

ENTRE A REALIDADE E O SONHO: Percepção ambiental da Avenida Baldomero Leituga, entre as Avenidas Ponta Porã e Ranulpho Marques Leal, na cidade de Três Lagoas – MS.

Maria Celene de Souza

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Rosana Couto Pottumati

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Veridiani Moraes Antoni

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

André Luís Valverde Fernandes

Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS/CPTL
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Rodrigo Guimarães Pinho

Arquiteto e Urbanista
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

RESUMO

Apresenta a pesquisa no âmbito da percepção ambiental da Avenida Baldomero Leituga, entre as Avenidas Ponta Porã e Ranulpho Marques Leal, na cidade de Três Lagoas – MS, visando elucidar um melhor entendimento do alinhamento entre a necessidade, a realidade e a percepção dos frequentadores e moradores do logradouro. A metodologia utilizada foi pesquisa de campo, de abordagem qualitativa e quantitativa, configurada como estudo de caso do tipo exploratório. Apoiou-se em pesquisa bibliográfica para embasar os conceitos de cidade e urbanização para compreender como acontece a transformação do espaço urbano. A coleta de dados deu-se com entrevistas dos frequentadores e moradores da avenida. Expõe depoimentos que confirmam a importância do referido trecho da avenida como relevante acesso aos estabelecimentos e moradias do entorno e comprova como o cidadão atua para solução dos problemas da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Percepção ambiental; Urbanismo; Cidade; Espaço urbano.

INTRODUÇÃO

Segundo Fadiman e Frager (2002), a complexidade da vida humana requer soluções constantes para suprir necessidades. Todo ser humano precisa de abrigo, alimentação, educação, saúde, realização profissional e lazer, e buscando o que é útil e conveniente criou maneiras de se abrigar, de produzir alimentos, e organizou

uma vida em sociedade para suprir as carências que ele sozinho não poderia alcançar.

Ao aglomerar-se com outros, o ser humano criou aldeias e vilas, que mais tarde tornaram-se cidades, e foram, ao longo dos tempos, apresentando-se tão complexas quanto a vida humana (BENEVOLO, 1993).

O presente trabalho visa tratar da relação do homem com a cidade, mais especificamente a respeito da percepção ambiental deste homem em relação ao ambiente que frequenta e/ou habita. Para tanto, foi aplicado um questionário junto aos moradores e frequentadores da Avenida Baldomero Leituga, na cidade de Três Lagoas, entre as Avenidas Ponta Porã e Ranulpho Marques Leal.

Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, o terceiro município mais populoso do Estado, com aproximadamente 105 mil habitantes, situa-se na região leste, na divisa com o Estado de São Paulo, conhecida atualmente como a “Capital Mundial da Celulose”, antes chamada de “Cidade Caçula”, agora como “Cidade das Águas”, é banhada pelos rios Sucuriú e Paraná (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2014a).

A escolha do trecho acima citado da Avenida Baldomero Leituga foi motivada pelas seguintes inquietações: O que permanece na memória dos cidadãos após transitarem por aquela avenida? O que há de positivo e negativo no local? Quais diferenças existem entre a avenida pesquisada e outra pela qual os frequentadores e moradores tenham transitado? O que acreditam que poderia ser realizado a respeito do estacionamento de veículos? O que já fizeram a respeito do que perceberam naquela avenida? A avenida em questão já foi objeto de reclamação junto a algum órgão público? Algum morador ou frequentador já foi multado pelas autoridades competentes como consequência de estacionamento irregular?

O objetivo deste trabalho é apresentar um melhor entendimento do alinhamento entre a necessidade, a realidade e a percepção dos frequentadores e moradores da Avenida Baldomero Leituga, entre as Avenidas Ponta Porã e Ranulpho Marques Leal, elucidando, assim, dados para compor o programa de necessidades e aspirações exigidas em elaborações de projetos urbanísticos vindouros.

2 NASCE A CIDADE

Segundo Rolnik (2004), as cidades surgiram dos zigurates, templos criados a aproximadamente 3.000 a. C. que atraíram pessoas a fixarem moradia por razões religiosas, permanecendo no espaço motivado pelo excedente de produção quando havia consumidor para o produto.

Com a necessidade de cultivar alimentos nasceram os conhecimentos em agricultura, da urgência em tornar o trabalho mais rentável surgiram profissões; partindo dessas duas pequenas narrações é fácil imaginar quanto conhecimento e ações foram necessários para realizar tudo que aconteceu e foi registrado desde o início da civilização.

Há cerca de 5.000 anos, nas planícies aluviais do Oriente Próximo, algumas aldeias se transformaram em cidades; os produtores de alimentos são persuadidos ou obrigados a produzir um excedente a fim de manter uma população de especialistas: artesãos, mercadores, guerreiros e sacerdotes que residem num estabelecimento mais complexo, a cidade, e daí controlam o campo. Esta organização social requer o invento da escrita. [...] Doravante, todos os acontecimentos históricos sucessivos dependem da quantidade e da distribuição deste excedente (BENEVOLO, 1993, p. 10).

Da premência em organizar a vida em sociedade nasceu a política e a possibilidade do homem participar ativamente influenciando nos rumos que a cidade tomará. Esta é uma breve exposição da complexidade da vida humana que provocou a efervescência que é uma cidade nos dias atuais.

A relação morador da cidade/poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos essa participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos (ROLNIK, 2007, p. 21).

2. 1 Organização da cidade moderna

Três Lagoas foi fundada em 1915, data próxima ao surgimento do modernismo em arte e arquitetura, e foi planejada urbanisticamente com ruas e calçadas largas, e quatro longas avenidas.

Segundo Rufino (2012): “Oscar Guimarães desenha urbanisticamente a infante Três Lagoas. Justino Rangel de França, funcionário da Construtora Machado de Melo & Cia, demarcou o sítio urbano”.

Toda cidade requer adaptações em seu traçado original, corrigindo continuamente suas formas provisórias, ampliando-se em novas ruas e avenidas, em bairros distantes do centro.

O trânsito mais intenso e as novas instalações urbanas – o gás, a eletricidade, o telefone, os transportes públicos sobre trilhos, na superfície ou subterrâneos – devem ser comprimidos nos espaços públicos insuficientes da cidade pós-liberal. [...] Estas mudanças enfraquecem as formas de gestão tradicionais, e fazem nascer também das camadas inferiores a procura de uma renovação do ambiente construído (BENEVOLO, 1993, p. 616).

2. 2 Organização da cidade e percepção ambiental

Para suprir as necessidades de subsistência adaptando-se às exigências da civilização, o homem organizou a cidade procurando normatizar a vida em sociedade, colocando em prática as leis e propondo regularidade na vida material da urbe, criando a arquitetura e o urbanismo, conforme exposto em Rolnik (1994).

Flanando pelas ruas o homem encontra estímulos para seus sentidos, emocionando-se e fixando na memória o que foi filtrado por suas interações objetivas e subjetivas com o ambiente.

Longe de serem desorganizadoras, as emoções constituem o ponto focal da atividade do sistema mental. Elas governam nossas escolhas, determinam nossos objetivos e guiam nossas vidas. Somos na maioria, seus servidores por boa parte de nossas vidas e não temos consciência disso (ORNSTEIN, 1991 *apud* OKAMOTO, 2002, p. 100).

Na avenida Baldomero Leituga, em Três Lagoas, objeto desta pesquisa, percebem-se vários estímulos, sendo eles visuais, olfativos, auditivos e até mesmo palatáveis, já que no trecho entre a Avenida Ponta Porã e a Avenida Ranulpho Marques Leal ocorre grande fluxo de veículos como carros de passeio, ônibus, caminhões, motos, bicicletas, entre outros, decorrente do movimento dos acadêmicos das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS, além do trânsito dos moradores desta localidade, bem como da comunidade em geral da

cidade, uma vez que é utilizada como acesso ao distrito industrial um e dois e também para outros bairros do entorno.

Os sentidos comuns, como visão, olfato, paladar, audição e tato são largamente estudados nos compêndios de psicologia como importantes meios de compreensão e relacionamento com o meio ambiente. Além disso, pela ênfase dada às imagens visuais, esses sentidos são considerados os meios mais importantes para se enxergar a realidade, com a predominância aparente da visão (OKAMOTO, 2002, p. 110).

Ressaltando que o autor cita a predominância “aparente” da visão, ou seja: a forte formação de poeira pode ser vista ao longe, mas, para um frequentador sinestésico que por ali circula, a experiência mais intensa e desagradável pode ser o pó sobre superfícies.

3 METODOLOGIA

O método utilizado que indica os meios técnicos de investigação da pesquisa foi o estudo de caso, também conhecido como monográfico. Na visão de Gil (2009, p. 18), consiste no “estudo de um caso em profundidade [...] considerado representativo de muitos outros ou mesmo de todos os casos semelhantes. Esses casos podem ser indivíduos, instituições, grupos [...]”.

Quanto à natureza, a pesquisa é aplicada. Prodanov e Freitas (2013, p.51) explicam que, a pesquisa aplicada tem por objetivo “gerar conhecimento para aplicação prática dirigida à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais”.

Quanto à forma de abordagem do problema, a pesquisa é qualitativa e quantitativa. “Na pesquisa qualitativa todos os pesquisadores são reconhecidos como sujeitos que elaboram conhecimento e produzem práticas capazes de intervir nos problemas que identificam” (NASCIMENTO, 2008, p. 132).

Enquanto que, a pesquisa quantitativa “considera que tudo pode ser quantificável, o que significa traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las” (PRODANOV e FREITAS, 2013, p. 70).

Do ponto de vista dos objetivos gerais, pode-se classificá-la em pesquisa exploratória e descritiva. Para Gil (2009, p. 27), as “pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo,

acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado”. O autor acrescenta ainda que as pesquisas exploratórias “constituem a primeira etapa de uma investigação mais ampla”.

Nas palavras de Cervo, Bervian e Silva (2009, p.61):

A pesquisa descrita observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipulá-los. [...] Busca conhecer as diversas situações e relações que ocorrem na vida social, política, econômica e demais aspectos do comportamento humano, tanto do indivíduo tomado isoladamente como de grupos e comunidades mais complexas.

Para obtenção dos dados foi realizada a pesquisa bibliográfica referente ao tema cidade e percepção ambiental, elaborada a partir de material já publicado por meio de livros, periódicos, etc. Inserem-se ainda, neste contexto, as entrevistas, com base nos depoimentos dos entrevistados e a pesquisa de campo.

“A entrevista é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações à resposta de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional” (MARCONI e LAKATOS, 2003, p.195).

Nas palavras de Andrade (2009, p. 134), a entrevista “consiste em uma conversação informal, que pode ser alimentada por perguntas abertas, proporcionando maior liberdade para o informante”.

“A pesquisa de campo baseia-se na observação dos fatos tal como ocorrem na realidade. O pesquisador efetua a coleta de dados ‘em campo’, isto é, diretamente no local da ocorrência dos fenômenos” (ANDRADE, 2009, p.115).

Corroborando com o pensamento, Marconi (1990, p.75) enfatiza que a “pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informação e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese [...]”.

4 PERCEPÇÃO DOS FREQUENTADORES E MORADORES

Vários aspectos da avenida foram comentados pelos entrevistados desta pesquisa, entre eles, a ausência de asfaltamento da via, provocando, assim, forte formação de poeira nos dias secos, causada pela intensa circulação de carros,

ônibus fretados e caminhões, bem como a formação de grandes poças de lama e barro nos dias de chuva (ver Figura 1 e 2).



Figura 1: Poeira na Av. Baldomero Leituga
Fonte: Maria Celene de Souza, out., 2014.



Figura 2: Poças d'agua e lama na Av. Baldomero Leituga
Fonte: Maria Celene de Souza, out., 2014.

Também muito foi falado a respeito do estacionamento irregular dos veículos, fato provocado pelo fluxo de frequentadores dos estabelecimentos educacionais e comerciais do entorno, que, sem opção de estacionamento regular, optam por deixar seus carros no centro da avenida, de maneira que pouco dela sobra para a circulação dos veículos que passam por aquele trecho (ver Figura 3 e 4).



Figura 3 e 4: Carros estacionados no meio da avenida
Fonte: Maria Celene de Souza, out., 2014.



Há que se pensar a respeito de soluções para o excesso de carros estacionados naquela localidade, principalmente no período noturno dos dias úteis, e levando em consideração que nem sempre será possível deslocar-se para o referido trecho da Avenida usando transporte público.

A desorganização e o descaso também foram palavra citadas com frequência pelos moradores e frequentadores dessa avenida, que demonstraram

grande insatisfação e profunda decepção pelo fato de o poder público não parecer se importar com aquela que poderia ser vista como um dos cartões postais da cidade, que liga o centro da cidade e os bairros a uma faculdade que atualmente oferece vários cursos nas áreas de ciências exatas, humanas e biológicas. São 25 cursos de graduação, 16 cursos técnicos, 40 cursos de pós-graduação e 129 cursos gratuitos de extensão, além de manter dentro do mesmo espaço físico, um colégio que oferece curso de ensino médio e cursinho pré-vestibular (AEMS, 2014).

“A AEMS é muito reconhecida e do jeito que está, podem pensar mal da faculdade. Não passa credibilidade”. (T.K.O.G., graduanda em Direito, 19 anos).

Foram entrevistadas 32 pessoas com idade entre 17 e 70 anos, sendo 50% do sexo masculino e 50% do sexo feminino.

Das entrevistadas do sexo feminino, 50% são moradoras da avenida, com períodos compreendidos entre 02 meses e 04 anos de residência no local, e 50% são frequentadoras, com períodos compreendidos entre 09 meses e 04 anos.

Dos entrevistados do sexo masculino 50% são moradores, com períodos compreendidos entre 03 meses a 29 anos de residência, e 50% são frequentadores, com períodos compreendidos entre 07 meses e 12 anos.

No quesito “Quando você pensa nesta avenida, qual é a primeira coisa que lhe vem à mente?” as respostas foram divididas em três grupos: poeira, barro, lama e buracos; bem como asfalto e infraestrutura, e finalizando com desorganização e bagunça (ver Gráfico 1).



Gráfico 1: Primeira impressão.
Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

“É a poeira e o transtorno quando chove, o barro que é gigantesco” (L. F. B., graduando em Fisioterapia, 25 anos).

“Que essa avenida poderia ser melhor, com asfalto e estacionamento” (K. F. G., graduanda em Arquitetura, 17 anos).

“Que é horrível, por conta do barro ou da poeira” (A. C. S., graduanda em Engenharia Civil, 20 anos).

Quanto à pergunta, “Em sua opinião, o que há de positivo e negativo nesta avenida?” As respostas ficaram divididas entre os que não conseguem dizer nada de positivo sobre ela; os que a consideram ampla, de fácil acesso à faculdade e também, os que a consideram tranquila e com moradias para os alunos das faculdades particular e federal, que ficam próximas ao local (ver Gráfico 2).

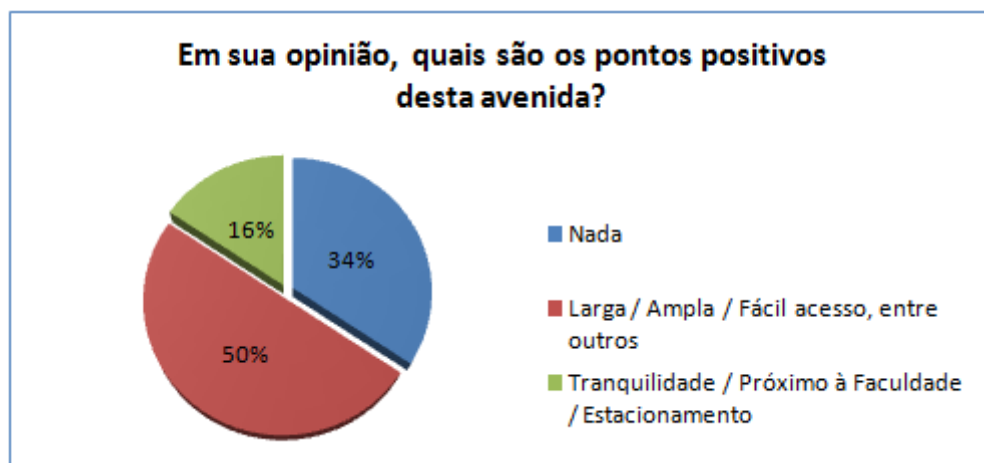


Gráfico 2: Pontos positivos.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2014.

“Um ponto muito bom para moradias dos estudantes” (W. R. S., empresário, 52 anos).

“Um ponto positivo seria o bom acesso à faculdade” (E. A., assistente administrativo, 30 anos).

“Positivo é a largura” (A. M., graduando de Engenharia Civil, 32 anos).

Por outro lado, o gráfico 3 demonstra os pontos negativos apresentados:

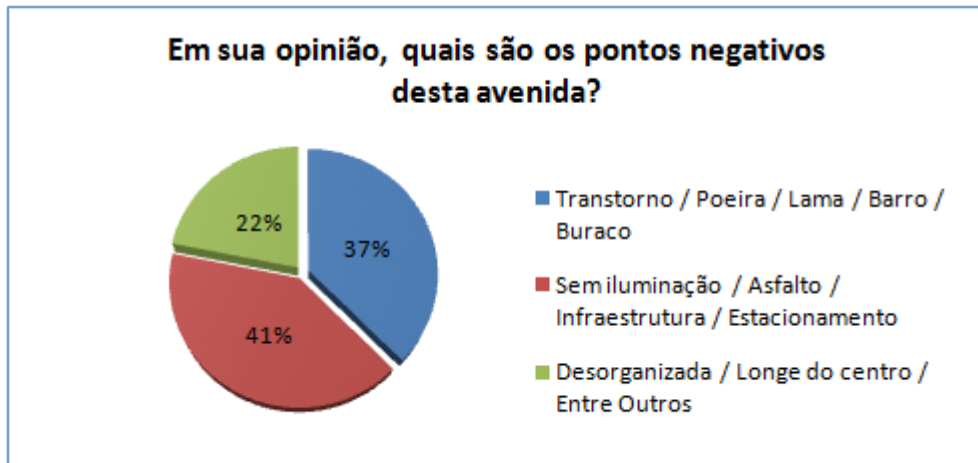


Gráfico 3: Pontos negativos.
Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

“Nada de positivo” (R. A. R., técnico em segurança do trabalho, graduando de Engenharia Civil, 23 anos).

“À noite, o pessoal da AEMS provoca muita poeira, não deixa a casa limpa e quando chove você não consegue andar nela” (N. F. V., graduanda em Engenharia da Produção, 20 anos).

“Algumas vezes as pessoas fazem cavalo de pau no meio da avenida e os carros estacionados na frente das garagens, além da lama e poeira” (T. M., técnico em segurança do trabalho, 37 anos).

Quando foi perguntado se “Existe alguma diferença entre esta avenida e outra avenida que você gostou ou gosta de transitar/passar?” As respostas foram divididas entre elementos que havia em outras avenidas, tais como: pavimentação, iluminação e sinalização, seguidas de: larga e arborizada, e finalizando com ausência de buracos, poeira e lama (Ver Gráfico 4).

“As avenidas de São Paulo: mobilidade, sinalização, infraestrutura” (A. D., consultor de vendas, graduando em Ciências Contábeis, 29 anos).

“A Rosário Congro que é bem ampla, asfaltada e poderia servir de parâmetro para esta” (T. M., técnico em segurança do trabalho, 37 anos).

“As avenidas com coqueiros, com sombra” (W. R. S., empresário, 52 anos).

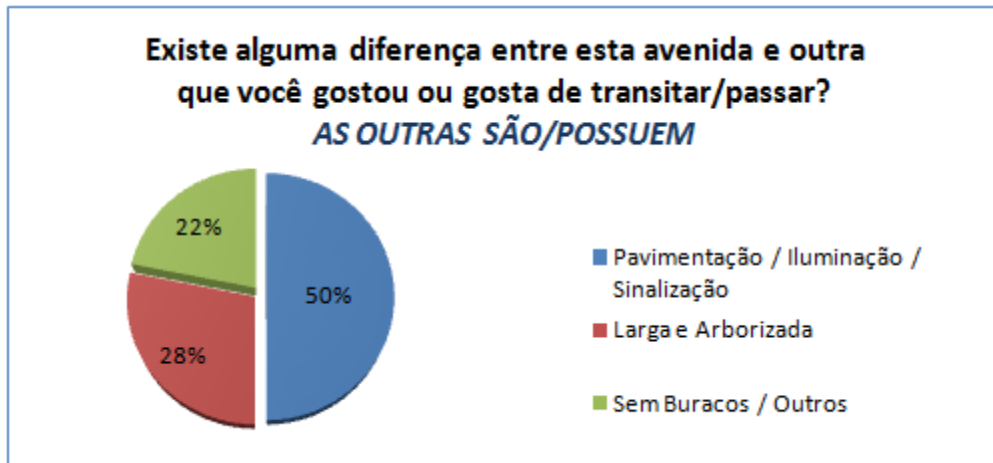


Gráfico 4: Diferença entre esta avenida e outra.
Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

Ao indagar se “Em sua opinião, o que poderia ser feito nesta avenida para solucionar a questão do estacionamento?” As opiniões se dividiram entre: criar estacionamentos particulares; o poder público pavimentar e construir ilhas no centro da avenida; bem como sinalizar essas áreas, e por fim, a faculdade deveria liberar o espaço interno dela para os alunos estacionarem os carros, ainda que fosse cobrado um valor acessível a todos, sendo: 13%: criar mais estacionamentos particulares; 31%: a faculdade liberar o estacionamento interno para os alunos e 56%: asfaltar; criar ilhas no centro da avenida; sinalizar, entre outras.

“É um problema sério, porque a gente não encontra vaga e é proibido estacionar na rua, tinha que ser construído algum estacionamento” (M. R., professora, graduanda em Engenharia Civil, 30 anos).

“Ser sinalizada, asfaltada, iluminada e com segurança e arborizada. Policiamento para garantir a segurança, porque infraestrutura sem segurança, não adianta” (M. A., graduanda em Psicologia, 46 anos).

“A faculdade deveria fornecer estacionamento para os estudantes” (F. M. R., crono-analista, 33 anos).

A respeito do conforto em caminhar, morar e transitar pela avenida, a maioria disse que não é confortável, entre outros motivos, por conta da poeira, nos dias de seca e a lama e o barro nos dias de chuva; porém também algumas pessoas afirmaram ser confortável, mas unicamente por causa da tranquilidade local.

Quanto ao quesito sobre algo que poderia ser feito em benefício da avenida, a maioria disse que nada fez, enquanto a minoria afirmou positivamente, pois, segundo elas, plantaram árvores (apenas uma pessoa), taparam buracos (apenas uma pessoa) e até mesmo, solicitaram, com êxito, iluminação para aquela avenida (ver Gráfico 5).

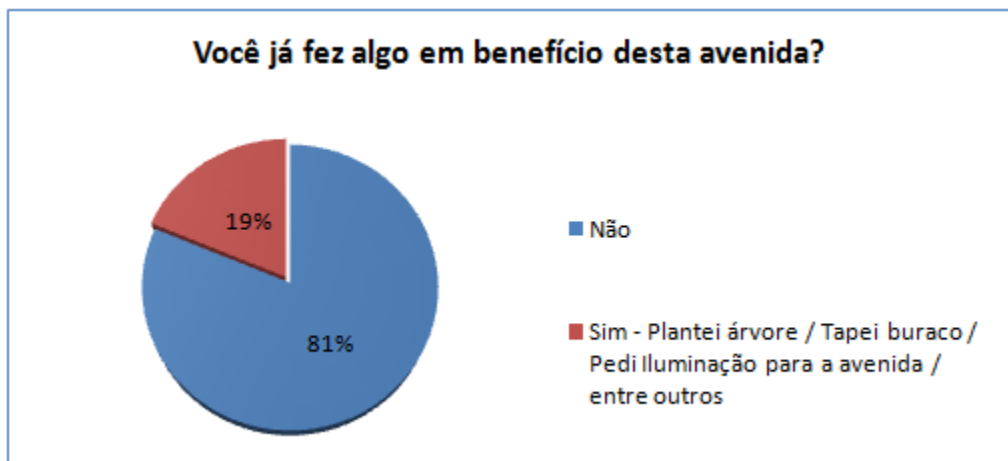


Gráfico 5: Benefícios à avenida.
Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

“Sim, já participei de um grupo de trânsito e citei essa [avenida] para ver o que poderia ser melhorado” (T. M., técnico em segurança do trabalho, 37 anos).

“Tampei os buracos, depois de ter atolado várias vezes” (E. D. M., empresário, 45 anos).

Sobre reclamação a respeito da avenida em algum órgão público, a maioria disse não ter feito, enquanto a minoria afirmou que já participou de abaixo-assinado solicitando, sem sucesso, a pavimentação, enquanto outros disseram ter chamado a polícia para retirar os carros que ficavam estacionados em frente às garagens das residências (ver Gráfico 6).



Gráfico 6: Reclamações junto a algum órgão público.
Fonte: Pesquisa de campo, 2014.

“Assinei um abaixo-assinado pedindo asfalto” (R. A. R., técnico em segurança do trabalho, graduando em Engenharia Civil, 23 anos).

“Sim, na prefeitura e polícia, umas oito vezes, mas não resolveu nada” (N. C., auxiliar administrativo, graduando em Direito, 37 anos).

“Já, diretamente no departamento de trânsito, mas não obtive retorno” (E. D. M., empresário, 45 anos).

A respeito da questão sobre terem sido multados por estacionamento irregular na avenida, 100% dos entrevistados disseram que “não”, entretanto 25% deles afirmaram conhecerem alguém que já tenha sido multado por estacionar no centro da avenida ou em frente às entradas de garagens das residências.

“Não, porque quando começaram a multar, eu coloquei no estacionamento privado” (A. D., consultor de vendas, graduando em Ciências Contábeis, 29 anos).

“Não, mas conheço alguém que foi” (A. C. B. S., analista de vendas, graduanda em Logística).

“Não, porque tenho estacionamento em casa” (L. F. B., graduando em Fisioterapia, 25 anos).

Atualmente existe pouca oferta de veículos de transporte coletivo circulando com destino ao final da Avenida Baldomero Leituga, no ponto em que é perpendicular à Avenida Ponta Porã. De acordo com o site da Prefeitura Municipal

de Três Lagoas (2014b) é possível confirmar que apenas um carro passa por aquele trecho, sendo que no período noturno, quando mais cidadãos transitam no local, não há disponibilidade entre 19h20 e 21h40 de dias úteis.

Mesmo que houvesse a regularidade do transporte coletivo para o local aqui estudado, existem contingências que obrigam os frequentadores ou moradores mencionados a deslocarem-se utilizando veículo particular.

As cidades, como as conhecemos hoje, não podem prescindir do automóvel para seu funcionamento, uma vez que os deslocamentos, com a divisão 'racional' da cidade, são cada vez maiores. Isso impõe um desafio a todos os que pensam a cidade: suplantam a noção de zoneamento por uma prática calcada em princípios relacionados com o lote e a construção, seu entorno e a infraestrutura existente e necessária (SPOSITO, 2007, p. 153).

Cabe lembrar, ainda, que as soluções para os problemas partem inicialmente da capacidade de sonhar ou imaginar. Com os depoimentos colhidos observou-se que houve pouca memória registrada a respeito de lugares que serviriam como referência para implementar mudanças no local pesquisado, talvez fato causado por falta de experiência estética suficiente.

Como afirma Marin & Kasper (2009, p. 278):

Já há algum tempo vem se discutindo a percepção ambiental em conexão com a percepção estética. [...] Esse sentido é marcado pela necessidade de formação integral do ser humano, que envolva não somente suas dimensões intelectivas, mas também sua emotividade e sua capacidade imagética e criativa. Nesse sentido, a vivência da experiência estética é de fundamental importância.

Para alcançar a experiência estética é necessário estar integrado ao mundo, viver nele de forma ativa dos sentidos e recuperar a relação com o ambiente circundante de maneira sensível, segundo Dufrenne (2002, p. 76) *apud* Marin & Kasper (2009, p. 279): “[...] estar no mundo não é ser coisa entre as coisas, é sentir-se em casa entre as coisas”.

Dentro deste contexto, o arquiteto urbanista tem papel fundamental, e se, segundo Okamoto (2002, p. 253), “a missão da arquitetura é criar espaços sensíveis e estimulantes que favoreçam o desenvolvimento da existência humana”, para atingir este objetivo com êxito, o autor complementa: “o enfoque para qualquer

processo de criação deve levar em consideração o ser humano em sua totalidade objetiva e subjetiva” (2002, p. 100).

CONSIDERAÇÕES

Ao pesquisar a respeito da percepção dos moradores e frequentadores da Avenida Baldomero Leituga, no espaço entre a Avenida Ponta Porã e a Avenida Ranulpho Marques Leal, foram observados um alto grau de insatisfação e opiniões negativas a respeito daquele trecho do logradouro, sendo que as palavras mais comuns foram: descaso, poeira, lama, asfalto (ausência de), estacionamento (ausência de), desorganização, dentre outros.

Por outro lado a avenida desperta boas expectativas já que foi citada a grande largura do logradouro como possibilidade para bons projetos urbanísticos.

Do que permanece na memória dos frequentadores e moradores do referido trecho as opiniões se dividiram entre: poeira, barro, lama, buraco, também citaram ausência de asfalto e infraestrutura e finalizaram com: desorganização, bagunça, descaso, etc.

A respeito do que é negativo e positivo na avenida, metade não identificou nada de positivo; já a outra metade citou como pontos positivos: a largura do espaço disponível, o fácil acesso, a tranquilidade, a proximidade com a faculdade; dentre outros.

Das diferenças identificadas entre a avenida pesquisada e outros logradouros do mesmo tipo, citaram: pavimentação, iluminação, sinalização, arborização, amplitude, buracos e estacionamento para veículos.

Entre as expectativas sobre o que poderia ser feito para melhorar o referido logradouro, a maioria aguarda pelo asfaltamento, melhoria na iluminação, solução quanto ao estacionamento para veículos, além de policiamento no local. Quanto à capacidade de solucionar os problemas encontrados, os dados confirmam que a maioria das pessoas entrevistadas nunca fez nada concretamente em benefício da avenida, e quando foram indagados se já realizaram reclamações em órgãos públicos a respeito dos problemas ali encontrados, a maioria também respondeu que nada fez. Responderam também, que nenhum deles já fora multado pelas autoridades competentes em decorrência de estacionamento irregular.

As afirmações acima demonstram que de fato existem fortes expectativas de soluções, tanto para resolver as questões que se referem à pavimentação da via, com infra-estrutura necessária para um logradouro daquele porte, quanto para a criação de estacionamento de veículos para os frequentadores daquele local, onde atualmente a maioria estaciona seus carros no centro do logradouro, ou até mesmo em lugares distantes, escuros, próximos a terrenos baldios, ficando expostos a riscos e multas por estacionamento irregular.

Apesar disso, a maioria afirmou não ter tomado iniciativa para solucionar os problemas em questão, creditando ações apenas às autoridades, esperando que o pagamento de impostos seja a atitude suficiente, da parte do cidadão, para alcançar o bem estar almejado.

Neste contexto o papel do arquiteto urbanista é fundamental no sentido de criar espaços que favoreçam o desenvolvimento da existência humana, levando em consideração o ser em seu aspecto objetivo e subjetivo.

REFERÊNCIAS

AEMS. Associações de Ensino e Cultura de Mato Grosso do Sul. **Faculdades Integradas de Três Lagoas**. Disponível em: <<http://www.aems.edu.br/>>. Acesso em: 04 out. 2014.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1993.

DUFRENNE, M. **Estética e filosofia**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002 *apud* MARIN, Andréia Aparecida; KASPER, Kátia Maria. A natureza e o lugar habitado como âmbitos da experiência estética: novos entendimentos da relação ser humano - ambiente. **Educ. rev.**, Belo Horizonte, v. 25, n. 2, ago. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-46982009000200012&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 out. 2014.

FADIMAN, James; FRAGER, Robert (Org.). **Teorias da personalidade**. São Paulo: Harbra, 2002.

MARIN, Andréia Aparecida; KASPER, Kátia Maria. A natureza e o lugar habitado como âmbitos da experiência estética: novos entendimentos da relação ser humano - ambiente. **Educ. rev.**, Belo Horizonte, v. 25, n. 2, ago. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-46982009000200012&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 out. 2014.

OKAMOTO, J. **Percepção ambiental e comportamento:** Visão holística da percepção ambiental na arquitetura e na comunicação. São Paulo: Ed. Mackenzie, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS. **A cidade.** Disponível em: <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/a-cidade/>>. Acesso em: 03 out. 2014a.

_____. **Secretaria Municipal de Trânsito.** Disponível em: <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/public/conteudo/36635-vila-piloto-seg-sex-sab.pdf>>. Acesso em: 03 out. 2014b.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade.** 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

RUFINO, Guta. **Primeiro nome de Três Lagoas já remetia para potencial hídrico da região:** Antônio Trajano... [S.l.], 2012. Disponível em: <<http://www.perfilnews.com.br/especiais/tres-lagoas-97-anos/cultura/tres-lagoas-surtiu-da-fazenda-das-alagoas>>. Acesso em: 03 out. 2014.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias:** Espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.