sabe disso, sempre fui um homem do diálogo e da construção coletiva. Uma declaração que não condiz com meu histórico de cidadão e homem público e que já ensejou um pedido de desculpas não deveria pautar de forma rebaixada o debate, nem macular a trajetória da qual me orgulho. Tenho convicção de que estamos no caminho certo e de que todos aqui, assim como eu, curtem e cuidam da nossa cidade e é nessa perspectiva que seguiremos trabalhando na construção de uma Porto Alegre mais moderna, bonita, sustentável e cada vez melhor de se viver.

* Artigo publicado na editoria de Opinião da edição de hoje do jornal Zero Hora.

Disponível em: <<http://fortunati.com.br/porto-alegre-sustentavel/>>. Acesso em: 01.12.2013.

Anexo 8: Terceira postagem da prefeitura de Porto Alegre

PENSAR E AGIR SUSTENTÁVEL*

Publicado por: [Fortunati](#) em sexta-feira, junho 7, 2013 · [2 Comentários](#)

"Pensar sustentável" é o que propõe a 29ª Semana do Meio Ambiente, desenvolvida pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Smam) de Porto Alegre, agora sob a liderança de Cláudio Dilda, uma referência incontestável nessa área. O evento celebra um tema caro à nossa cidade, pioneira nas questões de meio ambiente. Mais do que isso, a proposta pressupõe uma reflexão sobre como tratamos o tema no município.

Podemos afirmar que estamos dando sequência à gestão que mais investiu nos últimos anos na questão ambiental na Capital. Somente no ano passado, entregamos 25 novas praças. Com isso, já somamos 612 praças, oito parques e três unidades de conservação. Hoje, a cidade conta com mais de 1,3 milhão de árvores em vias públicas, às quais se agregaram as 25 mil plantadas no último ano. Desafiamos qualquer cidade de grande porte da América Latina a apresentar dados que se aproximem dos que temos aqui.

No saneamento, estamos concluindo o Projeto Integrado Socioambiental (Pisa), um investimento de R\$ 600 milhões que vai elevar de 27% para 80% o tratamento de esgotos e devolver a balneabilidade do Guaíba. Trata-se do maior programa de saneamento básico da última década no Brasil, conforme saúda a ministra do Planejamento, Miriam Belchior.

Somos a cidade referência no atendimento dos animais de rua, o que, infelizmente, nem sempre é considerado como parte da política ambiental. Somos a única capital do país que faz coleta seletiva do lixo em todos os bairros pelo menos duas vezes por semana. Nos 18 galpões de reciclagem, oferecemos oportunidades de renda para mais de 800 ex-catadores. Somos a única capital a utilizar a coleta automatizada de lixo por contêineres. Hoje são 1,2 mil equipamentos, que serão duplicados até o final do ano, abrangendo novas regiões.

As ações mostram mais do que um pensar, senão que um agir em nome da sustentabilidade e do legado que queremos oferecer às gerações futuras. Por isso, decidimos enfrentar com dados concretos e propostas viáveis os questionamentos decorrentes das intervenções para a ampliação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva, a Beira-Rio. Em meio à polêmica, faltou reafirmar que a via está planejada desde o Plano Diretor de 1979, ou seja, somos contestados até por cumprir o planejado para a cidade, sempre com o aval do Poder Judiciário.

Faltou levar em consideração que dos 115 vegetais que seriam removidos, a maioria deles estranhos à nossa região, os técnicos do município foram ao detalhe do projeto e preservaram mais 32 árvores. Faltou reconhecer que já estão sendo plantadas 401 árvores como compensação, além das mais de 2 mil nativas previstas na obra de revitalização da orla do Guaíba, que transformará a área num parque de lazer. Faltou enfatizar os esforços e as propostas que fizemos ao grupo de manifestantes que impediam a continuidade da obra. Todas as tentativas de estabelecer convergências resultaram inúteis, o que nos permite supor que estavam em jogo outros interesses que não o bem comum.

Nada, entretanto, diminuiu o nosso ânimo de buscar o melhor para a cidade. Isso se reflete na homenagem que recebemos em fevereiro do Programa de Desenvolvimento da ONU, "em reconhecimento a sua notável contribuição e apoio ao Desenvolvimento Urbano, Sustentável e Inclusivo". Por tudo isso, olhamos para o futuro, conscientes de que daqui a quatro anos nossa Porto Alegre será um lugar ainda melhor para se viver.

* Artigo publicado na edição desta sexta-feira, 7, na editoria de opinião do jornal Zero Hora.



Disponível em: <<http://fortunati.com.br/pensar-e-agir-sustentavel/>>. Acesso em: 01.12.2013.

Anexo 9: Primeira postagem do IAB-RS



BLOG DO IAB-RS

A evolução dos projetos de cidade mudou drasticamente nos últimos anos em termos de busca de qualidade urbanística, começou em cidades menores na Europa, se expandiu para as cidades maiores do norte da Europa, e logo se ampliou nas maiores metrópoles do mundo como Londres, Paris e Nova Iorque, com reflexos também em cidades da América Latina como Buenos Aires, Montevideo, Bogotá, Rio de Janeiro.

Várias cidades hoje no mundo estão investindo bilhões em projetos de reversão do passivo ambiental de obras viárias, principalmente nos EUA onde este tipo de investimento ocorreu mais intensamente, como São Francisco, Seattle, Portland.

No caso de Porto Alegre há graves erros conceituais identificados objetivamente, um deles principalmente importante é a falta da via BRT na ampliação do espaço viário para o transporte coletivo, esta via seria essencial para a efetividade dos terminais de transbordo em um projeto completo.

Ora como se opera um BRT, há os terminais de transbordo onde os ônibus são lotados e vão expressos, mas para isto é preciso que seja possível a ultrapassagem dos ônibus lotados.

No caso de Porto Alegre a opção foi por restringir a possibilidade de operação do sistema como um BRT completo.

Vários outros problemas são identificados, mas todos estão sendo ignorados ou ocultados pela prefeitura.

Poderíamos ainda entrar em um debate profundo sobre a questão da insegurança no tráfego nos elevados índices de acidentalidade e mortalidade.

Também sobre o metrô se identifica um grave erro de avaliação.

Por que ser subterrâneo?
Para liberar espaço para o trânsito dos carros fluir?

O metrô serve para levar os outros para baixo da terra e sobrar mais espaço para a gente andar melhor de carro.

Ninguém quer o metrô para andar nele mas sim para enterrar os outros...

Pior que o metrô, assim como as outras obras de Porto Alegre está também sendo feito sem planejamento.

É só uma linha na zona norte por 5 bilhões.

O resto da cidade segue sem investimento.

Não vai ter uma rede.

É como as ciclovias isoladas que levam do nada ao lugar nenhum.

Esta administração sem planejamento já está enterrando bilhões sem resultado nos viadutos.

Agora quer mais 5 bilhões para uma única linha de metrô.

Com este dinheiro poderíamos estar fazendo de Porto Alegre uma cidade incrível.

Só que não.

Tudo para não tirar espaço dos carros.

Pois pelo preço de uma única linha do metrô poderíamos ter uma rede completa de transporte público de superfície com veículos leves sobre trilhos VLT ou ônibus rápidos BRT.

Com a grande vantagem do transporte público ficar na superfície, com vista e sem escadas profundas.

Só que para isto precisa dividir espaço viário dos carros.

E aí não pode.

O metrô é mais um erro.

A Lei da Mobilidade Urbana n.º 12.587/2012 prevê que em dois anos os municípios deverão ter Plano de Mobilidade Urbana integrado examinando os sentidos de transporte público coletivo, a circulação viária, as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

A esperança é que neste plano seja contemplada uma estrutura adequada de mobilidade que possibilite um eficiente transporte coletivo e vias mais agradáveis e seguras para os pedestres e ciclistas, em toda a cidade, não só na orla ou em poucas linhas isoladas como atualmente são as ciclovias e este projeto limitado de metrô.

Atenciosamente,
Aires Becker

BLOG DO IAB-RS

TERÇA-FEIRA, 15 DE OUTUBRO DE 2013

DILEMA

A nossa cidade tem hoje um dilema em sua urbanidade, representado na situação de sua atual administração municipal, apoiado por um senso comum e uma nova vertente questionadora.

Neste vertente que prega palavras e conceitos como sustentabilidade e mobilidade urbana, preservação de patrimônio arquitetônico, qualidade urbanística, sanidade urbana, combate à poluição urbana, acesso à água de qualidade, tais conceitos são ainda importantes que sejam vinculados ainda com a preservação da economia pública.

Agora focando na questão do atraso das obras:
O atraso é o de menos.

Atrasadas elas já estão à 20 anos, pois são obras fora de suas épocas, o conceito de rodoviarização dos centros urbanos está no Brasil e em Porto Alegre atrasado em algumas décadas.

Em várias cidades já foram tentados ainda na década de 70 e hoje estão sendo revertidos.

O prejuízo urbanístico revelou que estas obras são prejudiciais em custos ambientais e sociais, tomando-se importantes elementos de degradação de valor e qualidade de vida nas cidades.

O modelo equivocadamente proposto causa elevada mortandade, grande produções de descargas tóxicas, além de poluição sonora.

O problema maior destas obras não é o atraso de cronograma, mas sim os outros erros de avaliação por conta da falta de planejamento, como custo direto, assim entendido como aumentos nos orçamentos, e depois custos acessórios como endividamento futuro e comprometimento de receitas futuras em juros.

Além destes custos financeiros básicos que estão ainda indefinidos pois os preços seguem subindo.

O ponto principal é a que o erro de avaliação atinge além do cronograma, também o orçamento e sobretudo a efetividade destas obras na melhoria do tráfego.

O modelo de endividamento público para gasto em obras viárias é hoje um problema para os EUA, com uma economia muito maior que a nossa.

Por estas razões é que o conceito de mobilidade hoje é mais amplo que o de obras viárias.

Pois já há evidências de que as obras viárias assim executadas fora de um planejamento de mobilidade urbana são paliativos ineficientes.

Não terão qualquer efeito na melhoria do tráfego da cidade.

Não podem a rigor nem mesmo serem chamadas de obras de mobilidade urbana.

Ocorre que o mais grave que a falta de planejamento na execução das obras é a falta de planejamento na análise de demanda e da eficácia destas obras.

Estamos a rigor desperdiçando bons bilhões de dinheiro público.

Temos o paradoxo de Braess, que foi um matemático que entendeu e representou o resultado contrário das obras viárias, uma situação observada como resultado neste tipo de investimento, pela concentração de oferta e aumento de demanda, estas obras funcionam como elementos geradores de tráfego.

A solução do paradoxo de Braess identificou as razões pelas quais os congestionamentos ocorrem, justamente ao contrário do previsto, nas vias com maior investimento viário, ao contrário dos sistemas viários mais simples, como os de bairros residenciais onde o tráfego tende a ser mais amistoso, em geral também os carros trafegam melhor e com menos riscos para os pedestres.

Outro estudo importante foi o de Bent Flyvbjerg (2009): *Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built ? and What Can We Do About It*; Oxford University Press.

Que discorre sobre o fato de que as razões políticas nas obras públicas se sobrepõem às avaliações técnicas e geram erros de custos e prazos, assim como de necessidades e de resultados, causando desperdício de dinheiro público.

Este estudo identifica as razões pelas quais ocorrem os erros de cronograma, como também os de orçamento e os de custos sociais e ambientais, além do erro de avaliação de resultado, eis que o aumento de tráfego gerado por tais obras torna-se um problema circulação por todo o corpo de vias da cidade, transferindo o problema adiante, para novos pontos de congestionamento de trânsito.

Mas hoje há dezenas de milhares de pessoas ou talvez centenas de milhares de pessoas que pensam nesta vertente urbanística voltada para as pessoas e para a qualidade de vida na cidade.

Anexo 10: Segunda postagem do IAB-RS



SEGUNDA-FEIRA, 20 DE MAIO DE 2013

Razões contra a duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva

Por Nazareth Agra Hassen

RAZÕES por que somos contra a DUPLICAÇÃO da Avenida Edvaldo Pereira Paiva.

1. O alegado congestionamento de tráfego não existe. Nem mesmo nas sextas-feiras à tardinha o trânsito para. Apenas se torna mais lento. Nessa ocasião, poderia ser feita a inversão de sentido de pistas (sem custo financeiro, ambiental e social)
2. É um absurdo que nosso dinheiro vá para uma obra desnecessária quando poderia ir para escolas, saúde e segurança.
3. A obra prejudicará a cidade ao criar no mínimo seis pistas separando a comunidade da Usina do Gasômetro, tornando as vias mais perigosas com a alta velocidade de automóveis.
4. Atravessar a pé a avenida será ainda mais penoso e difícil principalmente para todos e em especial para crianças, grávidas, idosos e pessoas com deficiência.
5. Em nenhum lugar do mundo se criam free-ways no seu centro histórico. Ao contrário, criam-se praças onde havia trânsito.
6. A Prefeitura poderia investir nosso dinheiro em transporte público que diminuiria o número de carros individuais no Centro Histórico (é o que fazem as cidades que optaram por se humanizarem).
7. Essa oposição à obra não é só de ambientalistas. Somos moradores e cidadãos de Porto Alegre, que vivemos a cidade e nos informamos sobre cidades mais humanas.
8. As mais de cem árvores que querem cortar são necessárias para todos, pois são adultas, levaram décadas para chegarem a este ponto, fornecem sombra, mantêm flora adaptada, entre muitos outros benefícios.
9. Se a Prefeitura tem capacidade para plantar mais milhares de árvores, por que não as planta independentemente de compensação?
10. No passado, foi a população que impediu que prefeituras anteriores derrubassem o Mercado Público (em nome do "progresso") e também a implosão da Usina do Gasômetro para ali passar uma avenida. Então não somos do contra, talvez sejamos pessoas com alguma informação a mais do que as pessoas que se deixam iludir pela mídia.
11. Também no passado a população abraçou o Guaíba não contra a avenida Beira-Rio, e sim para impedir os espigões e postos de gasolina projetados para toda a orla.
12. A cidade fica mais feia quando tomada por grandes avenidas.
13. Mais asfalto = menos permeabilidade = mais alagamentos = mais desconforto térmico.
14. Queremos um desenvolvimento de cidade centrado no ser humano e não no lucro e na máquina.

Disponível em: <<http://iab-rs.blogspot.com.br/2013/05/razoes-contraduplicacao-da-av-edvaldo.html>>.

Acesso em: 01.12.2013.

Anexo 11: Terceira postagem do IAB-RS



QUINTA-FEIRA, 28 DE FEVEREIRO DE 2013

ARTIGO: Árvores exóticas e administradores nativos

Por Tiago Holzmann da Silva

O paisagismo é a disciplina que trata da organização do espaço aberto constituído por praças, parques, orlas, grandes avenidas. Ao contrário do que muitos imaginam, o paisagismo não se restringe apenas ao trato da vegetação, sendo que esta característica o diferencia da simples jardinagem. O responsável pelo projeto de paisagismo é o arquiteto e urbanista e sua atribuição permite que projete, além da vegetação, pavimentos e caminhos, equipamentos, mobiliário urbano, iluminação e infraestrutura.

Porto Alegre é reconhecida como a capital mais arborizada do Brasil. O paisagismo de nossa cidade é muito diversificado apresentando um amplo conjunto de espécies inseridas em nossas ruas, praças e parques. Além das nativas paineiras, jacarandás, canafistulas, ipês e outras, também adotamos muitas espécies exóticas como plátano (América do Norte), cinamomo (Austrália), flamboyant (Madagascar), a washingtonia (México e Califórnia) palmeira dos canteiros de grandes avenidas como a Osvaldo Aranha e a Getúlio Vargas, e espécies orientais de pequeno porte como a extremosa e o ligustro.

A tipuana (*Tipuana tipu*), espécie cortada para a ampliação da via em frente ao Gasômetro, é uma espécie considerada nativa, de acordo com a bibliografia técnica, do cone sul da América, presente desde a Argentina até a Bolívia. A tipuana é uma das espécies mais utilizadas no paisagismo urbano em todo o mundo devido à características importantes como sua resistência, rápido crescimento, tronco retilíneo, facilidade de condução (podas), sombra farta e floração abundante. Em Porto Alegre, para dar apenas dois exemplos, são as tipuanas que oferecem sombra para o Bric da Redenção e também que configuram o túnel verde da Rua Gonçalves de Carvalho, a "rua mais linda do mundo".

A justificativa de que a tipuana é exótica e, por isto, merece ser cortada é falsa e está sendo utilizada para desviar o foco principal do debate. O que os administradores nativos precisam esclarecer é se o asfalto e os viadutos são uma prioridade sobre os parques e as praças, uma questão que, desde 1975, já parecia resolvida em Porto Alegre. E se, após uma discussão pública decente, a conclusão de nossos administradores nativos for preponderante, que se cortem as exóticas e também as nativas para que o asfalto e os viadutos possam garantir o direito de ir e vir dos veículos e o livre trânsito das máquinas. Esta é a verdadeira questão em discussão: quem tem prioridade os veículos ou as pessoas?

*Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil / IAB-RS

Disponível em: <<http://iab-rs.blogspot.com.br/2013/02/artigo-arvores-exoticas-e.html>>. Acesso em: 01.12.2013.