

Imaginabilidade da cidade. A percepção de Pinhalzinho/SC segundo seus moradores



Guilherme Salvini¹

RESUMO

As cidades brasileiras que surgiram depois dos anos 1930 assumem características comuns entre si, período no qual o modernismo brasileiro se manifestou, resultando na menor prioridade ao espaço público. Pinhalzinho/SC foi uma delas. Embora seja considerada de pequeno porte, sua população aumentou 33% em 10 anos e engloba, num raio de 12 km, outros 11 municípios de pequeno porte comercialmente dependentes. Tendo em vista esse cenário o estudo então partiu da premissa da necessidade da análise individual do local, haja vista que essas mudanças ocorrem com muita velocidade, reproduzindo espaços tendo o automóvel como escala. O objetivo dessa pesquisa foi levantar as percepções dos moradores do município de Pinhalzinho sobre o local em que vivem. Para isso o método utilizado foi o da imaginabilidade da cidade (LYNCH, 1997). Os resultados confirmam a ausência de identidade da cidade devido ao crescimento não planejado.

Palavras chaves: imaginabilidade da cidade/ Pinhalzinho

ABSTRACT

The Brazilian cities that emerged after the 1930s assume common characteristics, a period in which Brazilian modernism manifested itself, resulting in the lowest priority of the public space. Pinhalzinho / SC was one of them. However it is considered small, the population increased by 33% in 10 years and encompasses, within a radius of 12 km, another 11 small municipalities commercially dependent. Considering this scenario, the study started from the premise of the necessity of the individual analysis, since these changes occur with great speed, reproducing spaces having the car as a scale. The objective of this research was raise the perception of the inhabitants of the municipality of Pinhalzinho on the place where they live. Therefore, the method used was the city's imageability (LYNCH, 1997). The results confirm the city's lack of identity due to unplanned growth.

Key words: city's imageability/ Pinhalzinho

¹ Tutor: Eduardo Nogueira Giovanni
Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC
✉ gui_salvini@hotmail.com

INTRODUÇÃO

A importância de conseguir se localizar em um dado lugar está relacionada a diversas variáveis, podendo ser de caráter prático e/ou subjetivo. O caráter prático de referência trata-se de saber quanto tempo se tem para cumprir determinado percurso, se o local é seguro para permanência, que direção deve tomar. E caráter subjetivo, de descoberta, de pertencimento a um espaço, de satisfação por reconhecer algum elemento urbano e criar com este um elo. Estes indicadores estão diretamente relacionados às memórias e significados do sujeito, e também, aos sentidos humanos que, por consequência, refletirão na qualidade da interação com a cidade.

Dentro dos diferentes quesitos que influenciam na cidade, na sua produção, permanência, locomoção e nas relações entre vários personagens que a integram, a importância da dimensão humana em contrapartida das soluções individuais e isoladas deve ser o pressuposto, independente do porte da cidade.

Entre as ideologias de planejamento, o modernismo, principalmente, contribuiu para esse isolamento, dando menos prioridade ao espaço público, as áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade (GEHL, 2013). Vale ressaltar que o modernismo brasileiro² se manifestou nos anos 1930, e que a cidade em estudo se desenvolveu nos anos 1950, logo, influenciada pela ideologia desta planificação.

Essas ações seguiram as tendências das cidades capitalistas, em que o acúmulo de capital e a reprodução social³ têm grande importância, interferindo nas formas e funções espaciais. “A maneira na qual estão dispostas as cidades obedece a uma lógica cultural, especificando aqui a cultura ocidental e capitalista, e o advento da modernidade como mecanismo de transformação do espaço urbano” (RODRIGUES, 2012:17). As cidades modernas tiveram como base a Carta de Atenas⁴, onde, em suma, dispõe como objetivos do planejamento urbano: a moradia, o trabalho, o lazer nas horas livres e a circulação, sendo estas organizadas em setores mutuamente excludentes dentro da cidade.

A deficiência destes espaços se dá pelo fato das pessoas não serem o ponto principal. Quem assume esse papel são os automóveis e, para dar lugar a estes, são produzidos espaços sem sentido para quem está a pé ou desqualificados para passagem de pedestres, como por exemplo, as largas vias com pequenas calçadas, pontes com passagem apenas para carro. Numa escala maior, os bairros acabam ficando desconexos, sem pontos de referência ou tão deslocados que se tornam irrelevantes, afetando a feição urbana a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro (JACOBS, 1961).

O resultado é que quem usa os espaços públicos acabam sofrendo com a irresponsabilidade e descaso. Os espaços são limitados, não seguem os fluxos naturais dos humanos, há obstáculos, ruídos, poluição, risco de acidentes entre outros fatos que descaracterizam as cidades para as pessoas (GEHL, 2013).

Isso não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo ser uma forma de locomoção, como reduziu a função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social, sitiando a função social e cultural que a cidade possuía (GEHL, 2013).

Por isso há tantos atores no processo de planejamento e desenvolvimento urbano (administradores municipais, empreendedores, profissionais de desenho urbano e o público em geral), os quais

² Modernismo brasileiro: Primeira manifestação surgiu em São Paulo, projeto do russo Gregori Warchavchik (1929-1930). O ideólogo do modernismo na arquitetura brasileira foi Lúcio Costa. Entre os estrangeiros o franco-suíço Le Corbusier (CAU/BR, 2016).

³ Reprodução Social pode ser compreendida como o processo mediante o qual uma sociedade, através de diversos mecanismos, reproduz a sua própria estrutura. (BOURDIEU, 2001).

⁴ Carta de Atenas: É o manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas em 1933. (IPHAN).

desempenham tarefas específicas para um mesmo objetivo. Ascender as relações sociais, convivendo, compartilhando o mesmo espaço, fará com que a cidade atenda uma função democrática. Ainda, reduzir os recursos utilizados, como por exemplo, caminhar e pedalar, trará uma qualidade individual e para cidade (GEHL, 2013).

O município de Pinhalzinho, o qual é foco desse estudo, não foi e nem é uma cidade planejada, exceto pelos traçados das vias pré-determinadas, em grelha. E, embora sendo uma cidade de pequeno porte, assume as mesmas características das cidades do conceito moderno descrito acima, com relação ao uso prioritário do carro. Não há infraestrutura necessária para uma vivência e locomoção com qualidade, segurança e eficiência através de outro modal. Ainda, existe um sentimento ilusório de proximidade em decorrência do porte da cidade. No entanto, conforme a cidade cresce a perda deste vínculo se acentua, constatação que foi possível após análise do método utilizado.

2 OBJETIVO

O objetivo dessa pesquisa foi levantar as percepções dos moradores do município de Pinhalzinho sobre o local em que vivem.

3 O MUNICÍPIO

No Oeste do estado de Santa Catarina, o Velho Xapecó (grifo figura 1), deu origem a inúmeros municípios, entre eles São Carlos. Devido sua extensão territorial, formaram-se vários distritos, um deles Pinhalzinho, anteriormente denominado Lajeado Bonita, Seção Anta Gorda e Pinhal. Os primeiros migrantes chegaram em 1931, vindos de Selbach/RS. Instigados pela notícia de um denso pinhal, vieram construir uma serraria. Passando o tempo, perceberam que os pinheiros não abrangiam grandes áreas territoriais, surgindo assim o nome de Pinhalzinho (BEN, 2011).



Figura 1. *Municípios de Chapecó e Cruzeiro*

Grifo próprio a partir de mapa fornecido pelo Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina

Em meados do ano 1934, pela via que ligava São Carlos ao futuro município de Pinhalzinho, foram construídas as primeiras edificações, relacionadas à serraria e também aos agricultores, vindos do Rio Grande do Sul, resultado do processo de colonização realizado, na área compreendida, pela “Colônia Territorial Sul Brasil” (figura 2). A capela também já foi proposta no lugar mais alto próximo a pequena mancha urbana que estava se criando. À Leste foi que José Marcolino Eckert encontrou os poucos montes de pinheiros (figura 3). Estas árvores foram retiradas pela serraria e essa área “limpa”, posteriormente, guiou a direção das novas edificações, também por conta do relevo mais plano em se comparado da primeira parte povoada (Museu Histórico de Pinhalzinho, 2016).



Figura 2. *Ocupação do médio e extremo oeste*
Grifo próprio a partir de mapa fornecido pelo Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina

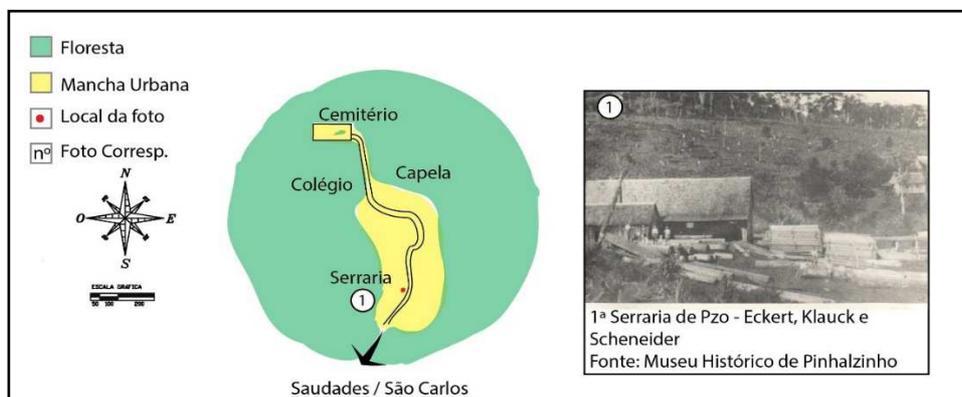


Figura 3.. *Pinhalzinho meados de 1934*
Elaboração própria a partir de dados fotográficos e entrevistas

Em meados dos anos 1960 Pinhalzinho era Distrito de São Carlos. A primeira igreja foi criada no mesmo local da antiga capela e ao lado a primeira escola. Nota-se que o desenvolvimento se consolida em torno da primeira via, a “cidade baixa”. A leste, a parte desmatada, agora seria chamada pelos habitantes como “cidade alta”, e lá foi criado o primeiro hospital (figura 4). Vale ressaltar que os próprios agricultores ajudavam na construção das vias (Museu Histórico de Pinhalzinho, 2016)

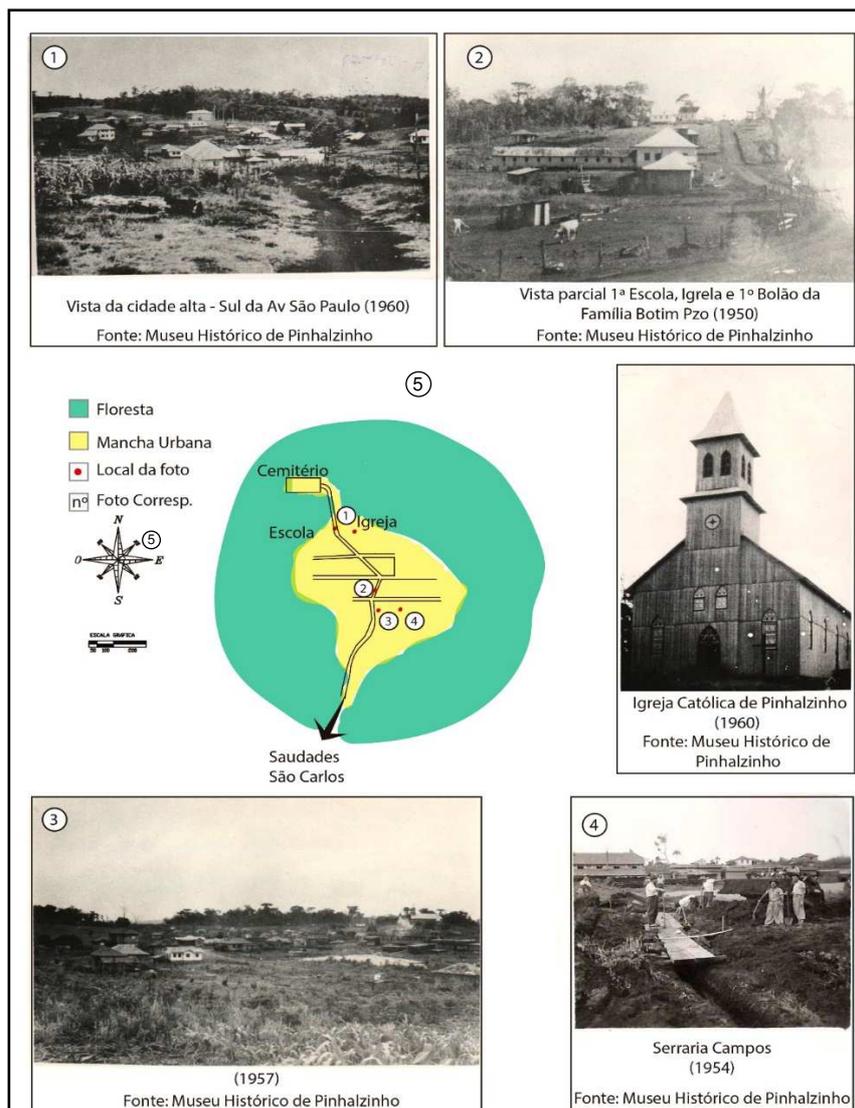


Figura 4. *Pinhalzinho meados de 1960*
Elaboração própria a partir de dados fotográficos e entrevistas

Em 1970 o município de Pinhalzinho já estava desmembrado do município São Carlos. O trecho da BR 282 que passa pela cidade havia sido a pouco concluído – meados dos anos 1976 - e, além de influenciar a direção do crescimento, atuou paralelamente no parcelamento do solo. Isso aconteceu porque o então prefeito Gabriel Shaff, negociou com os responsáveis pela construção da BR que, em troca de terreno cedido para instalação dos seus trabalhadores, traçassem com seus maquinários, as ruas na cidade. Nesse momento foi que a malha urbana em grelha se caracterizou, a qual é seguida até hoje (figura 5). Um fato que demonstra a relação da via interestadual no processo de expansão, não só por sua localização. A consolidação do entorno da primeira via continuou, com algumas expansões pontuais, a primeira igreja foi desmontada no final dos anos 70, e o novo hospital foi construído meados de 1972.

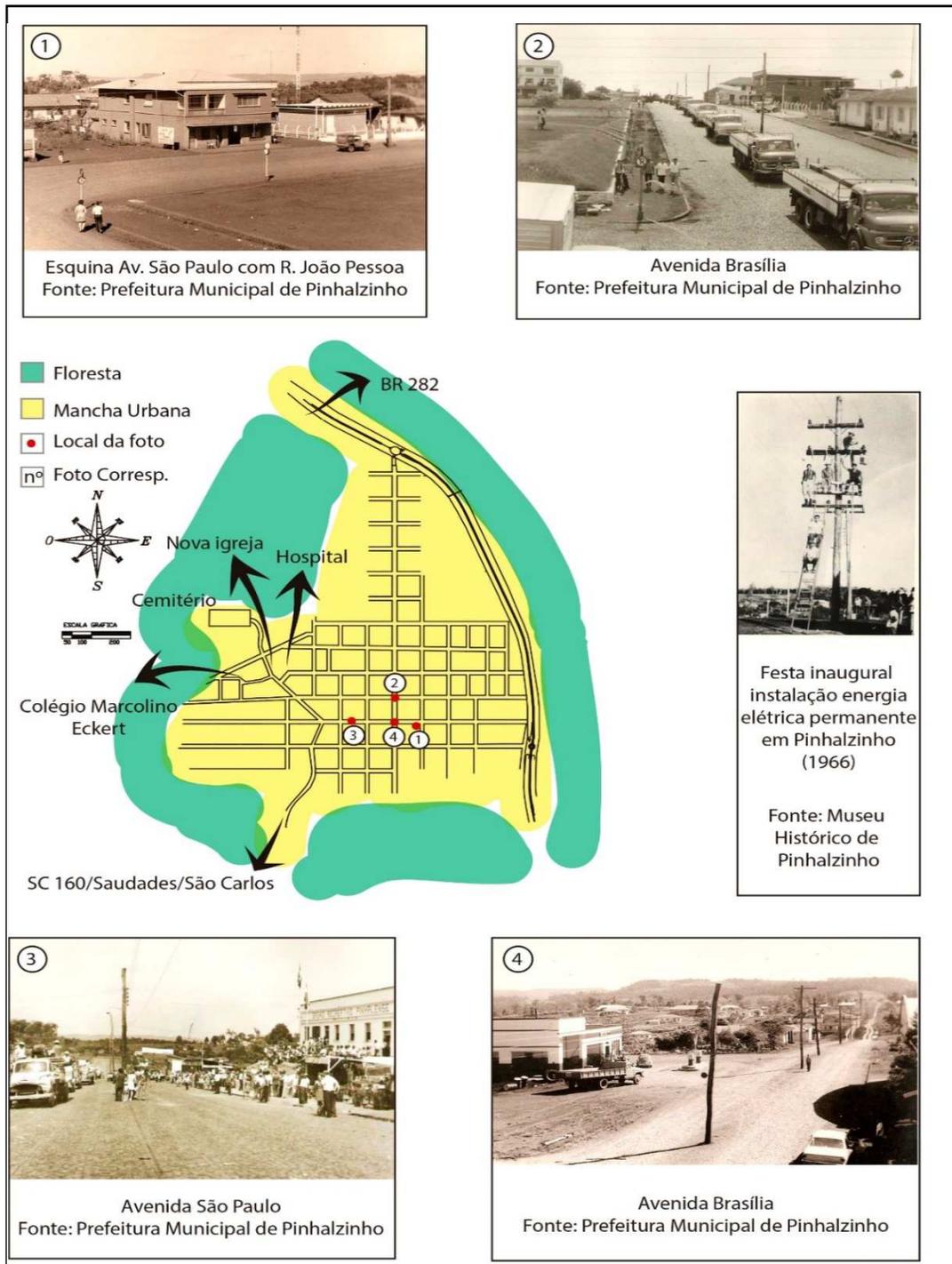


Figura 5. *Pinhalzinho meados de 1960*
 Elaboração própria a partir de dados fotográficos e entrevistas

Dessa época até 1980 o traçado urbano concretizou-se (figura 6). As infraestruturas urbanas evoluíram nas vias principais, primeiramente na avenida Brasília (Museu Histórico de Pinhalzinho, 2016).

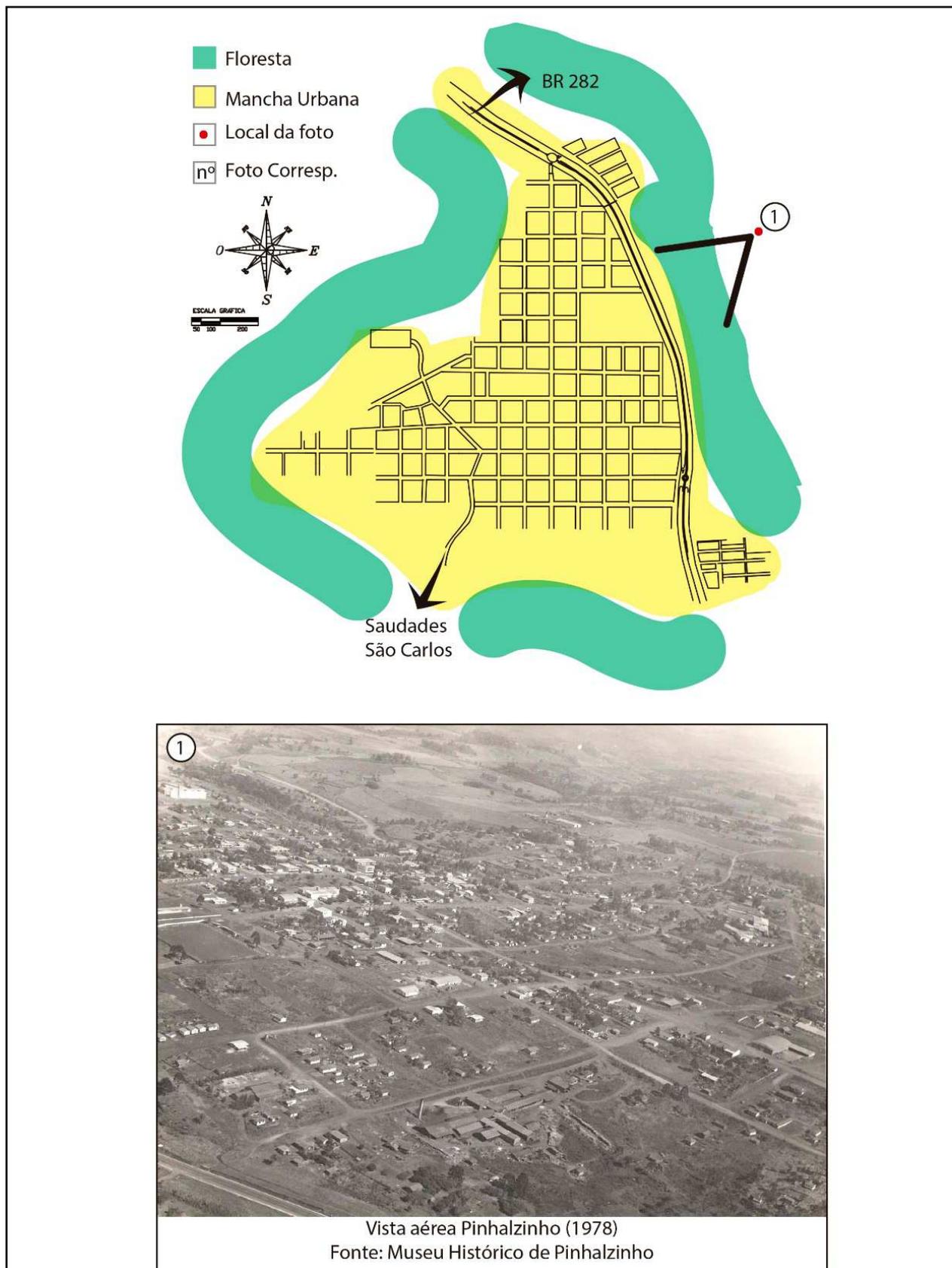


Figura 6. *Pinhalzinho meados de 1980*
Elaboração própria a partir de dados fotográficos e entrevistas

Por fim, em Pinhalzinho hoje se constata o crescimento periférico a parte consolidada, com o adensamento urbano principalmente no centro, em decorrência da concentração comercial. A malha segue o traçado inicial de grelha, as expansões estão acontecendo onde eram lotes rurais, ou seja, partes anteriormente desmatadas. O motivo pelo qual as expansões não seguem certa continuidade - há “cortes” no mapa - é resultado de os loteamentos serem feitos pelos próprios donos das terras, antes propriedades rurais (figura 7).

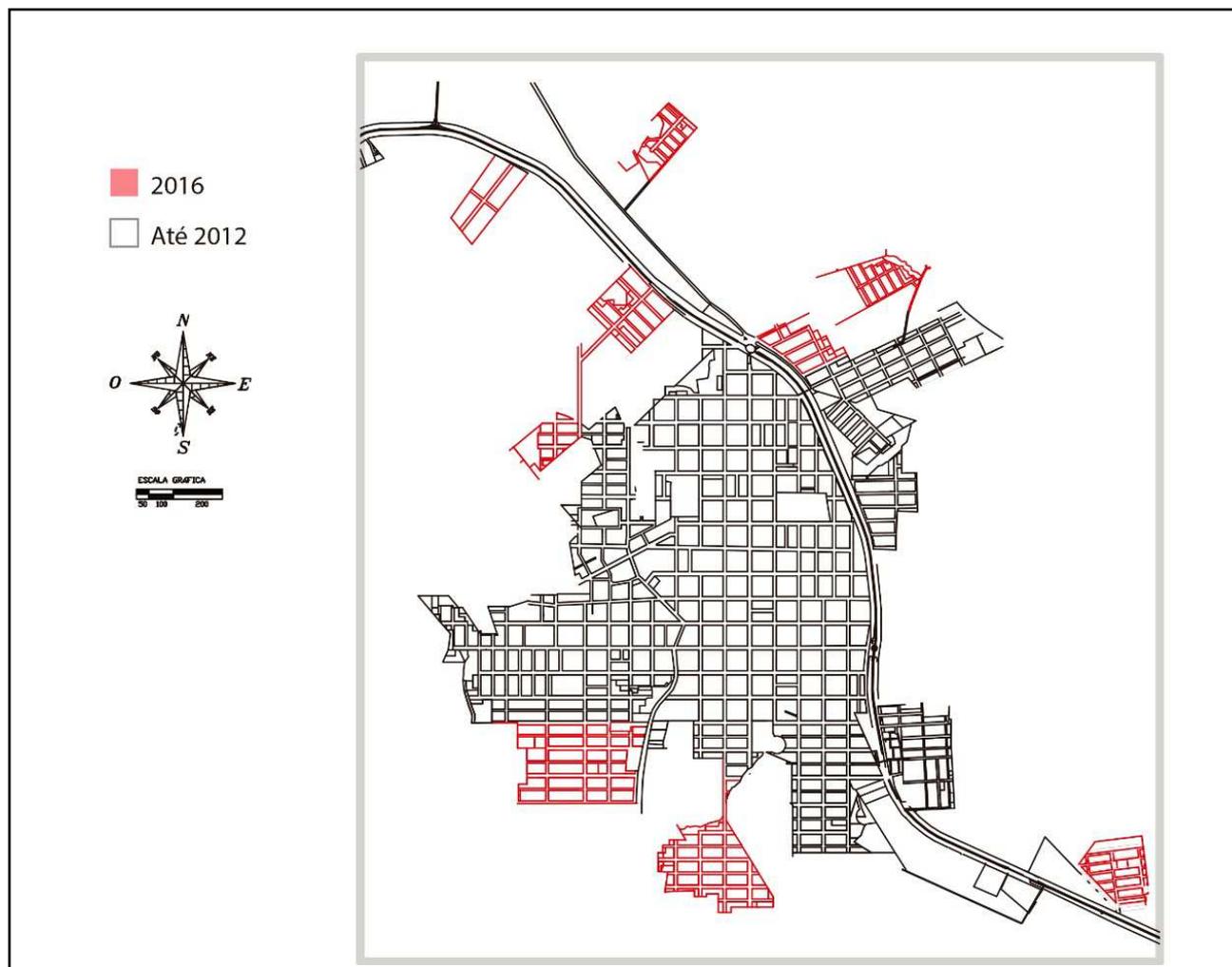


Figura 7. *Pinhalzinho meados de 2016*

Elaboração própria a partir de dados fotográficos e dados a partir da Prefeitura Municipal de Pinhalzinho

Em se tratando de sua localização, o município está na mesorregião oeste do Estado de Santa Catarina, teve segundo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010), o maior acréscimo populacional relativo entre os anos 2000 e 2010 dentre os integrantes da Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina – AMOSC. Esse aumento, entre outros fatores, é resultado da passagem da BR 282 pela cidade, a qual liga o Oeste ao Leste do Estado (onde se localiza a capital) e por conta da variedade nas atividades econômicas da mesma, setores da agricultura, comércio e, predominantemente, o setor industrial (ARENT et al., 2012; BERNARDY et al., 2014).

A 670 km da capital Florianópolis, encontra-se entre dois centros economicamente expressivos, Chapecó e São Miguel do Oeste. Embora seja considerado de pequeno porte⁵, Pinhalzinho (figura 8) engloba, num raio

⁵ Pequeno porte: O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) classifica como município de pequeno porte os com até 20.000 habitantes.

de 12 km, outros 11 municípios de pequeno porte comercialmente dependentes (Prefeitura Municipal de Pinhalzinho, 2016).



Figura 8. *Mapa de localização*
Elaboração própria a partir de dados do Google

Em Pinhalzinho há 18.696 habitantes, distribuídos em 128,7 km², caracterizando uma densidade de 145,26 hab./km² (IBGE, 2015). Nota-se que esse contingente está concentrado, sobretudo no entorno da BR 282 (figura 9).

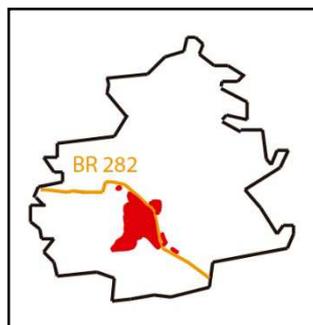


Figura 9. *Mancha urbana*
Elaboração própria a partir de dados de Bernardy (2014)

5 O CONCEITO DA IMAGINABILIDADE DA CIDADE

A combinação de todos os sentidos é o que Lynch (1997) conceitua como sendo a imaginabilidade da cidade, pois a nossa percepção da cidade não é abrangente, mas parcial, fragmentada, misturada com considerações de outra natureza. A imagem mental dos usuários da cidade, concentrando-se, especialmente na clareza ou legibilidade aparente da paisagem das cidades, resulta num consenso, o qual foi dividido em: vias, marcos, limites, pontos nodais e bairros.

As vias são Canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional

ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. Para muitas pessoas, são estes os elementos predominantes em sua imagem e, à medida que se locomovem, outros elementos ambientais se organizam e se relacionam.

Os limites são elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador. São as fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade lineares: praias, margens de rios, lagos, etc., cortes de ferrovias, espaços em construção, muros e paredes. São referências laterais, mais que eixos coordenados. Esses limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que separam uma região de outra, mas também podem ser costuras, linhas ao longo dos quais duas regiões se relacionam e se encontram.

Os bairros são as regiões média ou grande de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador neles “penetra” mentalmente, e eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que os identificam. Sempre identificáveis a partir do lado interno, são também usados para referência externa quando visíveis de fora.

Os pontos nodais são pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove. Podem ser basicamente funções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momento de passagem de uma estrutura a outra. Ou podem ser meras concentrações que adquirem importância por serem a condensação de algum uso ou de alguma característica física, como um ponto de encontro numa esquina ou uma praça de fechada.

E os marcos classificam-se como outro tipo de referência, mas, nesse caso, o observador não entra neles: são externos. Em geral, é um objeto físico definido de maneira muito simples: edifício, sinal, loja ou montanha. Alguns marcos são distantes, tipicamente vistos de muitos ângulos e distancias. Podem estar dentro da cidade ou a uma distância tal que, para todos os fins práticos, simbolizam uma direção constante. Outros marcos são basicamente locais, sendo visíveis apenas em lugares restritos e a partir de certa proximidade.

O que o autor propõe é uma leitura distinta de hábitos, atividades e composições na cidade. Nota-se a partir dessa leitura, que pequenos atos atuam de maneira efetiva no dia-a-dia do usuário, na percepção, localização e identificação com o meio material e imaterial. Desta forma há, com a urbe, um diálogo entre as circulações, os usos principais do espaço urbano e os pontos focais chaves. “As esperanças, os prazeres e o senso comunitário podem concretizar-se acima de tudo, se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro lugar, notável e inconfundível” (LYNCH, 1997:102).

Para formar o “esqueleto” da imagem da cidade, propunha-se a hierarquia visual das ruas e dos caminhos, análoga a hierarquia funcional, que tem como definição uma escolha sensorial dos caminhos principais e sua unificação como elementos perceptivos contínuos desse trajeto. Essa continuidade pode ser entre imagens múltiplas: dia e noite, inverno e verão, proximidade e distância, estática e movimento, atenção e distração. Admite-se que um bom ambiente deva estimular novas explorações, não apenas facilitar o deslocamento, nem confirmar significados e sentimentos existentes (LYNCH, 1997).

6 A PAISAGEM

De modo complementar à noção de imaginabilidade proposto por Lynch, apresentamos aqui brevemente o entendimento de Cullen sobre paisagem urbana, a qual é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano (CULLEN, 1983, apud ADAM, 2008). Este ambiente pode ser estruturado em três aspectos: Ótico, por conta da visão serial, que são análises sequenciais, de diferentes pontos de vistas, presença de barreiras, distanciamento etc.; Local, que diz respeito a posição do sujeito no espaço, referente a sensações provocadas pelas diferentes

características dos locais, espaços abertos, altos, entre outros; E de conteúdo, ligado a construção da cidade, cores, escalas, estilos arquitetônicos e de desenhos urbanos. (ADAM, 2008).

A proposta de Cullen (1983) promove o estímulo à percepção da cidade, faz com que surja um novo observador mais atento às suas emoções e aos espaços urbanos. “Contudo não concita este observador, a ser um sujeito integral, pleno, ativo e transformador, que se constrói ao mesmo tempo em que age no mundo” (ADAM, 2008, p.67). É possível e benéfico relacionar a Imagem da Cidade de Lynch (1997) com o Conceito de Paisagem aqui abordado, haja vista que ambos relacionam os ambientes que despertam nossos sentidos. Estes que podem ser pré-existências, exemplo das partes verdes que ainda existem em Pinhalzinho, e também em novas propostas.

7 MÉTODO

O conceito da imaginabilidade da cidade foi criado por Kevin Lynch (1997), como sendo a característica, em um objeto físico, com alta probabilidade de evocar, em qualquer observador, uma imagem forte. Estas imagens podem ser de identidade (identificação do objeto), de estrutura (relação espacial entre observador e objeto) e de significado (significado prático ou emocional).

Essa forma de levantamento foi realizada por meio de entrevistas com dez moradores da cidade. A sequência de análise foi semelhante àquela feita em Boston pelo autor do método e sua equipe, que na oportunidade teve uma amostragem de 30 pessoas. Na adaptação feita em Pinhalzinho não foi realizada sessões com caminhadas nem análises fotográficas no ato da entrevista por considerar os desenhos, os percursos imaginários dos entrevistados e o percurso feito pelo autor, satisfatório para o objetivo.

O questionário, realizado no município entre os dias 26 de abril e 10 de maio de 2016, foi feito de modo individual, adaptado a partir do desenvolvido por Lynch (1997:153). Ainda, o trabalho valeu-se da evolução história e urbana, levantada por meio de entrevistas com historiadores e interpretação iconográfica de fotografias do município.

Em suma, as perguntas têm como objetivo a identificação de suas próprias imagens do meio físico em que vivem, respondendo a pedidos de descrição, identificação de lugares e desenhos. Todas as fases foram gravadas e depois transcritas.

Sobre o perfil dos dez entrevistados, temos: 1 (Mulher, 69, Empresária); 2 (Homem, 43, Historiador); 3 (Homem, 24, Advogado); 4 (Homem, 25, Administrador); 5 (Homem, 27, Estudante); 6 (Mulher, 30, Engenheira de alimentos); 7 (Mulher, 25, Dentista); 8 (Mulher, 37, Professora); 9 (Mulher, 58, Professora); 10 (Mulher, 30, Profissional de educação física).

O questionário iniciou indagando o que trazia à mente, o que simboliza, para cada um, a palavra Pinhalzinho. Constatou-se primeiramente a identificação da cidade relacionada a elementos naturais, à natureza e principalmente ao pinheiro, como evidencia a fala do entrevistado 8: *“Um pequeno Pinhal, árvores e campos, a natureza”*. Tal argumentação apresenta estreita ligação com os elementos históricos que originaram o nome da cidade, ideia compartilhada também pelos entrevistados 1, 2 e 5.

As relações físicas como as ruas largas, a organização, comunicação, proximidade, relacionados ao traçado urbano, foram também lembrados ao questionar o entrevistado sobre o seu primeiro pensamento quando se fala do município de Pinhalzinho, *“vem à mente ruas largas, espaços abertos, fácil acesso, me passa uma ideia de uma cidade comunicativa, sua natureza é receptiva [...]”*, afirmou o entrevistado 9. Nota-se a relação feita, como uma sucessão de fatos, das ruas, distribuídas de forma organizada, por isso também, de fácil compreensão, com a presença da natureza urbana e do campo, informações que também foram lembradas pelo entrevistado 6.

Além disso, descrições relacionadas à estética da cidade foram relatadas, “[...] *uma cidade de pequeno porte, organizada, limpa e bonita*”, disse o entrevistado 10, e das edificações, que aproximam Pinhalzinho de uma ideia de “cidade grande”, “moderna” “[...] *arquitetura de cidade grande, os prédios lembram mais cidade grande que cidade pequena, porque eles têm bastante vidro, arquitetura mais moderna, são mais arredondados, não são que nem caixinhas de fósforo*” afirmou o entrevistado 7.

A junção desses aspectos, junto com a vivência, cria outra ligação com a cidade, a sentimental, que fica evidente na fala dos entrevistados 3, 4 e 10, quando mencionam sentir “*orgulho, o que posso dizer, tenho uma afinidade grande [com a cidade]*”, por se tratar de uma cidade de pequeno porte, sentimentos como “[...] *acolhimento, amizade*” elucidam a forma das pessoas entrevistadas vivenciarem e ocuparem o espaço urbano.

Na sequência da entrevista foram descritos aspectos físicos da cidade. Nesse momento aspectos negativos foram mencionados com relação à infraestrutura principalmente na região central, pelo fato de não existir rede de esgoto, como lembrou o entrevistado 2: “[...] *é uma cidade como qualquer aqui no oeste de Santa Catarina, que carece de um centro de tratamento de esgoto e água*”, e do uso excessivo dos carros como meio de transporte, ilustrados no excerto a seguir do entrevistado 3: “[...] *não tá adequada ao crescimento que ela [a cidade de Pinhalzinho] teve nesses anos, e tá acarretando principalmente no trânsito, que pra mim é um dos maiores problemas que a cidade tá enfrentando hoje assim, em questão de vagas de estacionamentos, e tende a piorar*”.

Tanto nos momentos de descrição dos locais, de identificação das rotas e lugares marcantes da cidade, assim como nas considerações negativas, o crescimento da cidade foi citado. O adensamento urbano, gerando problemas na qualidade da água, ao meio ambiente, na mobilidade e na segurança em cruzamentos, nos percursos a pé e com veículos, como comentou o entrevistado 4: “*Boa acho que ela não é, tem ruas bem planejadas, mas em muitos aspectos ela não tá adequada ao crescimento que ela teve nesses anos [...]*”.

Ainda, o traçado em grelha da cidade foi relacionado a organização pelos entrevistados 1, 5, 6 e 10. No entanto, o restante dos entrevistados, numa perspectiva distante da cidade que elas vivenciam, a criação dos novos loteamentos foi mencionada atrelado ao crescimento populacional do município “[...] *e os loteamentos fora da cidade que tão crescendo bastante*”, disse o entrevistado 9.

Nesse momento era oferecido papel e caneta para que o entrevistado fizesse um mapa esquemático, tendo como ponto de referência do seu desenho, a Avenida Brasília. Pediu-se para desenhar exatamente como se estivesse fazendo uma descrição da cidade para um estranho. Ao mesmo tempo em que desenhavam, descreviam o percurso e as características principais ao pesquisador.

As análises foram feitas a partir dos conceitos de vias, marcos, limites, pontos nodais e bairros, tendo em vista a frequência com que estes foram desenhados e descritos, respectivamente (figura 10). Como resultado um mapa mental feito a partir dos mapas desenhados pelos entrevistados (figura 11) e outro mapa derivado do percurso imaginário descrito pelos mesmos (figura 12). Na relação entre o desenho feito por um indivíduo e a sua entrevista pessoal se notava, em alguns casos, uma fraca ligação. No entanto os elementos mais importantes apareciam em ambas as fontes.

Frequência	VIA	LIMITE	PONTO NODAL	BAIRRO	MARCO
Acima de 75%					
50-75%					
25-50%					
12%25%					

Figura 10. *Legenda relacionado a frequência dos conceitos nas respostas do método*
Elaboração própria a partir dados do livro Imaginabilidade da Cidade

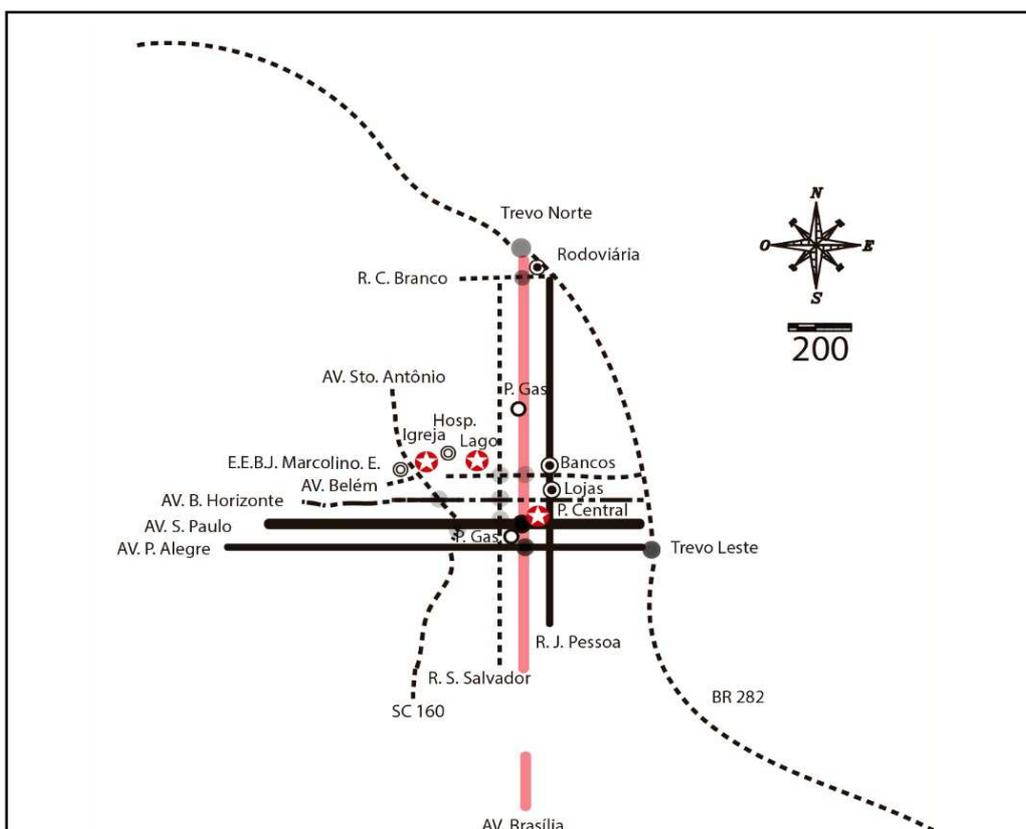


Figura 11. *Mapa mental derivado dos mapas desenhos*
Elaboração própria a partir dados do livro *Imaginabilidade da Cidade*

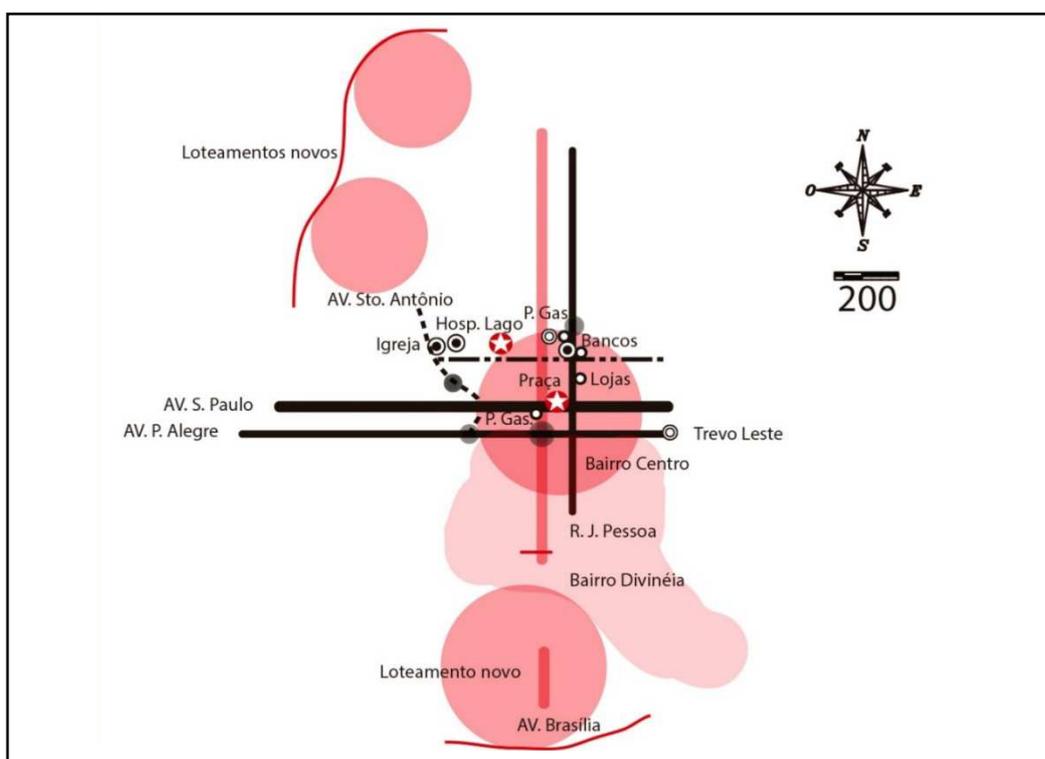


Figura 12. *Mapa mental derivado dos percursos imaginários*
Elaboração própria a partir dados do livro *Imaginabilidade da Cidade*

Essa parte nos leva ao ponto principal pela opção de se valer deste método de levantamento e diz respeito a identidade e orientação das pessoas na cidade e com a mesma. Majoritariamente, foram citados **marcos**: como a Igreja Matriz (figura 13), o Lago (figura 14) e a Praça Central (figura 15); **vias**: a Av. Brasília, Av. Porto Alegre, Av. São Paulo e a rua João Pessoa; os **bairros** Divinéia e Centro; E as rotatórias como **pontos nodais**.



Figura 13. *Igreja matriz*
Elaboração própria

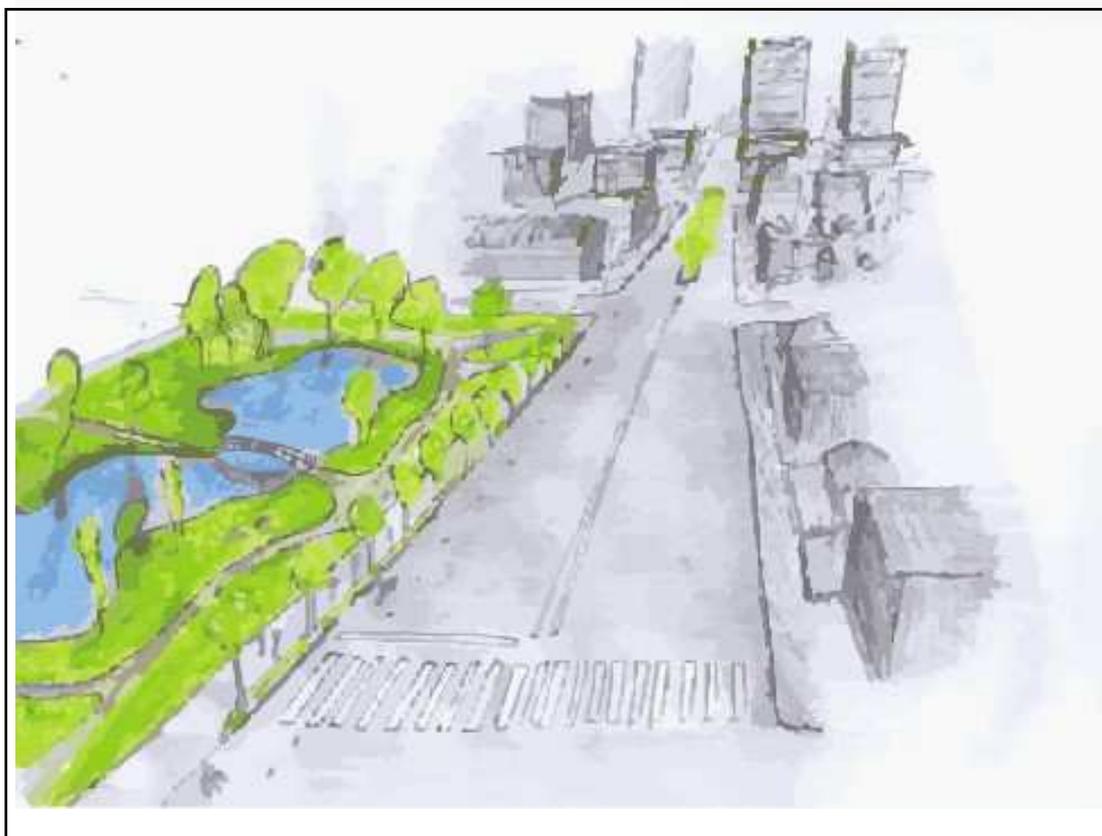


Figura 14. *Lago*
Elaboração própria



Figura 15. *Praça 7 de dezembro – praça central*
Elaboração própria

Em suas respostas, quando era tratado o crescimento da cidade, lembravam-se dos novos loteamentos e das expansões de forma concisa, sem mencionar nomes de ruas, nem da presença de elementos individuais pelos quais fosse possível identifica-los, como elucida o depoimento a seguir: *“Tem aquele loteamento lá fora da cidade que é bem retirado, que tem asfalto e tudo, legal, mas muito retirado. Tem aquele que é no Bairro Divinéia”*.

Quando solicitados para descrevê-los, ou de que forma os reconheceriam, foram usados pontos próximos a eles: *“[...] vai pelo lado do CTG, já vai indo perto da Campeira”,* ou, *“Vai pela Avenida Brasília, umas 5 quadras e a esquerda vai ter uma sinalização que é lá pelo (bairro) Divinéia”*. Ou também pela ausência de qualquer elemento: *“Não sei te dizer como te localizar nessas partes”*. Importante relacionar a sequência com que são desenvolvidos esses loteamentos: Parcelamento do solo > Urbanização > Edificações (SOLÁ-MORALES)⁶. Ou seja, o fato deles não estarem totalmente povoados não influí na análise, pois já estão servidos das principais infraestruturas que os acompanharão, salve questões como vias que podem ser asfaltadas, calçadas que serão feitas pelos donos do lote, etc.

Não se trata então apenas da ausência de marcos para identificar locais, criar referências, despertar a Biofilia - o amor pela vida (WILSON, 1984)-, a Topofilia - os laços afetivos existentes entre os seres humanos e o meio ambiente (TUAN, 1980)-, os quais poderiam ter na natureza, externamente, um meio de orientação e, internamente, uma forma de estimular experiências, explorações. Mas a tendência é a ocupação da natureza pelos assentamentos humanos e, no fato dessa quebra de elo entre homem e meio, os estilos de vida são reproduzidos.

Como resultado a falta de identidade física e natural, as quais ficam evidentes na quarta e quinta questão,

⁶ SOLÁ-MORALES, Manuel de. Las formas de crecimiento urbano. Barcelona. Ediciones UPC. 1993

em que os entrevistados respondiam ao pedido de direções do trajeto que normalmente fazem partindo da sua casa para o trabalho e, da mesma forma, do caminho feito para ir ao mercado. Na nona e última questão, na qual a descrição foi feita do trajeto até a Igreja Matriz, a mesma constatação foi feita.

Esse ponto figura aparentemente no subconsciente dos entrevistados, sem perceber que seus pontos de referências acabam sendo as rotatórias, como demonstra a assertiva do entrevistado 3: *“Chego no centro da cidade, tem a rotatória, atravesso a rotatória vou reto, passo a primeira rotatória, na segunda rotatória pego a direita, e subo uma quadra, depois outra rotatória, viro à esquerda e tem um prédio, tem mais uma rotatória e chego no mercado”*. Da mesma forma com o entrevistado 7: *“Você vira à direita, até a primeira rotatória, aí vira à esquerda, daí passa por uma, duas rotatórias, na terceira rotatória você vai virar à direita, subir um morro e nesse morro só uma quadra você vai estar na igreja”*.

A contagem das quadras foi muito utilizada nas descrições pelo entrevistado 6 e 9, respectivamente: *“[...] saio da praça, vou descer sentido posto, vou passar na frente do posto, vou passar uma, duas, três quadras, na terceira é uma descida, vou pegar a direita até passar a primeira rotatória subo o morro e chego lá”*; *“Saindo da praça central, pela Avenida São Paulo, desce três quadras no final da terceira segue direita e mais duas quadras chega na igreja”*.

No decorrer das descrições se evidencia a estreita relação com os carros, resultando na insegurança dos cruzamentos, observável na descrição do entrevistado 2: *“o gargalo que dá é na rua João Pessoa, onde que dá um pouco de congestionamento e também na avenida Brasília [...] se tu tá de carro (a preocupação) é de bater o carro ou atropelar alguém. Se tá de bicicleta é de ser atropelado”*. Também a presença de ruídos: *“Minha residência faz fronteira com a margem da BR 282, daí tem problema de poluição sonora”*, acrescentou o mesmo entrevistado. Algo percebido também pelo entrevistado 7: *“[...] desço a rua Porto Alegre, ouço muito barulho de carro, caminhão e construção”*.

Nessa relação ficou claro o conflito entre carro e pedestre, consequência do uso do carro com escala urbana no planejamento da cidade: *“[...] ali na frente da praça, se for atravessar a rua, nos dois pontos, na rotatória, sinto insegurança porque os carros não param na faixa, ali é mais perigoso, o pessoal não tem noção da velocidade”*. *“[...] passo por um cruzamento terrível, que é aqui na frente de casa [Av. Brasília com Av. Porto Alegre], que todo mundo se atravessa na frente, bicicleta, gente com carrinho de bebê, com criança no colo, criança correndo, carro, caminhão, todo mundo”*; *“sinto ansiedade e atenção, pois os pedestres atravessam a rua nem sempre na faixa de segurança, e quando o fazem nem sempre se apresentam de maneira adequada”*, afirmam os entrevistados 6, 7 e 10, respectivamente.

Em contrapartida, as descrições mais ricas de detalhes e sentimentos foram feitas pelos entrevistados que fazem tais percursos a pé, com demonstra o entrevistado 1: *“Quando passo no campo lembra que era o depósito de lixo, agora é um campo bem limpinho, organizado. Lembra quando passa no ginásio de esportes, que marcou, os meninos jogavam (futebol de) salão, daí nós vamos lá assistir as danças artísticas, só lembranças boas”*.

Nota-se que a vivência se faz nos detalhes, como podemos perceber na fala do entrevistado 9: *“Vejo pessoas caminhando rápido com sacolas de mercado, pessoas varrendo o pátio de suas casas, outras cortando grama, outras paradas conversando rindo, turmas de crianças sendo guiadas pelas monitoras, ouço barulho de carros, máquinas realizando tarefas públicas, carros procurando espaços para estacionar,, vejo as flores e arvores lindas nos espaços públicos e privados, as cores das casas, tipo de grade, cercas que cada casa tem”*.

O percurso feito desta forma acaba por aflorar as memórias, os sentidos: *“[...] na quadra que passo em frente da praça do lago, que sempre tem um fluxo maior de pessoas, de manhã cedo fazendo atividade física. Pela presença do verde maior, até pelo fato de em certas temperaturas como angorá no inverno, por ter o lago ele te chama pelo fato do frio também”*, disse o entrevistado 4. Da mesma forma o entrevistado 8:

“Observo pássaros, borboletas e as árvores de Ipê que estão no caminho. Pais e mães levando seus filhos na escola, o comportamento das pessoas que estão na rua, o que elas estão carregando nas mãos, o que estão fazendo [...]”.

Após a descrição dos caminhos, o que se analisa são os elementos que mais se destacam, dos quais a identificação se faz com mais facilidade. Quando da escolha destes, o entrevistado deveria descrevê-lo, dizendo quais indicadores serviriam para identifica-lo, se sente alguma emoção a propósito dele e onde se localiza no seu mapa.

O elemento mais recorrente foi a Praça Central - Praça 7 de Dezembro - lembrada pelos entrevistados 1, 3, 4, 6, 8, 9 e 10, principalmente pela revitalização feita na mesma há alguns anos. Esta que possibilitou a permanência com maior visibilidade, segurança, estrutura (novos banheiros e *playground*), contato com a natureza, cheiros e recordações. O local também foi relacionado pela tranquilidade que transpassa aos usuários, ideia bem contada pelo entrevistado 1: *“A praça ficou mais limpa, com grama, calçada, banheiro. A parte da areia do parque pra criança também, parte pros adultos e também pros jovens, que daí eles vão lá tomar um mate e curtir os movimentos do centro. Acho que tá muito bom lá, as árvores que tem lá, o verde é muito bom. Tem cheiro bom na praça, tem história... Íamos lá cantar no sete de setembro [dia da Independência do Brasil], tinha bandeira, cantar o hino. Boas recordações”.*

O Lago foi escolhido na sequência como elemento principal pelos entrevistados 5 e 7, lembrado sobretudo por possibilitar caminhadas e a prática de exercícios físicos em meio a natureza, como descreveu o entrevistado 7: *“O lago ele tem uma calçada ampla para as pessoas poderem correr, caminhar e andar de bicicleta, no centro dele tem o lago, ao redor tem bastante área de grama, alguns bancos e tem marrequinhos caminhando.”*

As lojas do centro da cidade, em torno da Praça Central, surgiram como ambiente principal para o entrevistado 2 por conta da falta de mobilidade: *“[...] vejo como preocupação, por causa da falta de mobilidade, sem transporte alternativo, tampouco estacionamento”.* E de maneira secundária, para os entrevistados 8 e 10: *“Observo também os estabelecimentos comerciais, as vitrines de cada um e a forma de divulgação do nome da empresa, a entrada principal da empresa”*, afirmou o 8.

Na continuação do método foi questionado o que o entrevistado achava que a pesquisa estava tentando descobrir. As respostas se dividiram em três grupos. No primeiro os entrevistados 1, 2, 3 e 6 acreditavam que a pesquisar visava a identificação dos elementos a serem modificados e melhorados na cidade, como é possível identificar na resposta do entrevistado 1: *“O que falta pra cidade, se tem que modificar, mudar alguma coisa. Se ela evoluiu os últimos anos, que tem bastante loteamento novo, edificações também, os modelos não sempre os tradicionais, a arquitetura tá mudando.”*

O segundo grupo, entrevistados 4, 5 e 8, entendeu por objetivo a localização de elementos da cidade e a questão de mobilidade urbana, como afirmaram os entrevistados 4 e 8, concomitantemente, *“Acredito que seja pela parte de localização de certas, digamos, áreas verdes, ou questão de locomoção na cidade, pela parte de pontos que nos remetem assim, pontos específicos”, “[...] as características da cidade e os aspectos de mobilidade urbana”.*

No terceiro grupo, formado pelos entrevistados 7, 9 e 10, a sua própria forma de se localizar e vivenciar a cidade foi compreendida como o alvo do método: *“Saber se me situo e presto atenção nos espaços que comumente passo e na cidade que moro”, “[...] acho que está tentando identificar como ocupo e percebo a cidade”*, afirmaram os entrevistados 9 e 10.

Dando prosseguimento, os participantes foram questionados sobre qual importância teria para as pessoas orientarem-se e reconhecerem-se nos elementos da cidade. Nesse caso a opinião de todos confluíram ao fato de localizar-se no espaço para saber o percurso a ser realizado pelos moradores e visitantes, valendo-

se da sinalização das ruas e de elementos do local, como afirmou o entrevistado 8: “[...] *tem muita importância, pois permite as pessoas da localidade e aos visitantes, a noção de localização dos ambientes e espaços urbanos*”.

Ao serem questionados se sentiam algum prazer em saber onde está ou para onde está indo, ou, se ao contrário, isso os trariam algum desagrado, oito dos dez entrevistados responderam que se sentem bem ao localizar-se no espaço, como exemplo o entrevistado 10: “*Sim, me sinto segura sabendo onde estou e para onde estou indo*”. Para os outros dois entrevistados, é indiferente conhecer ou desconhecer o local onde estão.

Em se tratando do caso de Pinhalzinho, a maioria dos entrevistados considerou fácil encontrar os caminhos ou identificar as partes da cidade: “[...] *acho fácil me localizar, porque sou daqui, já estou acostumada. Mas acredito que sim porque as quadras são todas certinhas, daí se eu falar pra subir três quadras chegar a esquerda a pessoa vai saber bem fácil*”; “*Acho que sim, porque tem ruas amplas e espaçosas e de certa forma bem planejadas, se você erra uma rua você consegue dar a volta na quadra*”, afirmaram os entrevistados 6 e 7.

No entanto, quando era tratado sobre os novos bairros, notava-se certa dificuldade na descrição, “*É muita bifurcação, e tem um monte de rua, claro que tem as avenidas, mas tem os bairros que são mais difíceis do cara se encontrar. Tipo o bairro lá fora da cidade, que é o [não soube dizer o nome do bairro]*”. Já o entrevistado 4 deixou bem claro: “*Não sei te dizer como te localizar nessas partes*”.

Para o entrevistado 2 seria possível se localizar, porém, para os visitantes desorientados, apenas com ajuda dos moradores: “*Mesmo ele [o visitante] estando perdido, eles vão chegar em algum estabelecimento comercial que vai orientar eles, o pior de tudo é quando vai numa cidade que tu anda e ninguém sabe te dizer pra onde você quer ir*”.

A única resposta negativa foi a do entrevistado 10: “*Penso que não, pois temos poucos pontos de referência na cidade*”. No primeiro instante é natural considerá-la como exclusiva, haja vista haver respostas positivas num primeiro momento, no entanto estas se contradiziam quando aprofundadas, o que quer dizer que indiretamente mais pessoas sentem tal dificuldade.

Por fim, foi levantado quais cidades, na opinião dos entrevistados, é de fácil orientação. As cidades mais citadas foram Chapecó/SC (65 km de distância), Passo Fundo/RS, (236 km de distância) e Curitiba/PR (513 km de distância). A primeira cidade lembrada foi principalmente pela Igreja Matriz, marco da cidade, por suas avenidas principais e sinalização: “[...] *pode se orientar tranquilo, por causa da igreja matriz, ela tá no alto, você vê ela, sabe que é o centro da cidade*”, afirmou o entrevistado 2. A segunda cidade mencionada foi lembrada por suas vias amplas e avenidas principais: “*O que facilita no meu ponto de vista são as avenidas principais que ajudam se localizar*”, entrevistado 9. E a última cidade mencionada, foi por conta da sinalização e da eficiência do transporte público: “[...] *as linhas de ônibus e os terminais são elementos facilitadores da localização nessa cidade, além da indicação das ruas e do número disponíveis nas esquinas*”.

Ainda, Balneário Camboriú, localizado no litoral catarinense, a 566 km, foi citada por conta da numeração e desenho de suas vias: “[...] *é uma cidade em linha reta, tem o número das ruas*”. Nessa última questão constatamos que mesmo consideradas de fácil orientação, a maioria dos elementos que são usados para tal constatação coincidem entre as cidades, como vias e sinalizações. Em um caso apenas foi citado um marco como referência. O que significa que a falta de identidade da cidade é uma característica comum aos municípios, em diversas localidades.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De maneira geral os entrevistados consideram Pinhalzinho uma cidade aconchegante, de natureza vasta e de fácil orientação. No entanto, suas descrições de percurso evidenciaram as rotatórias como pontos nodais e a descaracterização dos novos locais da cidade. De fato, houve uma confluência nas respostas de marcos, os quais, analisando a pequena extensão da cidade, não caracteriza uma socialização dos espaços públicos.

Em se tratando da produção da cidade nota-se uma falta de identidade, referente à imagem da cidade. Por exemplo os novos loteamentos, quando possível a distinção, se faz por elementos próximos ao local, pois não há diversidade entre eles. A produção é a mesma, seja em diferentes locais da cidade ou até municípios, independentemente de suas particularidades e das novas demandas da população, que, pouco a pouco, readaptam sua cultura e seus costumes, como exemplo, a prática de exercícios físicos e a escolha de diferentes formas de locomoção na cidade.

Esse fato decorre de uma crise urbana e de planejamento. Para Maricato (2001), existe algumas ações possíveis para a gestão e o planejamento da cidade, por exemplo, criando a consciência da cidade real e indicativos de qualidade de vida. Criar um espaço de debate democrático, de aperfeiçoamento e democratização da informação, a bacia hidrográfica como referência para o planejamento urbano e a criação de políticas de curto, médio e longo prazo.

Essa ausência de planejamento agora não é evidente por grande parcela da população, por conta do porte da cidade, em pleno desenvolvimento. Desconhecem o amplo potencial e o papel que pode ter a cidade em suas vidas. Acabam por visar somente a estrutura atual em que se vive, ignora-se as mudanças nos diversos âmbitos, social, habitacional, sustentável, entre outros. A sequência destes fatos resultará num sítio como Santos (1988) descreveu, um local irreconhecível, onde existe problemas fora de controle os quais não é mais viável intervir – Uma situação atual já para algumas infraestruturas da cidade-.

Até mesmo Santos (1988), ao descrever a cidade como um organismo complexo que envolve vários setores da sociedade, sendo a base constituída pelo Governo, Empresa e População, não aborda o papel e o reflexo que esta tem na formação do indivíduo, o qual terá interferência nas três parcelas descritas, já que são geridas pelos mesmos, criando um ciclo.

Se essa parcela, enraizada em suas concepções, continuar ignorando como suas ações interferem na esfera coletiva, mesmo em maior número, acabarão por aceitar a forma urbana que lhes é condicionada, possivelmente por sua conduta inconsciente ou talvez por não ter ciência do que se pode ser feito, de como a cidade pode influir na sua vida e vice-versa.

Cientes de que não há só uma solução, questionar os modelos comuns, conhecer e estudar novas formas de se usar e produzir a cidade podem resultar, por consequência, em futuras mudanças em nosso meio. Isso pode ocorrer em diferentes escalas, por exemplo, propor um conjunto de árvores pode aferir significado a um bairro. Criar ou melhorar a visibilidade de marcos da cidade que podem tornar-se a identidade do local. Propor formas e lugares distintos de se apropriar de calçadas, do uso do solo, por exemplo, a criação de uma via gastronômica. Uma organização distinta de ruas e casas. Tendo como ponto principal de qualquer tomada de decisão o caráter participativo da população, para uma implementação precisa, criando, conseqüentemente, um sentimento de pertencimento ao local.

Finalmente, devemos ser autores da nossa cidade, molda-la nas diversas parcelas da sociedade. Essa ação, o despertar sobre nossa cidade, deve ser feita hoje. Os poucos exemplos distintivos de Pinhalzinho demonstram a importância dos mesmos no que diz respeito do relacionamento dos habitantes com o local onde vivem. A não mobilização acarretará na criação de apenas mais uma cidade como tantas outras, amorfa, sem identidade, a qual apresentará as mesmas patologias já reconhecidas em outras localidades.

BIBLIOGRAFIA

Obra completa

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo> Martins fontes, 2000.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. A cidade como um jogo de cartas. São Paulo, Projeto, 1988.,

Capítulo de livro

ADAM, Roberto Sabatella. Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen. Curitiba: da Vinci, v. 5, n. 1, p. 61-68, 2008.

BEN, Fernanda; FERRARI, Luiz Fernando; SCATOLIN, Leocádia; RODRIGUES, Marcio ; FROZZA, Ires; PUHL, Vanderlei. Retratos, memórias e fragmentos da história de Pinhalzinho/SC. Pinhalzinho: Schaefer, 2011.

_____ ; ARGENTA, Denise. Onde nasce nossa identidade: Cartilha de apoio didático do projeto registrando saberes. Pinhalzinho: Museu Histórico de Pinhalzinho, 2012.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, p. 70, 2001.

RODRIGUES, Daniela Santa Rosa. Arquitetura modernista e transformação do espaço urbano: uma reflexão sobre a construção de Brasília e suas contradições. João Pessoa, número 22: 17-27, 2012

TUAN, Y. F. Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: Diefel, 1980.

WILSON, E. Biophilia: the human bond with other species. Harvard University. Cambridge, MA, 1984. Acessado em <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/>> Acesso em: 11 de abril de 2016.

Apresentações, congressos, conferências e seminários

BERNARDY, Rógis Juarez.; FISCHER, A. ; SANTOS JUNIOR, S. ; PIEKAS, A. A. S. P. . Análise da dinâmica demográfica e socioeconômica da Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina - Brasil. In: X Bienal del coloquio de transformaciones territoriales. desequilibrios regionales y políticas públicas. una agenda pendiente, 2014, Córdoba – Argentina.

Fonte eletrônica

<https://www.ibge.gov.br/> (Consulta: 10/04/2016).

<https://maps.google.com.br/> (Consulta: 15/06/2016).

http://pinhalzinho.sc.gov.br/2010/index.php?link=institucional&id_texto=5 (01/03/2016)

