

SIGNOS: A PRODUÇÃO DE SENTIDOS NA SINALIZAÇÃO VIÁRIA DE CUIABÁ

Neemias Souza Alves
PPG/UFMT

José Serafim Bertoloto
UFMT

ISSN 2316-6479

Resumo

Cuiabá se prepara para ser uma das sedes da Copa do Mundo da FIFA de 2014 e passa por significativa transformação viária, realizando várias obras de mobilidade urbana. Sendo a sinalização de trânsito a principal ferramenta utilizada para orientar motoristas e pedestres, fazemos aqui, uma análise deste sistema de comunicação visual, tendo como sujeitos da informação os taxistas da cidade, com os quais aplicamos uma entrevista semiestruturada. Registramos que os buracos nas ruas, a atuação do poder público, os danos sofridos pelos veículos, entre outros fatores, são signos que atravessam a percepção desta sinalização.

Palavras-chave: Signo. Sinalização viária. Linguagem. Copa do Mundo.

Abstract

Cuiaba is being prepared to be one of the hosts of the FIFA World Cup in 2014. This city is under major road transformation and several improvements of urban mobility. Since traffic signals are the main tool used to guide drivers and pedestrians, we do here, an analysis of the visual communication system through the perception of taxi drivers. In which were submitted to a semi-structured interview. We have registered the holes in the streets, the government performance, vehicle damage, among other factors. These are signs that runs over the perception of signaling.

Keywords: Sign. Traffic signaling. Language. World Cup.

INTRODUÇÃO

As cidades são lugares repletos de signos e, no momento¹ em que Cuiabá se prepara para receber a Copa do Mundo da FIFA de 2014, é notável o aumento do uso de uma linguagem visual pelas ruas e avenidas da cidade. Não são apenas placas de trânsito, mas sim um sistema complexo de comunicação e/ou informação visual que está sendo utilizado na tentativa de estabelecer a segurança e a possível organização do trânsito viário da cidade.

Voltamos nosso olhar para os caminhos que levam ao aeroporto Marechal Rondon em Várzea Grande² e ao Terminal Rodoviário Engenheiro Cássio Veiga

1 Período de 2012 a 2014.

2 Várzea Grande faz conurbação com Cuiabá, e é em seu território que se localiza o aeroporto internacional da capital.

de Sá em Cuiabá, caminhos esses, que assim como vários outros espalhados pela cidade, sofrem alterações constantes em seu trajeto em função das obras de preparação da cidade para a Copa do Mundo. Nestes dois pontos entrevistamos cinco taxistas, que por terem no trânsito o seu ambiente de trabalho, falam com propriedade sobre as transformações urbanas. Falas que, em conformidade com Richardson (1999, p. 90) apresentam “uma compreensão detalhada dos significados e características situacionais apresentadas pelos entrevistados em lugar da produção de medidas quantitativas de características ou comportamentos.” Atentando principalmente para a compreensão dos signos.

O objetivo deste artigo é, através de um exemplo prático, perceber como se dá o processo de gradação dos signos, em primeiridade, secundidade e terceiridade, modalidades essas que foram estabelecidas por Charles Sanders Peirce, em sua teoria lógica, filosófica e científica da linguagem, a Semiótica. Através deste processo é possível a apreensão de todo e qualquer fenômeno (SANTAELLA, 2000, p. 9).

Para Peirce o signo pode se comportar como ícone, índice e símbolo.

Um signo intenta representar, em parte pelo menos, um objeto que é, portanto, num certo sentido, a causa ou determinante do signo, mesmo se o signo representar seu objeto falsamente. Mas dizer que ele representa seu objeto implica que ele afete uma mente, de tal modo que, de certa maneira, determine naquela mente algo que é mediadamente devido ao objeto. (PEIRCE apud SANTAELLA, 2000, p. 12).

E neste sentido que é feita a nossa análise, observando o efeito dos signos do trânsito nas mentes interpretadoras dos taxistas entrevistados.

Santaella, e seus estudos sobre o signo peirceano, juntamente com Baitello Júnior, estudioso da Semiótica da Cultura, são referências para percorrer esse caminho.

1 Ícone, índice e símbolo na sinalização viária

Como é de conhecimento público, a Copa do Mundo organizada pela Federação Internacional de Futebol Associado - FIFA, é o maior evento esportivo do mundo, tanto economicamente quanto em número de espectadores. Acontece de quatro em quatro anos, reunindo seleções de 32 países e, em 2014 teremos a sua 20ª edição, na qual a seleção brasileira já se consagrou campeã por cinco vezes, sendo a maior vencedora do torneio.

A notícia de que seríamos o país sede da Copa foi motivo de forte comemoração pelo povo brasileiro; tamanha euforia assolou os rincões do

estado e os mato-grossenses comemoraram a decisão de Cuiabá como umas das subsedes. Tal entusiasmo rendeu várias notícias na imprensa local como pode ser percebido na afirmação de Santos (2013, p. 25), que declarou que “por antecipação ganhamos a Copa do Mundo de 2014, independente da seleção brasileira sair campeã daqui a 5 anos.”

O clima de felicidade esteve no ar durante todo o período de definição das cidades sedes, contudo, parece ser uma poeira que se abaixa diante dos transtornos³ advindos das inúmeras obras que acontecem no complexo urbano. Tendo em vista que as obras e seus transtornos têm reflexos em todo o espaço de urbanização, entendendo que:

urbanização refere-se ao mesmo tempo à constituição de formas especiais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana. (CASTELLS, 1983, p.24)

Cuiabá vive um tempo em que, em prol da Copa, têm-se avenidas interditadas, árvores cortadas, desvios por ruas periféricas, avenidas interrompidas e outras duplicadas e ou estreitadas provisoriamente. As alterações, ainda que necessárias, trazem transtornos e deixa visível um dos maiores problemas das cidades modernas: o trânsito.

Há uma preocupação geral sobre tais transtornos, o que pode ser percebido na charge do cartunista Dejamil (fig. 1), que ironiza a sinalização e a sua função de estabelecer uma comunicação eficiente com os motoristas e transeuntes.



Figura 1: Charge feita pelo cartunista Dejamil, publicada na edição de 16 de julho de 2013 do jornal A Gazeta.

3 Obras mal feitas e superfaturadas e denúncias de corrupção nas contratações do serviço.

A imagem apresentada é a de duas pessoas que estão a caminho do estádio para assistirem a um jogo da Copa, mas que diante dos inúmeros desvios (que deixam o caminho mais longo) e o excesso de placas (que confundem os condutores), lamentam a perda de horário e do próprio espetáculo: “E agora? Não vamos chegar a tempo, o jogo já vai começar!”. Com poucos detalhes e utilizando-se de um traço caricatural para compor a imagem, o autor critica a situação pela qual passam os motoristas na cidade de Cuiabá, e ao mesmo tempo faz alusão a uma possível situação futura.

A charge reflete a realidade, pois as placas, enquanto símbolo com a função de trazer segurança ao trânsito e orientar condutores e pedestres, parece permitir a construção de sentidos dúbios associados à desordem e insegurança. O que o artista não previu foram os quilômetros de congestionamentos que assolam a cidade e que possivelmente irá acontecer no período dos jogos, mesmo com a decretação de feriados.

As vias estão poluídas: são placas, cones, barreiras de concreto, telas tapume, fitas refletivas, cavaletes, bonecos sinalizadores, e outros tantos objetos que querem nos dizer alguma coisa. Tudo parece ter sido transformado em linguagem, contudo permeada de ruídos, muitos ruídos. (fig. 2)



Figura 2: Dispositivos de sinalização no acesso ao aeroporto internacional Marechal Rondon. Elaboração própria (8 de agosto de 2013).

Na imagem acima temos o cruzamento entre as avenidas João Ponce de Arruda e Filinto Müller, onde há um exagero no uso dos dispositivos de sinalização.

A sinalização viária, segundo as normatizações são divididas em dois subsistemas. O primeiro é o da sinalização vertical:

cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspensa sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos. (BRASIL, 2008, p. 58)

E a sinalização horizontal que:

se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação. Em casos específicos, tem poder de regulamentação. (BRASIL, 2008, p. 78)

Ainda, como complemento da sinalização vertical e horizontal temos os dispositivos auxiliares, que são os “elementos aplicados ao pavimento da via, junto a ela, ou nos obstáculos próximos, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via.” (BRASIL, 2008, p. 101)

Esses sistemas são convencionados e obedecem a padrões de cores, formas, tamanhos e, assim, vão se dividindo em novas subcategorias. A sinalização de obras é uma dessas subcategorias, e tem como principal característica a cor laranja. São essas as placas destacadas na charge (fig. 1) e que vemos, em grande quantidade, espalhadas pela cidade. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, esta sinalização tem a função de advertir os usuários sobre a intervenção realizada, de modo que eles possam identificar seu caráter temporário; preservar as condições de segurança e fluidez do trânsito e de acessibilidade; orientar para caminhos alternativos; e isolar as áreas de trabalho, de forma a evitar a deposição e/ou lançamento de materiais sobre a via. Ainda que diante do Código de Trânsito tenhamos uma explicação direta do significado desses sinais, devemos refletir sobre eles.

Sobre o conceito de sinal podemos entendê-lo como todo elemento que se origina exclusivamente para a transmissão de uma mensagem, logo, o sinal estabelece uma relação com o seu significado. Sendo assim, a representação desse significado é a de um signo. O que exige compreender a mediação que ocorre entre a sinalização viária e o receptor desse sinal (condutores e pedestres).

Para Santaella (2000, p. 2):

o signo é uma coisa que representa uma outra coisa: seu objeto. Ele só pode funcionar como signo se carregar esse poder de representar, substituir uma outra coisa diferente dele. Ora, o signo não é o objeto. Ele apenas está no lugar do objeto.

Assim, na placa que indica passagem sinalizada de pedestres (fig. 3), o que vemos não é uma pessoa atravessando a faixa de pedestre, mas sim uma imagem que representa uma pessoa atravessando a faixa de pedestre.



Figura 3: Placa, passagem sinalizada de pedestres, instalada de maneira improvisada no contorno que dá acesso ao aeroporto Marechal Rondon. Elaboração própria (8 de agosto de 2013).

Peirce apud Santaella (2000, p. 7) diz que essas representações são registradas por meio de uma “gradação de três propriedades que correspondem aos três elementos formais de toda e qualquer experiência”. A essas propriedades Peirce dá o nome de primeiridade, secundidade e terceiridade, através das quais é possível a apreensão de todo e qualquer fenômeno.

A primeiridade consiste naquilo que o signo está apto a produzir numa mente interpretadora qualquer. É a qualidade do signo que pode ser uma emoção, uma ação ou um pensamento. Nesse momento o signo é considerado um ícone, pois representa o seu objeto (objeto do pensamento, não necessariamente algo real palpável) em relação a sua qualidade. Na secundidade vem à tona não o que o signo está apto a produzir, mas o que de fato ele efetivamente produz na mente singular. Aqui o signo é um índice, pois ele aponta para o seu objeto, ou seja, o objeto do qual ele faz parte. E, na terceiridade não importa o modo como a sua mente reage ao signo, mas o modo como qualquer mente reagiria, dadas certas condições. Assim o signo extrai seu poder de representação do seu objeto, porque é portador de uma lei que, por convenção ou pacto coletivo, determina que aquele signo represente seu objeto. Sendo uma lei, em relação ao seu objeto, o signo é um símbolo.

Ao fim do processo de gradação é possível entender todos os dispositivos (placas, cones, bonecos sinalizadores, barreiras, etc.) utilizados na sinalização viária como símbolos, pois, apesar de sua semântica⁴, tiveram sua interpretação convencionalizada. Mas isso não quer dizer que eles também não possam se comportar como ícone e índice. Pois a terceira categoria subentende a segunda e a primeira, a segunda subentende a primeira e a primeira é livre.

Como já foi dito, o signo transita por essas três propriedades, vai depender do processo de mediação que está sendo construído. Tendo como exemplo o sinal de Duplo Sentido de Circulação (fig. 4), percebemos que no momento em que ele vem a nossa mente “há necessariamente uma consciência imediata e, conseqüentemente, um sentimento”, conforme Santaella (2000, p. 10). Qualquer que seja essa primeira sensação, nela ainda não existe uma relação de representação. É somente a qualidade do signo. Logo, nesse caso, a placa se comporta como ícone. E, como um índice, pelo simples fato de existir a placa já representa o universo a qual ela pertence. Sendo assim, ela é um indício de que esse universo existe. Como símbolo é a forma como literalmente ela se comporta no trânsito, interpretada conforme a sua convenção que indica, ali naquela rua, a circulação de veículos ocorre nos dois sentidos.



Figura 4: Sinal de duplo sentido de circulação.
Elaboração própria (13 de maio de 2013).

Na tentativa de conjugar teoria e prática e compreender parte desta realidade, transcrevemos a opinião de cinco taxistas sobre a sinalização viária de Cuiabá e Várzea Grande.

4 É a relação entre o signo e o seu referente. Exemplo: na fig. 3 a imagem que representa uma pessoa atravessando na faixa de pedestres realmente tem semelhança com o objeto ao qual ela se refere. Mesmo que as formas sejam mais simplificadas, podemos perceber a estrutura geral de um corpo humano: cabeça, tronco e membros.

Sobre a funcionalidade da sinalização nas vias urbanas temos o seguinte:

A - “A nossa cidade, tanto Cuiabá quanto Várzea Grande, não tem sinalização nenhuma, o pessoal anda para o mesmo rumo, quem sabe andar anda, mas quem não sabe fica perdido. Cada dia é um roteiro diferente que você faz, por enquanto a que está aí não vale nada. Esperamos que possa sair uma nova sinalização. Onde puseram os desvios por causa das obras, além de não ter sinalização não tem rua, não tem asfalto não tem nada, só buraco [...] Nesse tumulto temos batida, roda amassada, pneu furado, prejuízo dobrado.”

Na opinião deste taxista a sinalização é inexistente. É interessante observar essa produção de sentido já que pelas fotos há, comprovadamente, uma sinalização pelas ruas, mas a sua má aplicação somada aos buracos nas pistas, aos estragos que os carros sofrem provocam a sua invisibilização. O entrevistado ainda declara que as mudanças nas rotas acontecem velozmente, sem que haja nenhum planejamento, o que se caracteriza como desserviço à população.

Outro profissional declara:

B - “Muito mal sinalizado, principalmente agora que tá só desvio na cidade, né? Eles fazem o desvio mas não tem sinalização, nós é porque somos daqui e conhecemos, mas se vier uma pessoa de fora fica perdida. Têm ruas que são bem sinalizadas mas umas que você entra e não sabe nem onde você tá.”

A adjetivação de “mal sinalizado” apresentada pelo taxista (B) também fortalece a ideia de que para além das placas de sinalização, as ruas de Cuiabá oferecem outros signos que não estão visíveis a todos. E os desvios podem levar a lugar nenhum, pois a sinalização não consegue estabelecer a comunicação. Os signos da sinalização viária comportam-se aqui como ícones, ou seja, antes da mensagem ser compreendida pelo receptor chega a ele as sensações de confusão, desordem, indignação e revolta, provocadas pela qualidade do signo.

Ainda sobre a funcionalidade e qualidade da sinalização, temos o seguinte depoimento:

C - “Pra nós que já temos um conhecimento há algum tempo do trânsito não tem problema, mas o problema é só pra quem vem pela primeira vez, não conhece o trajeto, aí eles confundem, chegam a se perder por causa da falta de sinalização. [...] Muitas vezes a placa não leva você até onde você quer ir, não especifica [...] se torna até vergonhoso perante os turistas que chegam pela primeira vez aí. [...] Estão sinalizando as vias mais principais, os trechos que eles mais fazem propaganda. Agora, tem outros desvios alternativos também que não tem sinalização, isso vai pelo nosso conhecimento.”

Nota-se aqui a necessidade de se ter conhecimento anterior sobre os caminhos da cidade. Conhecer Cuiabá parece ser uma exigência para que

profissionais do trânsito permaneçam trabalhando durante as obras de mobilidade urbana. A dificuldade maior parece estar com os turistas que chegam à cidade. Contudo tal afirmação é aqui apresentada apenas como uma hipótese, visto que não ouvimos tais sujeitos.

O entrevistado (C), em tom de denúncia, declara que apenas as vias principais da cidade estão sendo devidamente sinalizadas, o que nos remete a Santos apud Possari (2013, p. 167) quando diz que:

a cidade é objeto de um processo incessante de transformações que atingem aquelas áreas necessárias à realização das atividades modernas de produção e de circulação.

Não tem sido diferente aqui em Cuiabá. As obras estão em trechos das principais avenidas da cidade, trechos estes que são próximos ou levam a lugares onde acontecerão atividades relacionadas ao evento, a exemplo do novo estádio⁵ no Bairro Verdão, o Centro de Treinamento na Universidade Federal de Mato Grosso, o Fã Parque⁶ no Bairro Dom Aquino, o Terminal Rodoviário de Cuiabá e o Aeroporto Marechal Rondon em Várzea Grande. Deixando as demais vias sem a devida sinalização, o que dificulta o deslocamento pela cidade, fato esse que se agrava quando o caminho do desvio passa pelas ruas internas dos bairros, que por ser, para a grande maioria dos condutores um local desconhecido necessitam de uma atenção especial.

Os trabalhadores do trânsito manifestam-se de diferentes formas sobre a sinalização. Vejamos o que diz o entrevistado (D):

D - “Muitas placas estão bem, está ótimo, mas agora, primeiro, nosso desvio não foi planejado, nosso aqui de Várzea Grande nem de Cuiabá. Foi feito assim, hoje eles planejam e amanhã já colocam em prática [...] as placas estão certas, o que não está certo é o planejamento deles.”

As mudanças repentinas nos trajetos sofrem sérias críticas por parte deste entrevistado. Há, nesta manifestação, também um cunho de denúncia em relação à ausência de planejamento por parte da administração pública. Novos trajetos são impostos aos motoristas, sem que se tenha um estudo prévio sobre as melhores rotas alternativas. Há um entendimento de que as placas de sinalização atendem a necessidade dos motoristas, mas que a imprevisibilidade nas mudanças das vias, fragilizam a comunicação.

Fica reforçado aqui que a percepção da sinalização viária não se dá apenas pela sinalização vertical. O entrevistado entende que o transtorno no trânsito é

5 A Arena Multiuso Governador José Fragelli, mais conhecida como Arena Pantanal.

6 Espaço oficial de exibição pública dos jogos da Copa do Mundo.

oriundo da falta de planejamento, e isenta os dispositivos de sinalização desta responsabilidade. Mas na verdade o que essa pesquisa tem demonstrado é que são vários os fatores que se processam para a percepção da eficiência da sinalização viária, e o planejamento é um deles, o que fica evidente na fala abaixo:

E - “A sinalização é o seguinte, você anda e aonde estão as placas? Você não consegue ver as placas, estão sempre escondidas atrás de alguma coisa. Devia ter ai guarda na rua, indicando onde é melhor para andar. [...] Quantas placas você contou aqui na frente do aeroporto? Você contou uma em cima da outra? Quem tá ganhando com isso? Quem tá fazendo placa pô! O cara colocou a placa aqui proibido estacionar, uma atrás da outra, mas todo mundo estaciona. Não tem lugar pro povo estacionar, não tá passando informação isso ai, é só pra dinheiro público tá indo embora.”

Aqui temos evidenciado uma situação recorrente na cidade: placas mal instaladas que acabam tendo a sua visão prejudicada por obstáculos físicos tais como árvores, caçambas e entulhos.

Outro fator que perpassa a produção de sentidos na sinalização viária é a política, que no nosso imaginário é facilmente associada à corrupção. O entrevistado (E) está indignado com o transtorno viário que acontece na cidade, e declara que essa situação é fruto do descaso das autoridades políticas, que mais uma vez, mediam um planejamento que se faz necessário à população, mas que se apropriam dele visando benefícios próprios. O entrevistado diz que há um excesso de placas pela cidade e levanta a suspeita de que isto está ocorrendo para favorecer aqueles que as fabricam.

CONCLUSÃO

É certo que há transtornos e dificuldades para que os taxistas recebam as mensagens convencionadas pela sinalização de trânsito, na cidade de Cuiabá, durante as obras da Copa do Mundo.

Analisando de forma isolada a sinalização vertical, pode ser que num primeiro olhar as placas pareçam ser apenas caracteres impressos em um suporte de metal preso a uma coluna de madeira, mas basta um olhar mais apurado para perceber que esses caracteres representam uma mensagem, sendo assim um sinal. Este signo, juntamente com o suporte de metal e a coluna de madeira, tem seu significado convencionado em um código de trânsito, se comportando, portanto como símbolo. Importa lembrar que o objeto do signo não se restringe apenas àquilo que é palpável, existente, ele pode ser também irreal, pensado e sonhado.

Pelos depoimentos é possível comprovar o pensamento de Santaella (2000, p. 2) que diz que linguagem é “uma gama incrivelmente intrincada de formas sociais de comunicação e de significação”. cremos que é através dessa gama que os sentidos dos taxistas foram produzidos, pois analisando as declarações, é possível perceber que os sentidos resultam de uma percepção de todos os signos que perpassam o universo do trânsito. Além das placas, faixas de pedestre e cones, eles percebem as ruas esburacadas, os obstáculos que encobrem a visão das placas, os estragos que os veículos sofrem, os acidentes, os desvios, as dificuldades para os turistas e até mesmo a má gestão pública.

Os signos também foram percebidos como textos, pois todos os entrevistados leram o que estavam ao seu redor, portanto, o que tem significado é porque pode ser lido. Assim concordamos com Baitello (1999, p. 28), de que texto não é “apenas aquelas construções da linguagem verbal, mas também imagens, mitos, rituais, jogos, gestos, cantos, ritmos, performances, danças etc.” Podemos assim dizer que as placas são resultado de uma construção feita através da linguagem visual, construindo, portanto uma linguagem de trânsito, que esta convencionada por uma lei ou pelo hábito.

Peirce alega que o hábito constrói signo, a experiência é signo, e podemos perceber esta construção durante a análise das entrevistas.

Em determinados momentos a impressão que temos é que os elementos da sinalização nem foram notados, provavelmente devido à ocorrência do hábito, por exemplo: um condutor que ao entrar em seu veículo já tenha em mente o caminho a seguir, ao se deparar com um desvio, antes de procurar uma rota alternativa através da sinalização, se aborrece, criando assim uma barreira que invisibiliza a apreensão dos demais sinais que venham a estar pelo caminho.

O hábito que o condutor tem de ir sempre por aquele caminho é um signo já constituído na sua mente, este signo se transforma em outro quando o condutor se depara com uma barreira, o desvio, e dá-se um bloqueio que impede que o condutor consiga ler ou criar outros signos relacionados imediatamente, porém signos se traduzem em signos e por ser ideológico pode gerar reflexões e questionamentos conforme vimos nos depoimentos dos entrevistados.

Referências bibliográficas

BAITELLO JÚNIOR, N. *O animal que parou os relógios: ensaios sobre comunicação, cultura e mídia*. 2ª ed., São Paulo: Annablume, 1999, p. 28.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília: Dezembro de 2008. p. 58; 78; 101. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf>. Acesso em: 15/07/2013.

CASTELLS, Manuel. *A Questão urbana*. CAETANO, Arlene (trad.). 4ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009, p. 24.

POSSARI, L. H. V. Sentidos do VLT em Cuiabá: Ei! Olha o trem!... *Revista Eletrônica Documento Monumento*. Cuiabá: REDM, vol. 10, p. 166-173, dezembro, 2013, p. 167.

RICHARDSON, Roberto Jarry. *Pesquisa Social: métodos e técnicas*. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 2007, p. 90.

SANTAELLA, Lúcia. *O que é semiótica*. Versão digitalizada pelo Projeto Democratização da Leitura-PDL. 2000, p. 2; 7; 9; 10; 12. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/7153850/O-Que-e-Semiotica-Lucia-Santaella>>. Acesso em: 10/07/2013.

SANTOS, José Antônio Lemos dos. *Cuiabá e a Copa: a preparação*. Cuiabá: Entrelinhas, 2013, p. 25.

Minicurrículos

José Serafim Bertoloto - Membro da Associação Brasileira de Críticos de Arte - ABCA. Graduação em Licenciatura e Bacharel em História pela Universidade Federal de Mato Grosso (1985), mestrado em Artes pela Universidade de São Paulo (1992), especialização em Museu de Arte pelo MAC-USP (1998) e doutorado em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2003). Professor titular da Universidade de Cuiabá e pesquisador, curador e ex-diretor do Museu de Arte e de Cultura Popular da Universidade Federal de Mato Grosso. Professor/orientador no programa de Mestrado em Estudo de Cultura Contemporânea ECCO/UFMT. Artista plástico com vasta experiência na área de artes, com ênfase em teoria e crítica, atuando principalmente nos seguintes temas: artes visuais, cultura popular, semiótica da arte e do design em Mato Grosso.

Neemias Souza Alves - Mestrando no Programa de Pós Graduação em Estudos de Cultura Contemporânea pela Universidade Federal de Mato Grosso - ECCO. Bacharel em Artes Visuais, com habilitação em Design Gráfico pela Universidade Federal de Goiás - UFG (2006). Atua como designer gráfico na área de Sistema de Identidade Visual e Editoração Gráfica.