

JARDIM E MEMORIAL ÀS VÍTIMAS DA BR-163: A RESSIGNIFICAÇÃO DO LUTO

KETHELYN MAYARA DA SILVA MACEDO¹

MARCOS FERNANDES DE CARVALHO²

LAYS CAROLINE MORENO³

RESUMO: A BR-163, que corta o Mato Grosso, detém boa parte dos índices de acidentes e fatalidades de trânsito do estado. Devido a isso, por muitos anos, ela foi apontada como uma das rodovias mais perigosas do Brasil. Considerada principal via de escoamento de toda produção agrícola estadual, seu cenário de violência é agravado pelo intenso fluxo de veículos de carga pesada, somado à imprudência e irresponsabilidade de condutores, produzindo um alto número de vítimas e mortes todos os anos. A morte é o destino inevitável do ser humano, sendo a sua única certeza. Mesmo assim, ela ainda é encarada como tabu nas sociedades ocidentais, sendo considerada um enigma que envolve crenças, sentimentos e até ciência. É responsável por desencadear o processo de luto, caracterizado pelas reações apresentadas diante de um rompimento significativo. A elaboração do luto deve levar a ressignificação da vinculação, de forma a transferir o elo emocional do objeto perdido para a memória, a fim de transformar a dor em saudade. Este trabalho tem por objetivo analisar, a partir de pesquisas bibliográficas, os aspectos relacionados as ocorrências na rodovia, sendo eles vítimas e infraestrutura e, também, como o processo de elaboração do luto leva à sua ressignificação e de que maneira a neuroarquitetura e a psicologia ambiental podem influenciar no bem-estar humano, direcionando o entendimento das condutas pertinentes a concepção do anteprojeto de um jardim e memorial na cidade de Sinop/MT.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes; Elaboração do luto; Morte; Neuroarquitetura; Psicologia ambiental.

GARDEN AND MEMORIAL THE VICTIMS OF BR-163: THE RESIGNIFICATION OF MOURNING

ABSTRACT: The BR-163, which crosses Mato Grosso, holds a good part of the state's accident and traffic fatalities rates. Because of this, for many years, it was pointed out as one of the most dangerous highways in Brazil. Considered the main outlet of all state agricultural production, its violent scenario is aggravated by the intense flow of heavy-duty vehicles, added to the recklessness and irresponsibility of drivers, producing a high number of victims and deaths every year. Death is the inevitable destiny of the human being, being his only certainty. Even so, it is still seen as taboo in Western societies, being considered an enigma that involves beliefs, feelings and even science. It is responsible for triggering the grieving process, characterized by the reactions presented in the face of a significant disruption. The elaboration

¹ Acadêmica de Graduação, Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNIFASIPE Centro Universitário, R. Carine, 11, Res. Florença, Sinop - MT. CEP: 78550-000. Endereço eletrônico: macedokarq@gmail.com

² Professor Doutor em Ciências, Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNIFASIPE Centro Universitário, R. Carine, 11, Res. Florença, Sinop - MT. CEP: 78550-000. Endereço eletrônico: marcosf_c@yahoo.com.br

³ Professora Especialista em Iluminação e Design de Interiores, Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNIFASIPE Centro Universitário, R. Carine, 11, Res. Florença, Sinop - MT. CEP: 78550-000. Endereço eletrônico: arq.lays@gmail.com

of grief should lead to the resignification of the link, in order to transfer the emotional link of the lost object to memory, in order to transform the pain into longing. This work aims to analyze, from bibliographic research, the aspects related to occurrences on the highway, being victims and infrastructure and, also, as the process of elaboration of grief leads to its resignification and how neuroarchitecture and environmental psychology can influence the well-being human being, directing the understanding of the relevant conduits to the conception of the preliminary design of a garden and memorial in the city of Sinop/MT.

KEYWORDS: Accidents; Death; Environmental psychology; Mourning elaboration; Neuroarchitecture.

1. INTRODUÇÃO

O luto vivido após o falecimento de um amigo ou familiar é um fato que alcançará todos os seres humanos em alguma fase da vida. Embora cada indivíduo vivencie a experiência de forma particular, esta é uma das mais duras e impactantes fases da vida, capaz de refletir em variados aspectos, sejam eles físicos, comportamentais e até espirituais. Entende-se que o processo de luto bem-sucedido tem por resultado a resignificação da relação entre a pessoa e a perda do ente querido, bem como as causas que levaram à morte (MAZORRA, 2009).

É inerente ao ser humano a necessidade de se sentir protegido e seguro desde o nascimento até a vida adulta. Tal necessidade contribui para a criação de laços, que quanto mais intensos, resultam em maior sofrimento diante de rompimentos, como a morte (MELO, 2004).

Diante da perda, desenvolve-se o processo de luto, onde o indivíduo experimenta um estado de sofrimento combinado com várias outras emoções, como desespero, niilismo e uma brusca mudança como resultado do evento (SANDERS, 1999). Esse processo dá a oportunidade ao enlutado de se desvincular dos laços de vinculação, possibilitando se adaptar a situação presente e afastando as ameaças do luto patológico. Portanto, o processo serve como uma estratégia de proteção, que não descaracteriza a dor e a infelicidade que o momento apresenta (SULLIVAN, 1956).

Pensando na dor dos familiares e amigos diante da perda de pessoas próximas, de forma tão brutal e inesperada, desenvolver um memorial para as vítimas torna-se uma maneira de manter viva a memória dos que se foram para que estes não se tornem apenas estatísticas. Para com Bergson (2006), a memória materializada é responsável por reformular o passado no agora, para que o presente seja capaz de evocar a lembrança.

O memorial mostra-se ainda como ferramenta de reconhecimento a indivíduos ou acontecimentos que valem a pena serem lembrados, e possui uma essência cerimonialista, pois é local destinado a homenagear (WIETZIKOSKI, 2019). Além da importância da memória, existe uma ponte entre a interação biológica e psicológica do homem com o espaço, a neuroarquitetura, por meio de seus estudos, tem estabelecido que a arquitetura é capaz de alterar o estado emocional do indivíduo, gerando respostas físicas e interações por meio das emoções, refletindo no comportamento e também alterando o estado mental (PAIVA, 2020).

Acolhendo o memorial, surge o jardim que desde os primórdios é tido como espaço de reflexão e meditação, é a representação do Éden, passando a imagem de paraíso e paz (ROBBA e MACEDO, 2010). Por meio do paisagismo, torna-se possível transformar espaços urbanos em lugares mais humanos e dignos, conectando indivíduos e melhorando a qualidade de vida da vizinhança e visitantes (OTTE, 2014).

Portanto, espaços destinados a memória se fazem necessários para que esta não se perca, caracterizando, assim, uma identidade local, construindo símbolos importantes que

devem ser valorizados, pois estes aparecem como elementos de transformação em detrimento do valor que o passado exerce no presente e no futuro (BELLAIGUE, 1993; NORA, 1993).

Desta forma, o presente projeto tem como objetivo a criação de um jardim e memorial, na cidade de Sinop/MT, em homenagem às vítimas dos acidentes ocorridos na perigosa BR-163, no trecho que compreende o norte do estado. Possui o intuito de conceber um espaço de contemplação por meio dos projetos arquitetônico e paisagístico, que leve o visitante a viver momentos de introspecção e reflexão sobre a vida, de modo a transformar a experiência desse indivíduo em relação aos espaços memoriais de caráter fúnebre, visando melhorar também a situação bioclimática do local e atrair viajantes de toda a região.

Com este trabalho pretende-se explorar as relações que a neurociência possui com a arquitetura enquanto qualificadora do espaço a ser ocupado e discorrer sobre a importância da memória, para a formação de uma identidade coletiva, bem como as emoções e a saúde mental podem interagir e se beneficiar de projetos bem elaborados e atentos aos sentidos humanos.

2. REVISÃO DE LITERATURA

Sabe-se que o Brasil possui uma malha viária extensa e deficitária. Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2019), entre os anos de 2009 e 2017 o número da frota de veículos teve um aumento de 63,6%. Em contrapartida, em 2018 apenas 12,4% das rodovias brasileiras eram pavimentadas. Ainda em conformidade com o mesmo órgão, a maioria das rodovias que estão pavimentadas possuem somente pista simples (97,7%), sendo que mais de 60% das vias apresentam algum tipo de problema, o que as classifica em regulares, ruins e péssimas. Essas situações acabam resultando no agravamento do risco de acidentes.

As ocorrências de trânsito são uma das causas externas que mais matam no Brasil, o que coloca o país em 4º lugar no ranking mundial de acidentes. Somente entre os anos de 2007 e 2017 o número de sinistros passou de 1,6 milhões, vitimando mais de 1,0 milhão de pessoas. Grande parte desses acidentes são ocasionados, em primeiro lugar, por imprudência dos condutores, tendo em vista que, embora a pista apresente sinalização ou pavimentação deficiente, estas se tornam fatores secundários quando não acontece a prática da condução consciente. Para que as vias se tornem mais seguras é necessário que veículos e o fator humano alinhem as suas condições (G1 DF, 2018; SARAGIOTTO, 2020).

Pela região norte do estado de Mato Grosso passa uma rodovia conhecida, infelizmente, por ser muito violenta, onde acontecem inúmeros acidentes com vítimas fatais, essa é a BR-163, que liga Cuiabá, capital do estado, a Santarém, no Pará (G1 DF, 2018). Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), ela está entre as 10 rodovias que concentram 60% dos acidentes ocorridos no país todo (NEVES, 2019).

Como referido anteriormente o aumento da violência no trânsito tem contribuído também para o crescimento dos números de óbitos e vítimas feridas, que por consequência evocam o sentimento de luto aos que ficaram, sejam familiares, amigos ou sobreviventes, causando reflexão acerca do sentido da vida e da morte. Tal processo resultará na adaptação do indivíduo ao novo modo de vida e as situações advindas do evento traumático (ALMEIDA *et al.* 2009).

2.1 A Rodovia BR – 163

O estado de Mato Grosso é um dos principais produtores agrícolas do Brasil, tendo sua economia parcialmente baseada na produção de grãos como, por exemplo, o milho e a soja, sendo neste último, líder na produção a nível nacional (GOVERNO DE MATO GROSSO, 2015). Sendo assim, o transporte da produção se dá, essencialmente de forma terrestre, pois o

estado no decorrer dos anos não gerenciou a logística de transporte de modo a proporcionar outras possibilidades, a BR-163 desempenha papel importante para o escoamento dos produtos (SOUZA, 2020).

A década de 70 marcou o início do projeto de expansão da fronteira agrícola no país, quando pioneiros se afastaram do Sul rumo ao Centro-Oeste, na intenção de colonizar a região amazônica. Assim, surgiu a BR-163 como estratégia dessa empreitada, uma das grandes rodovias iniciadas na época, para tornar possível a integração da localidade com o restante do país (SOUZA, 2017).

Sob o forte legado “Integrar para não entregar”, a região foi transformada em uma área de influência econômica, tendo em vista que o país sofria com argumentação exterior de que a localidade estava abandonada. Essa foi uma forma de obter controle sobre o território, o que possibilitou a porção Centro-Oeste a se tornar líder da produção de grãos do Brasil atualmente (CECÍLIO, 2014; COMPRE RURAL, 2019).

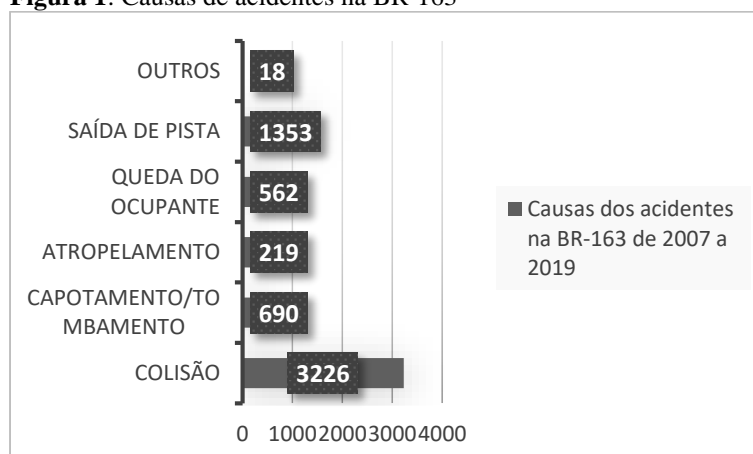
Cabe ressaltar que a rodovia também foi responsável por possibilitar o processo de fundação de várias cidades ao longo de sua extensão, inclusive no norte do estado, entre elas Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, importantes municípios na economia nesse setor (OLIVEIRA *et al.* 2019).

Inaugurada em 1976, ainda sem pavimentação, por Geisel, na época então presidente do Brasil, sua infraestrutura foi executada por etapas. Após sua inauguração, o maior trecho foi realizado já na década de 80 entre Diamantino e Sinop. Ainda em 2012 restavam quase que 1.000 km a serem pavimentados (MARGARIT, 2013).

Em 2014, antes da concessão à Rota do Oeste, a BR-163 chegou a ser considerada uma das piores do país. Desde então a empresa que divide a responsabilidade de duplicação da rodovia no estado do MT com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), tem realizado obras e reparos por toda a extensão que é de sua incumbência. De acordo com a concessionária, ainda nos primeiros 12 meses do contrato já vinha executando intervenções como recuperação do pavimento asfáltico, reordenamento do trânsito e sinalização, visando a melhoria do tráfego e a inibição de ocorrências no percurso (ROTA DO OESTE, 2020).

2.1.1 Ocorrências

Não distante da realidade brasileira, pode-se observar um número elevado de sinistros na BR-163 no trecho que compreende o estado do MT. Somente no período entre os anos de 2007 e 2019, foram mais de 12.000 ocorrências, totalizando o número de 6.068 acidentes com vítimas e 679 com mortes. Desses acontecimentos resultaram 9.758 vítimas, sendo 8.907 feridos e um total de 851 mortos. Vale ressaltar que nessa contagem são consideradas somente as mortes no local do acidente (CNT, 2019). Ainda de acordo com a CNT as colisões foram a causa que mais fizeram vítimas na rodovia, o que pode ser observado na Figura 1.

Figura 1: Causas de acidentes na BR-163

Fonte: Adaptado de CNT (2019)

Segundo Neves (2019), em 2018, a média de mortes no trecho da BR-163 foi de uma pessoa a cada três horas, sendo que cerca de 17.640 sofreram graves ferimentos.

2.1.2. As vítimas

Quando se trata de vítimas de trânsito a primeira ideia que ocorre às pessoas é a morte. Porém, há mais situações que se passam durante e após uma ocorrência dessa, que além de ter como consequência fatalidades, pode resultar em traumas para a vítima sobrevivente de formas variadas, podendo afetar até mesmo membros da família (CAVALCANTE, 2009).

Pesquisas apontam que cerca de 90% dos acidentes automobilísticos são ocasionados por falha humana, negligência ou irresponsabilidade, como dirigir sob efeito de entorpecentes ou álcool, ou também por exceder os limites de velocidade. É importante salientar que não são somente os altos números de óbitos que preocupam, a reflexão também é acerca dos que ficam. Pessoas se tornam incapazes todos os dias em ocorrências de trânsito, são lesões que na maioria das vezes comprometem a qualidade de vida desses indivíduos, prejudicando suas vidas econômicas e de suas famílias (VIEIRA *et al.* 2018).

Segundo levantamentos da CNT (2019) sobre a BR-163 no estado do MT, a parcela maior de vítimas no contexto geral, entre feridos e óbitos, é do sexo masculino, com maior incidência na faixa etária dos 20 aos 29. De acordo com o site de notícias O POVO (2018), isso se justifica porque homens costumam praticar uma direção mais perigosa, caracterizada pela alta velocidade, alto índice de ultrapassagem, uso de *smartphone* ao volante e descumprimentos de outras variadas regras de trânsito. Em contrapartida, a parcela masculina entre os 20 e 24 anos representa 10% do total de pacientes, mulheres da mesma idade são somente 4,4%, sendo que quanto mais se aproxima do topo da pirâmide etária menor se torna essa porcentagem para elas.

De acordo com os dados levantados pela Rota do Oeste, que conforme já mencionado neste artigo é responsável pela manutenção e realização da infraestrutura de 850,9 quilômetros na BR-163 no MT. Somente neste ano de 2020, os acidentes envolvendo motocicletas representaram 50% do total dos acontecidos na rodovia, mesmo sendo só 2% da frota total que realiza o percurso. A maior frequência destes acontecimentos se dá em travessias urbanas, onde as causas mais frequentes são quedas e colisões resultantes na maior parte das vezes da imprudência, do desrespeito às leis e subestimação dos riscos existentes na rodovia (ESTRADAS, 2020).

Ainda conforme o mesmo autor, é importante ressaltar que devido ao escoamento de cargas, os veículos pesados são maioria, intensificando o risco de acidentes, requerendo, assim, mais cautela da parte dos motociclistas por serem os mais propensos a riscos físicos.

Quando caracterizada a vítima pela função, estima-se que a maior parte delas seja de colaboradores da área de transporte, como já explanado, em decorrência da intensa atuação do transporte agrícola rodoviário no estado há o aumento do número de ocorrências e fatalidades (ALMEIDA *et al.* 2009).

2.2. O processo de elaboração e resignificação do luto

De acordo com Melo (2004), para entender o desenvolvimento do processo de luto é importante conhecê-lo em um sentido mais amplo, sabendo que ele envolve perdas e rupturas, isto é, situações que encaminharão o indivíduo a uma nova perspectiva. Sendo assim, o processo de vinculação é essencial para compreender como pessoas estabelecem laços afetivos e como estes influenciam suas reações quando o inevitável fim chega.

A vinculação acontece desde os primeiros meses de vida do ser humano e se estenderá até a fase final de sua existência. Em um primeiro momento se dá entre mãe e filho, de forma unidirecional por parte da mantenedora, que possibilitará a prolongação do vínculo, sendo a experiência responsável pela capacidade da criança de vincular-se a outras pessoas ao longo de sua vida. Em um segundo momento, tem-se a vinculação romântica, constituída bidirecionalmente. Desta forma, observa-se que seres humanos passam toda sua vida estabelecendo laços (MELO, 2004).

Ainda segundo a mesma autora, quanto maior for a força e a qualidade do vínculo estabelecido entre duas pessoas, maior será a profundidade do sentimento de luto ou de qualquer outra ruptura, sendo que as reações jamais apresentarão um caráter totalmente previsível.

As emoções apresentadas após a tomada de consciência do fato ocorrido dependem também das circunstâncias da morte. Em casos naturais ou esperados, a morte se dá, por exemplo, por doenças degenerativas, a exemplo, câncer ou idade avançada, onde o enlutado já conta com a possibilidade do acontecimento (MOURA, 2006).

Para o autor supracitado, em geral, o enlutado tende a se conformar mais rápido porque entende como um ponto final a tal sofrimento, ou seja, ele já viveu o que se chama de luto antecipatório, adaptando-se a ausência do ente querido antes mesmo de seu falecimento. Já em mortes inesperadas como acidentes automobilísticos ou um infarto do miocárdio, a primeira e principal reação que acomete a pessoa que fica é o choque que pode se tornar responsável por retardar o processo do luto, sendo este tipo de morte o que mais arrisca comprometer a saúde mental do indivíduo.

Em casos de acidentes de trânsito o enlutado fica repassando as informações tentando entender o que aconteceu, por isso pode querer ver o veículo ou se dirigir ao local, mesmo que posteriormente não deseje voltar mais, ele necessita dos detalhes relativos a morte para diminuir a confusão mental e elaborar seu luto (OATES, 2003).

A morte de alguém próximo, pelo qual se tinha apreço e afeto, é sempre causa de dor e sofrimento profundo. Acompanhado desses sentimentos vem a emoção de desilusão e a dificuldade em se adaptar à nova realidade, que posteriormente quando o luto já estiver elaborado, se transformará em saudade e o indivíduo será capaz de lidar com a ausência e as novas condições de vida (KEATING e SEABRA, 1994).

Desta forma, o processo de elaboração do luto é o desenrolar da desvinculação dos laços constituídos, de maneira a salvaguardar a saúde mental do enlutado sem que haja descaso com a relevância do momento e dos sentimentos vividos, sendo o termo luto designado para denominar um conjunto de sentimentos e consequências do fato ocorrido (SULLIVAN, 1956; SANDERS, 1999).

Deve-se entender também que o processo de luto não se restringe a perda de um ente querido apenas. O ser humano pode experienciar esse acontecimento de variadas formas, ao perder um objeto de valor sentimental, ao ser acometido por um desastre, ao encerrar um relacionamento, até mesmo ao sofrer a amputação de um membro ou perder a capacidade de

andar ou se movimentar. O luto tem a ver com a ruptura da segurança e do vínculo criado, e essa é uma parcela da vida que precisa ser vivenciada para uma posterior aceitação, caso contrário a dor da perda será reprimida e tenderá a se tornar em luto patológico (SCHUBERT, 2017).

Como já abordado, no processo de luto acontece a desvinculação. Sobre esse aspecto, Rebelo (2005) destaca que ela é responsável por transferir, no âmbito emocional, o elo com o objeto perdido para as lembranças de maneira a tornar a dor branda.

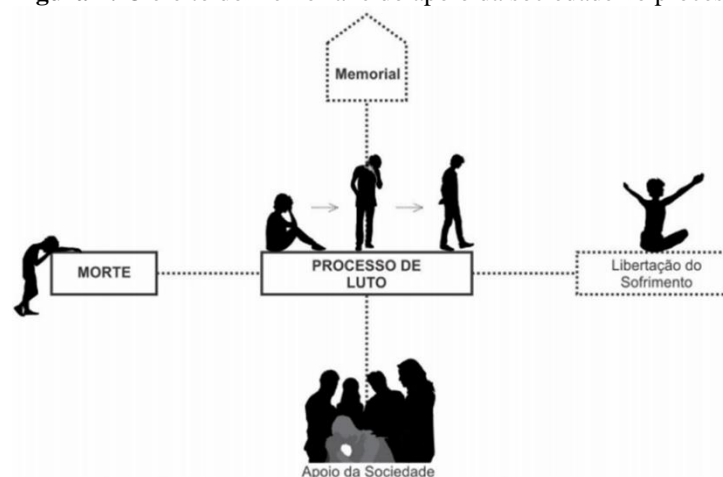
O processo de luto é composto por quatro etapas, sendo a primeira delas o torpor, ou seja, quando surge a notícia da morte a pessoa entra em choque e negação, sentimentos que podem durar entre horas até uma semana (BASSO e WINER, 2011).

Para o mesmo autor, em seguida vem o anseio, nessa fase o enlutado sente a necessidade de evocar a presença do ente querido, recuperar o que foi perdido. Nessa etapa, também, ele pode ter sonhos com o falecido e, conseqüentemente, haverá o aumento da ansiedade, levando-o a terceira fase, o desespero. Aqui o indivíduo se sente incapacitado de seguir com sua rotina devido à ausência do ente, cultiva emoções como raiva e tristeza e após vivenciar todos esses sentimentos chega a hora de se reestruturar. Assim, o luto se transforma em saudade enquanto a pessoa se adapta a nova realidade.

Em determinadas situações, o enlutado que atravessa o processo caminha rumo ao afastamento da sociedade, se isolando e prolongando as etapas de modo a dificultar a elaboração final (MELO, 2004). Portanto, ao se desenvolver um memorial às vítimas, materializa-se o sentimento de comoção, importante no desenrolar do processo de desvinculação, já que objetos como o ambiente são notados pelos sentidos da visão, do paladar, olfato e tato, o que ajuda na vivência, criando um sentimento de pertencimento ao mundo, de forma a reestabelecer uma identidade pessoal em momentos de perda.

Embasada nessas justificativas, a existência do memorial é capaz de contribuir no processo de desvinculação dos laços (Figura 2), transferindo-os ao espaço edificado e facilitando a reinclusão dessa pessoa na sociedade, com a intenção de gerar uma rede de apoio, apresentando resultando na facilitação em elaborar a perda (PALLASMAA, 2011; WIETZIKOSKI, 2019).

Figura 2: O efeito do memorial e do apoio da sociedade no processo de luto



Fonte: Wietzikoski (2019)

Deste modo, a elaboração desse luto leva a ressignificação. Após a aceitação, o enlutado atribui novos significados a situação, de modo a seguir em frente, focando no presente, mantendo sua concentração nas atividades que realiza diariamente e nos sentimentos, bons ou ruins, que elas lhe oferecem, entrando então em um processo de autoconhecimento, o que o ajuda a continuar a vida (O OTIMISTA, 2020).

2.3 A neuroarquitetura e a psicologia ambiental

Desde a época de Vitruvius, arquitetos se ocupam dos efeitos que os espaços exercem sobre os seres humanos. Atualmente não é diferente, existem diversos estudos que relacionam a arquitetura com a neurociência e possibilitam que o arquiteto projete edifícios e cidades ainda mais eficientes (PAIVA, 2017).

Segundo o mesmo autor, a união entre as duas ciências denomina-se neuroarquitetura e, basicamente, une neurociência, ciência cognitiva e psicologia ambiental à arquitetura e ao urbanismo. Tal união procura entender de forma mais profunda de que maneira o indivíduo é afetado pelo ambiente habitado, gerando diretrizes para projetos, que possibilitarão ao projetista ir além da estética e funcionalidade, atentando-se aos impactos sofridos pelo organismo que foge da assimilação consciente

A neuroarquitetura tem como premissas de estudo variadas funções entre elas a sensação e a percepção, aprendizagem, memória e emoção. Seu interesse enquanto campo de estudo é de entender as percepções e as respostas geradas a partir do ambiente, com o intuito de pontuar fundamentos sólidos para se projetar espaços que ofereçam circunstâncias possibilitadoras de experiências humanas positivas, servindo para aprimoramento da manutenção de determinados grupos como, por exemplo, crianças com algum déficit de aprendizagem ou pessoas doentes, de modo que a sua aplicabilidade se dá tanto para estruturas privadas quanto públicas e para fins universais (DAN, 2016).

Ainda de acordo com o autor supracitado, atrelada aos princípios mencionados está a redução de elementos ambientais estressantes, o que contribui para interação social e proporciona a percepção de controle da situação. Existe também o que o autor chama de distração positiva, gerada a partir de características do ambiente que, em contato com o indivíduo, desvia sua atenção dos aspectos de um fato estressante promovendo bem-estar.

Para Dan (2016), essas distrações incorporam desde arte como música, pinturas e esculturas a espaços de contemplação e reconexão com a natureza. Por exemplo, em ambientes hospitalares o uso dessas estratégias como, iluminação adequada, alcance da luz natural, redução do barulho e elaboração de áreas verdes, são indicados para o paciente e a família, a fim de otimizar a recuperação e mitigar o estresse e a dor. Portanto, construções de modo geral podem ser projetadas a fim de servir para tratamento e recuperação terapêutica.

É importante entender que o ambiente trabalha abaixo da linha de consciência humana em razão da grande profusão de informações contidas entre ele e o limite físico-cognitivo do homem. Logo, cada indivíduo nota e atribui emoções diferentes ao loco, sendo assim o ambiente possui significação simbólica, e seu entendimento depende do contexto social e cultural da pessoa inserida (ELALI, 2009). Dessa forma, por meio dos estudos da neuroarquitetura, tem se estabelecido que a arquitetura é capaz de alterar o estado emocional do indivíduo, gerando respostas físicas e interações por meio das emoções, refletindo no comportamento e, também alterando o estado mental (PAIVA, 2020).

A psicologia ambiental, um dos temas estudados dentro da neuroarquitetura, como já mencionado, é o campo de estudo que une a psicologia e a arquitetura. Seus objetos de pesquisa são as relações mútuas entre pessoa e ambiente, com o objetivo de elucidar a elaboração de sentidos e comportamentos do indivíduo em relação a todas as tipologias de edifícios, de modo a contribuir para que haja sucesso nos efeitos arquitetônicos. Diante disso, deve-se destacar que é de suma importância entender sobre a psique humana para produzir espaços que ajam de maneira positiva sobre os seus sentidos (SILVA e MELLO, 2017).

Conforme os mesmos autores, o conceito de arquitetura molda-se de acordo com cada contexto histórico inserido. Ainda no modernismo, Le Corbusier a definiu como a vontade de uma época trazida no espaço. Contudo, na atualidade, perante os novos estudos inter-relacionando, a neurociência, psicologia e arquitetura, surge o homem como integrante

principal na formação dessa concepção, sendo necessário compreender que o ser humano em sua totalidade deve ser levado em consideração ao se conceber projetos.

Diante disso, o estudo da psicologia ambiental pode auxiliar na formação de arquitetos mais conscientes sobre a importância da subjetividade humana em seus resultados, os tornando capazes de formular espaços que reflitam de modo positivo na vida dos usuários, resultando em uma arquitetura assertiva (SILVA e MELLO, 2017).

Projetar espaços de maneira integrada, utilizando mais de um recurso como textura, cores e formas, unidos a conceitos que integram a neurociência, proporciona que projetos ofereçam a seus usuários a degusta multissensorial relacionado ao lugar, o que é bastante pertinente a realidade atual (CRÍZEL *et al.*, 2019).

Perante esse cenário, pode-se usar de estratégias que favoreçam a capacidade terapêutica desses espaços, sendo uma delas a cromoterapia, que por meio da função curativa da cor e através da luz, pode favorecer a cura mental e psicológica de indivíduos. Essa estratégia é uma terapia alternativa que faz uso das cores do espectro solar para intermédio da cura. Muitos teóricos a descrevem como uma terapia que deve ser amplamente explorada em detrimento dos resultados apresentados nos últimos séculos e por ser de fácil aplicação no cotidiano, possibilitando que pessoas recuperem o equilíbrio de sua saúde mental e física (SANTIAGO *et al.*, 2009).

A cromoterapia faz uso das sete cores do espectro solar e vibrações magnéticas, sendo elas o vermelho, laranja, amarelo, azul, anil e violeta. Cada cor possui suas características o que difere os resultados que cada uma obtém no organismo (ONDINA e BALZANO, 2014).

De acordo com as autoras supracitadas, o azul tem efeito regenerador, calmante e analgésico, atuando no sistema nervoso e auxiliando em situações de tristeza, angústia, depressão e estresse. O verde por sua vez tem função calmante, regeneradora, antisséptica e anti-inflamatória, enquanto o amarelo tem por ação principal a revitalização, fortificação e estimulação das células nervosas e musculares. A cor rosa surge desacelerando o sistema nervoso, tranquilizando e dissipando as energias.

Segundo Sousa (2016), a aplicação da cromoterapia pode ser observada em jardins terapêuticos. Estudiosos da psicologia ambiental, paisagismo e medicina alegam que o conjunto de características de um jardim como a vegetação, os cheiros, formas e cores, contribuem para que o visitante construa uma visão mais positiva de sua capacidade.

Espaços como esses devem oferecer meios que facilitem a observação da totalidade, onde ações como ouvir, sentar-se, descansar, passear e explorar devem ocorrer. Desse modo, entende-se por jardim terapêutico espaços projetados com a finalidade de promover através da conexão com o ambiente, diretamente ou não, por meio da natureza como agente de distração positiva e das estratégias sensoriais, o bem-estar físico e mental de seus visitantes, causando a sensação de controle e suporte social (SOUSA, 2016).

O design biofílico pode servir de ferramenta para alcançar os efeitos desejados de um jardim terapêutico, já que ele visa elaborar o habitat ideal que melhore a saúde e o bem-estar, estimulando a vinculação emocional aos espaços e fomentando as interações entre os usuários e a natureza, de modo a fortalecer o senso de relação entre as comunidades humanas e naturais. Tal condição importante é importante tendo em vista que, conforme já mencionado anteriormente, o enlutado tende a se afastar do convívio social e esse isolamento corrobora para a prolongação do processo de luto (MELO, 2004; KELLERT e CALABRESE, 2015).

Para Kellert (2015), o emprego bem sucedido do design biofílico em projetos deve obter como resultado amplos benefícios nas áreas físicas, mentais e comportamentais, destacando os efeitos mentais como maior satisfação com a vida, motivação, diminuição do estresse e aumento da capacidade de solução de problemas. Relacionado ao comportamento positivo, tem por resultado a melhora na capacidade de enfrentar adversidades e o aumento da sensação de domínio, ocorrendo, assim, a facilitação da interação social. Para obter esses

resultados o arquiteto pode fazer uso de elementos como vegetação, água e formas orgânicas, criando um cenário de abrigo e contemplação, concebendo um senso de pertencimento e tranquilidade a esse espaço.

Ademais, a arquitetura que considera a vida deve conter em si todos os sentidos sincronicamente unidos a autoimagem do autor, o arquiteto, recebendo contribuição de sua experiência de mundo, de maneira a integrar soluções que vão de encontro as necessidades do cliente. A teoria de *Einfühlung*, citada em diversos artigos de neuroarquitetura, se estabelece por meio da empatia, dessa forma compreende-se que um edifício agrega sentimentos e a subjetividade de seu projetista com a capacidade de se comunicar por meio da linguagem arquitetônica com terceiros, o que já é observado desde o renascimento em catedrais góticas (DALLASTRA *et. al.*, 2018; COLIN, 2002).

Segundo Dallastra (2018), algumas formas geométricas encontradas na arquitetura causam sensações no observador, onde, para ele, as linhas horizontais aludem à essência de maneira racional, enquanto as verticais representam o infinito (simbolismo), desviando a visão da linha do observador para o céu. As linhas diagonais são associações das anteriores.

O autor ainda destaca que linhas retas simbolizam força e firmeza. Sem início ou fim são como um caminho eterno de direção única. O círculo surge como símbolo do estado de equilíbrio e respeito aos componentes da vida. Diante disso, pode se considerar que a teoria de *Einfühlung* define arquitetura como ciência que transmite sensações e emoções através de suas formas, desnudando as intenções do arquiteto e isto sendo notado pelo espectador, mesmo que inconscientemente, afirmando a empatia defendida.

Assim, a psicologia ambiental e a neuroarquitetura além de inspirarem projetos de escolas e hospitais como convencionalmente é observado, pode ser utilizada em circunstâncias em que o homem é confrontado com sua finitude, como acontece em um cemitério conhecido pelo nome de Parque das Cerejeiras, localizado em São Paulo (ARCHDAILY BRASIL, 2019).

Segundo o site mencionado, o cemitério foi projetado pela arquiteta Crisa Santos, especialista em neuroarquitetura e referência em arquitetura de acolhimento. O principal intuito do local é ressignificar o momento de luto, oferecendo espaços de paz e traduzindo por meio da arquitetura crenças, sentimentos e histórias, possibilitando conforto aos familiares e amigos enlutados. A arquiteta destaca que a neuroarquitetura em seus projetos usufrui da ciência para originar sensações e percepções além do nível de consciência do cérebro, de forma a entender o impacto da arquitetura no comportamento humano em momentos difíceis.

3. MATERIAL E MÉTODOS

A produção do presente artigo ocorreu por meio de etapas, inicialmente abordando dados que contextualizam a situação do trânsito na BR-163, bem como sobre suas condições de infraestrutura, através de levantamentos bibliográficos, incorporando artigos, livros e notícias, de fontes eletrônicas e físicas.

Em um segundo momento, foram apresentadas as problemáticas relacionadas ao que diz respeito ao luto, etapa elaborada mediante o mesmo processo de pesquisa exploratória. Dessa forma, buscou-se por meio da interdisciplinaridade conhecer sobre as definições de luto, seu processo de elaboração e ressignificação de acordo com a psicologia e como os espaços construídos podem influenciar e colaborar nesse desenrolar, por intermédio das estratégias adotadas pela neuroarquitetura e psicologia ambiental, para assim contextualizar e elucidar diretrizes para o desenvolvimento do projeto de um jardim e memorial às vítimas da BR-163 fundamentando a relevância do mesmo.

Segundo Galvão (2009), levantar dados bibliográficos aumenta o repertório intelectual por meio da contribuição coletiva, levando o indivíduo além, conhecendo os

métodos indispensáveis para produzir estudos com atributos específicos, resultando em contribuição válida para a área de conhecimento em que está inserido. Deste modo, a pesquisa científica de qualidade é resultado do empenho coletivo e da noção sobre as metodologias apropriadas na busca de conteúdo de relevância.

Além das pesquisas bibliográficas, foi elaborado um questionário on-line (Apêndice 1), direcionado a população sinopense, com o intuito de entender o que ela pensa e idealiza a respeito de espaços como o memorial, e de sua relevância para elas, contribuindo assim para a realização do projeto. O público-alvo abrangeu caminhoneiros e outros munícipes de Sinop que transitam frequentemente pela BR-163 no norte do estado. Foram incluídas neste questionário perguntas sobre a sensação que esses grupos vivenciam ao transitarem pela rodovia e outras relacionadas aos acidentes ocorridos.

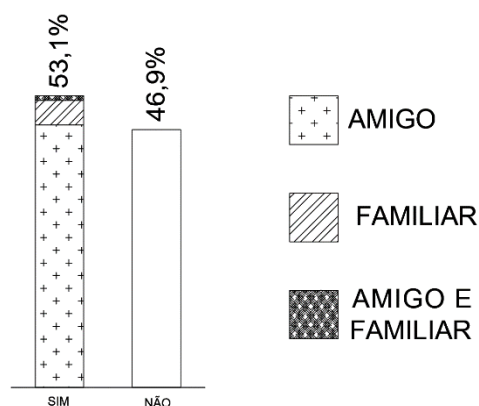
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Como já mencionado, aplicou-se um questionário para ajudar na elaboração dos posteriores projetos de arquitetura e paisagismo que resultarão no jardim e memorial às vítimas da BR-163. Ao todo foram recebidas 113 respostas, onde os participantes se depararam primeiramente com quatro questões relativas às ocorrências na rodovia.

A primeira os questionava se haviam presenciado ocorrências de trânsito. Os resultados obtidos mostraram que mais de 74% não, enquanto 25% sim e 1% não soube dizer. Na segunda pergunta eles foram questionados sobre já terem sofrido algum acidente no trajeto. Notou-se que ao todo 92% dos respondentes nunca se envolveram em um episódio como esse, enquanto 8% tiveram a infelicidade de vivenciar tal situação.

Em seguida, levantaram-se dados sobre as perdas sofridas pelos integrantes da pesquisa, identificando quantos deles perderam algum ente e se esses eram amigos e/ou familiares. O resultado pode ser conferido no gráfico mostrado na Figura 3, onde é possível notar que um pouco mais da metade dos participantes perderam alguém em sinistros na rodovia, sendo que a maior parte deles perderam amigos.

Figura 3: Perdas dos participantes



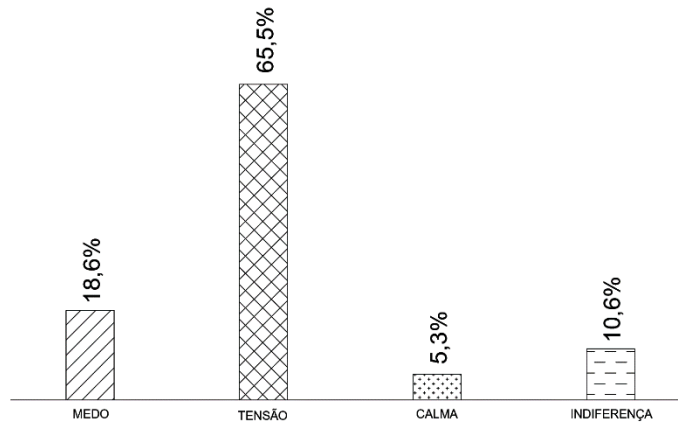
Fonte: Própria (2020)

Após isso, eles foram indagados sobre conhecerem sobreviventes que perderam membros. A maior parcela de respostas correspondeu a não conhecer vítimas amputadas, embora a diferença tenha se apresentado pequena em relação aos que conhecem pessoas nessa situação, representando respectivamente 51,4% e 48,6% do total de entrevistados.

Os colaboradores também foram indagados sobre as sensações que sentiam ao conduzirem seus veículos neste trecho. Pode ser verificado no gráfico da Figura 4 que a maioria deles compartilha de sentimentos relacionados a apreensão, destacando se a tensão (65,5%) e o

medo (18,6%), enquanto somente uma pequena parcela (15,9%) relata trafegar com calma ou indiferença.

Figura 4: Sensações vivenciadas ao se transitar pela BR - 163



Fonte: Própria (2020)

Ao serem indagados sobre qual o trecho mais perigoso da rodovia no norte do estado de MT, por meio de uma questão de resposta curta, obtiveram-se quatro pontos com maiores indicações, sendo eles o trevo da cidade de Vera com a BR – 163, do Posto Gil à Lucas do Rio Verde, de Lucas do Rio Verde à Rosário Oeste e entre Sinop e sorriso. O intuito diante da pergunta era listar alguns locais para verificação posterior sobre a viabilidade da implantação do memorial, tendo em vista a escolha de um terreno que valorize a vista da edificação, a transformando em um marco físico de consciência.

Quem colaborou com a pesquisa também respondeu sobre a relevância que o projeto possui para a região. Assim, 58,9% afirmaram que é muito relevante; 23,2% disseram ter média relevância e cerca de 17% disseram ter pouca relevância.

Dos 113 participantes somente 79 responderam sobre o que eles entendiam por memorial. A pergunta foi feita na intenção de saber o nível de conhecimento relacionado ao tema que a população local possuía.

As respostas recebidas continham como conteúdo desde fotos e homenagens a placas às margens da rodovia e espaços construídos para reflexão e contemplação. Diante dos resultados, pode-se perceber que boa parte das pessoas sabiam o significado que um edifício memorial possui, no entanto, alguns *feedbacks* chamaram mais atenção que outros. Em síntese, essas pessoas descreveram o espaço como um local belo e de admiração, trabalhado de modo a reconfortar às famílias, capaz de levar os visitantes a introspecção sobre a vida, sua fragilidade e finitude. Muitos transpareceram o anseio por um espaço de orações e um local para esses entes deixarem mensagens de carinho e homenagens aos seus.

Outra resposta muito recorrente nesta pesquisa foi da importância do local servir não só de consolo, mas como um marco físico para conscientizar os motoristas que trafegam pela rodovia, com elementos que aludem a relevância da vida humana.

Muitos dos entrevistados, por meio deste tópico, contribuíram para a projeção desse espaço desde a escolha do terreno até o programa de necessidades que serão apresentados posteriormente. Percebeu-se a importância que a vegetação possui para que os visitantes se sintam convidados a frequentar esses espaços, já que essa foi a sugestão que mais apareceu nas respostas sobre o que as pessoas esperavam do projeto, cerca de 80% do total. Isso se deve, muito provavelmente, a sensação de bem-estar psíquico que o contato com a natureza

proporciona, e que pode ser reafirmado ao se comparar com a literatura Ramos *et al.* (2014), onde a maior parte dos 29 entrevistados disseram frequentar parques porque estes possibilitam a interação social, a distração dos problemas e a experimentação da sensação de paz.

Além do uso de vegetação em larga escala, entre as outras expectativas estão o trabalho com esculturas de forma a tornar o local um cartão postal da cidade, que pudesse ser visto da rodovia, para que mesmo quem não tenha perdido alguém próximo nessas fatalidades se sinta atraído ao local, um lago e fontes de água para contemplação, e um espaço destinado a abrigar imagens e histórias dessas vítimas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o presente artigo, conforme os autores citados no decorrer do texto, pôde-se entender em um aspecto multidisciplinar sobre a importância do conhecimento acerca dos temas tratados para o desempenho desejável e necessário do arquiteto enquanto qualificador de espaços, mostrando, por exemplo, que a arquitetura ultrapassa o limite do belo, atualmente colaborando até mesmo com a saúde física e mental de seus ocupantes. Os resultados obtidos mostraram que a criação de espaços como este contribuem para a manutenção do passado no presente, protegendo a memória de modo a homenagear esses entes queridos e reconfortar os que ficaram, materializando e ressignificando os laços instituídos entre essas pessoas.

Observou-se a partir dos estudos realizados e posteriormente reafirmados pelo questionário, que o jardim e memorial deve contar com elementos que induzam os visitantes a introspecção e os envolva em uma atmosfera de paz, utilizando de elementos como água e vegetação, para a obtenção do bem-estar coletivo. Notou-se também a importância da construção de ambientes projetados agregando os valores da neuroarquitetura e psicologia ambiental que abranjam as dimensões emocionais e simbólicas que momentos como este proporcionam, conduzindo os visitantes enlutados a elaboração do sentimento vivenciado, por meio do fortalecimento das relações sociais, além de transformar o projeto em objeto de consciência.

Por fim, pode-se concluir que a arquitetura está, diretamente ligada a emoção e a percepção de seus frequentadores, servindo de veículo para mensagens que através da neuroarquitetura, geram impactos subconscientes no comportamento humano e em seu cérebro, formulando espaços que evocam ideais como no caso do memorial, de amor, carinho e lealdade, configurando um caráter terapêutico, realmente capaz de curar, de modo a não se tornar somente interessantes no aspecto estético, mas que suprem as necessidades do ser humano, desde o sensorial até o físico, garantindo bem-estar e fazendo manutenção da memória e dignidade da sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, L. V. C.; ESPINOSA, M. M.; PIGNATTI, M. G. Principais Fatores Associados à Ocorrência de Acidentes de Trânsito na BR 163, Mato Grosso, Brasil, 2004. **Cad. Saúde Pública**, v. 25, n. 2, 2009.

BASSO, L. A.; WAINER, R. Luto e perdas repentinas: contribuições da Terapia Cognitivo-Comportamental. **Revista Brasileira de Terapias Cognitivas**, v. 7, n. 1, p. 35-43, 2011.

BELLAIGUE, M. **Memória, espaço, tempo, poder**. In: ENCONTRO [ANUAL] DO GRUPO REGIONAL DO COMITÊ INTERNACIONAL DE MUSEOLOGIA PARA A AMÉRICA

LATINA E O CARIBE/ICOFOM LAM (2). 1993. Equador. **Anais [...]**, Quito, Equador, v. 18, 1993.

BERGSON, H. **Matéria e memória**: Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. Tradução: Paulo Neves. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

CAVALCANTE, G. F.; MORITA, A. P.; HADDAD, R. S. Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 14, n. 5, p. 1763-1772, 2009. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232009000500017&script=sci_arttext. Acesso em: 12 out. 2020.

CECÍLIO, C. Criada no regime militar, BR-163 é corredor do desenvolvimento de MT. **RD News**, Mato Grosso, 21 março 2014. Disponível em: <https://www.rdnews.com.br/materias-especiais/rotas-e-percalcos/criada-no-regime-militar-br-163-e-corredor-do-desenvolvimento-de-mt/52530>. Acesso em: 06 out. 2020.

CEMITÉRIO MEMORIAL PARQUE DAS CEREJEIRAS / CRISA SANTOS ARQUITECTOS. **ArchDaily Brasil**, 26 dez 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/930860/cemiterio-memorial-parque-das-cerejeiras-crisa-santos-arquitectos>. Acesso em: 31 out. 2020.

CRÍZEL, L; OGURA, C; DALLASTRA, M. Conceituando a Teoria de Einfühlung. **NeuroAU**, São Paulo, jun. 2020. Disponível em: <https://www.neuroau.com/post/conceituando-a-teoria-de-einf%C3%BChlung>. Acesso em: 28 out. 2020.

CENTRO-OESTE é responsável por quase 50% dos grãos brasileiros. **Compre Rural**, Mato Grosso, 12 abr. 2019. Disponível em: <https://www.comprerural.com/centro-oeste-e-responsavel-por-quase-50-dos-graos-brasileiros/>. Acesso em: 11 out. 2020.

CNT – Confederação Nacional dos Transportes. **Painel de acidentes rodoviários**. 2020. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-acidente>. Acesso em: 03 set. 2020.

COLIN, S. **Uma introdução à arquitetura**. Rio de Janeiro: Jaguaririca, 2002. 194 p.

DADOS do DPVAT mostram que homens se envolvem em mais acidentes de trânsito do que as mulheres. **O POVO online**, 12 jul. 2018. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2018/07/dados-do-seguro-dpvat-mostram-que-homens-se-envolvem-em-mais-acidentes.html>. Acesso em: 24 out. 2020.

DAN, B. Rehabilitative and therapeutic neuroarchitecture. **Developmental Medicine & Child Neurology**, v. 58, n. 11, p. 1098-1098, 2016. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/dmcn.13246>. Acesso em: 27 out. 2020.

DALLASTRA, M; OGURA, C.; GAZZONI, B; BRESCOVIT, E. L; COSTA, L. B. Psicologia e arquitetura: como a Einfühlung e a gestalt atuam nos ambientes. **Revista Multidisciplinar e de Psicologia**, v.12, n.3 9, p.658-673, 2018. Disponível em: <https://idonline.emnuvens.com.br/id/article/view/1020>. Acesso em: 02 nov. 2020.

50% dos Acidentes com Vítimas Envolvem Motocicletas na BR-163/MT. **ESTRADAS**, Brasil, 15 set. 2020. Disponível em: <https://estradas.com.br/acidentes-com-vitimas-envolvendo-motociclistas-representam-50-na-br-163/>. Acesso em: 11 out. 2020.

ELALI, A. G. Relações entre comportamento humano e ambiência: uma reflexão com base na psicologia ambiental *In: AMBIÊNCIAS COMPARTILHADAS*, 2009. Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ProArq-UFRJ, 2009.

GALVÃO, B. C. M. **O levantamento bibliográfico e a pesquisa científica**. Fundamentos de epidemiologia. 2ed. A, v. 398, p. 1-377, 2010.

ACIDENTES em rodovias federais mataram mais de 83 mil pessoas no Brasil em 10 anos. **G1 DF**, Distrito Federal, 06 dez. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2018/12/06/acidentes-em-rodovias-federais-mataram-mais-de-83-mil-pessoas-no-brasil-em-10-anos.ghtml>. Acesso em: 16 set. 2020.

KEATING, I; SEABRA, J. M. Luto e vinculação. **Análise Psicológica**, v. 12, p. 291-300, 1994. Disponível em: <http://repositorio.ispa.pt/handle/10400.12/3099>. Disponível em: Acesso em: 25 out. 2020.

KELLERT, S; CALABRESE, E. **A prática do design biofílico**. Londres: Terrapin Bright LLC, 2015.

MARGARIT, E. O Processo de Ocupação do Espaço ao Longo da BR-163: Uma Leitura a Partir do Planejamento Regional Estratégico da Amazônia Durante o Governo Militar. **Geografia em Questão**, v. 01, n. 01, 2013. Disponível em: <http://e-revista.unioeste.br/index.php/geoemquestao/article/view/6634/5786>. Acesso em: 14 out. 2020.

MATO GROSSO (MT). **Economia**. Cuiabá, 23 nov. 2015. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/economia>. Acesso em: 01 set. 2020.

MAZZORA, L. **A Construção de significados atribuídos a morte de um ente querido e o processo de luto**. Orientador: Maria Helena Pereira Franco. 2009. 265 f. Tese (Doutorado em Psicologia Clínica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2009. Versões impressa e eletrônica.

MELO, R. O processo de luto: o inevitável percurso face a inevitabilidade da morte. Lisboa: Socialguest. 2004. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/53358425/Luto#scribd>Introdução. Acesso em: 29 set 2020.

MOURA, M. C. Uma avaliação da vivência do luto conforme o modo de morte. Orientador: Marcelo da Silva Araújo Moura. 2006. 189 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Versão eletrônica.

NEVES, M. Dez rodovias federais concentram 60% dos acidentes de 2018. **R7**, São Paulo, 12 maio 2019. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/dez-rodovias-federais-concentram-60-dos-acidentes-de-2018-12052019>. Acesso em: 27 set. 2020.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Houry. **Projeto História**, São Paulo PUC-SP, n. 10, p. 7-28, dez. 1993. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/revph/article/viewFile/12101/8763>. Acesso em: 15 set. 2020.

OATES, M. Compreendendo o Processo de Luto: Um Primeiro Passo para Ajudar Clientes Enlutados. **Jornal de Aconselhamento Profissional**, v. 31, n. 1, p. 29-39, 2003. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15564223.2003.12034620>. Acesso em: 23 out. 2020.

OLIVEIRA, C.C.T.; CAMPOS JUNIOR, O.R.; CARIGNANI, G. BR-163 Como Elemento Estruturador da Cidade de Terra Nova do Norte – MT. In: XVIII ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (XVIII ENANPUR), 2019, Natal. **Anais XVIII ENANPUR**, 2019.

TOM Trajano: “se a gente não der as mãos, não sobra nada”. **O OTIMISTA**, Fortaleza, 30 mar. 2020. Disponível em: <https://ootimista.com.br/entrevistas/tom-trajano-se-a-gente-nao-der-as-maos-nao-sobra-nada/>. Acesso em: 25 out. 2020.

OLGA, O; BALZANO, C. **Cromoterapia vol. II**: Tratamento para mais de 100 doenças. São Paulo: LeBooks Editora, 2014. 103 p.

OTTE, M. **Projeto de Paisagismo II**: Tratamento Paisagístico de Área Urbana. Porto Alegre: SAGAH, 2019. E-book.

PAIVA, A. Neuroarquitetura e o Papel das Emoções. **NeuroAU**, São Paulo, jun. 2017. Disponível em: <https://www.neuroau.com/post/neuroarquitetura-e-o-papel-das-emo%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 25 set. 2020.

PAIVA, A. NeuroArquitetura e Percepção: criando experiências mais completas para os ambientes. **NeuroAU**, São Paulo, jun. 2020. Disponível em: <https://www.neuroau.com/post/neuroarquitetura-e-percep%C3%A7%C3%A3o-criando-experi%C3%A7%C3%B5es-mais-completas-para-os-ambientes>. Acesso em: 16 set. 2020.

PALLASMAA, J. **Os olhos da pele**: a arquitetura e os sentidos. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2011. 76 p.

RAMOS, F. C. R.; FREITAS, R. S.; PASSARELLI, F. H. S. A dimensão simbólica da vegetação na cidade: o caso de Santo André (SP). **Sociedade & Natureza**, v. 28, n. 1, p. 55-65, 2016.

REBELO, E. J. Importância da entreatajuda no apoio a pais em luto. **Análise psicológica**, v. 23, n. 4, p. 373-380, 2005. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?pid=S0870-82312005000400002&script=sci_arttext&tlng=es. Acesso em: 25 set. 2020.

ROBBA, F.; MACEDO, S. S. **Praças Brasileiras**: Public Squares in Brazil. 3 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. 23p.

ROTA DO OESTE (MT). **A Concessão**. Cuiabá, 2020. Disponível em: <http://www.rotadooeste.com.br/pt-br/sobre-concessao>. Acesso em: 12 out. 2020.

SANDERS, C. G. **The Mourning After: Dealing with Adult Bereavement**. 2nd ed. New York: John Wiley & Sons, Inc. 1999. Disponível em: <https://repository.library.georgetown.edu/handle/10822/828449>. Acesso em: 05 set. 2020.

SANTIAGO, F. V; DUARTE, A. D; DE MACEDO, F. A. O impacto da cromoterapia no comportamento do paciente odontopediátrico. **Revista Brasileira de Pesquisa em Saúde**, v. 11, n. 4, 2009.

SARAGIOTTO, D. Mortes no Trânsito: Tráfego brasileiro mata 1 pessoa a cada 15 minutos. **Estadão**, São Paulo, 15 set. 2020. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/mortes-no-transito-brasileiro-mata-1-pessoa-a-cada-15-minutos/>. Acesso em: 12 out. 2020.

SILVA, B. R; MELLO, M. M. A Importância do Estudo da Psicologia Ambiental na Formação do Arquiteto. **RENEFARA**, v. 11, n. 11, p. 383-395, 2017. Disponível em: <http://www.fara.edu.br/sipe/index.php/renefara/article/view/609>. Acesso em: 01 nov. 2020

SOUSA, F. F. S. **Jardins Terapêuticos em Unidades de Saúde**. Aplicação de uma metodologia de projeto centrado no utilizador para populações com necessidades especiais-caso de estudo do Centro de Reabilitação e Integração Ouriense. Orientadores: Ana Luísa Soares e Luís Paulo Faria Ribeiro. 2016. 107 f. Tese (Mestrado em Arquitetura Paisagística) – Universidade de Lisboa, 2016. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/13093>. Acesso em: 02 nov. 2020.

SOUZA, E. A., Reflexões Acerca da História de Sinop/MT: Imigração e Fronteira Agrícola. **Revista História e Diversidade**, v. 9, n. 1, p. 96-109, 2017. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/historiaediversidade/article/view/2749/2222>. Acesso em: 14 out. 2020.

SOUZA, M. Transamazônica: Integrar Para Não Entregar. **Nova Revista Amazônica**, v. 8, n. 1, p. 133-152, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/8624>. Acesso em: 10 out. 2020.

SULLIVAN, H. L. The dynamics of emotion. *In:* H. L. Sullivan (Ed.), **Clinical studies in psychiatry** (Chapter 5). New York: W. W. Norton & Co. 1956.

SCHUBERT, G. **O processo de não elaboração do luto e suas possíveis consequências**. Orientador: Flávia Flach. 2017. 43f. Monografia (Graduação em Psicologia) - Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Unijuí, 2017.

VIEIRA, L. N. J; DINIZ, M. P. W; REGO, S. A; SANTANA, S. F. C. T. Perfil dos Pacientes Amputados por Acidentes Automobilísticos. **Revista de Investigação Biomédica**, v. 10, n. 1, p. 47-56, 2018. Disponível em: <http://www.ceuma.br/portalderevistas/index.php/RIB/article/view/172>. Acesso em: 13 set. 2020.

WIETZIKOSKI, S. A. M. **A Materialização do Luto: Memorial às Vítimas da Rodovia PR-323**. Umuarama: UNIPAR, 2019. E-book.

APÊNDICE 1

1. Já presenciou algum acidente na rodovia?
 Sim Não
2. Já sofreu um acidente no trecho da BR-163 localizada na região norte do estado de Mato Grosso?
 Sim Não
3. Já perdeu algum amigo ou familiar em um acidente acontecido na BR - 163?
 Sim Não
4. Se sua resposta foi sim para a pergunta anterior, foi um amigo e/ou alguém de sua família?
 Amigo Familiar Amigo e familiar
5. Conhece uma vítima que tenha sobrevivido, mas que perdeu um ou mais membros?
 Sim Não
6. Qual sua sensação ao transitar pela BR-163?
 Medo Tensão Calma Indiferente
8. Em relação ao trecho da BR - 163 no norte do MT, em sua opinião, qual o ponto mais crítico e perigoso?
Resposta curta:
9. O que você entende por memorial?
Resposta longa:
10. Como você imagina que seria um espaço desse em nossa cidade e o que espera ter em um memorial de vítimas da BR-163?
Resposta longa:
11. Para você, qual seria a relevância de um memorial de vítimas da BR - 163 para familiares e sobreviventes?
 Muito relevante Média relevância Pouca relevância