

ESPAÇO URBANO E MOBILIDADE COTIDIANA: PERCEPÇÕES INICIAIS SOBRE DESLOCAMENTOS EM CIDADES DE PEQUENO PORTE

Bruno Borges Mamede

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

bruno.mamede@poli.ufrj.br

Guilherme Salvini

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

gui_salvini@hotmail.com

Juçara Spinelli

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

juçara.spinelli@uffs.edu.br

Eixo 06: Ciências Sociais e Aplicadas

Resumo: Este trabalho busca apresentar as impressões iniciais sobre uma pesquisa acerca da possível percepção sobre a reprodução dos espaços na construção de cidades sob amparo do capitalismo contemporâneo, em que as cidades são cada vez mais um atributo do mercado do que um elemento essencial à moradia e à vida urbana. o espaço é fartamente reproduzido no contexto de desequilíbrio social, ecológico, econômico e espacial. Esse fato é, muitas vezes, reforçado pela flexibilização dos instrumentos de ordem das políticas públicas mais amplas, como o Estatuto da Cidade e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Deste modo, o objetivo deste trabalho consiste na apresentação inicial das primeiras impressões sobre a percepção dos trabalhadores de uma pequena cidade no interior do estado de Santa Catarina sobre o espaço urbano, mais especificamente no trajeto entre suas residências e as indústrias onde trabalham. Deste modo, a metodologia deste escrito consiste em debater alguns dos mecanismos de gestão do espaço urbano, assim como indicar elementos presentes neste para o melhor deslocamento de pessoas. O recorte espacial analisado compreende a área industrial leste de Pinhalzinho/SC, devido à presença de indústrias as quais impactam significativamente o desenvolvimento urbano local.

Palavras-Chave: Geografia Urbana; Mobilidade Urbana; Percepção Espacial; Ambiente Construído; Urbanismo.

Introdução e Apresentação do Tema

A pesquisa desenvolve-se no contexto de estudos de Geografia Urbana sobre as percepções resultantes de interações entre o sujeito e o espaço a partir da perspectiva dos trabalhadores principalmente industriais. O tema proposto aborda a percepção dos trabalhadores industriais acerca do espaço urbano quanto à qualidade do ambiente, a mobilidade e as demandas decorrentes de seu cotidiano no percurso casa-trabalho. Contudo,

neste trabalho serão apresentadas apenas as percepções e debates iniciais sobre este tema uma vez que a pesquisa ainda encontra-se em desenvolvimento.

Ao mencionar o percurso casa-trabalho-casa conjuntamente às suas intercorrências, observa-se que estas são pautadas pela forma de realização de distintos modos de transporte. Este fato que permite diferentes interações cotidianas com esses espaços. As municipalidades devem estabelecer instrumentos específicos de regulamentação do ordenamento territorial municipal, políticas de urbanização e urbanismo, assim como para o adensamento e a expansão urbana, como o Plano Diretor e demais peças de ordem legal, como as de parcelamento, de zoneamento de uso e de ocupação do solo, entre outras.

Paradoxalmente, não raros são os proprietários-loteadores que assumem o papel de principais produtores das cidades e o fazem de acordo com suas demandas, sem comunicação com todos os agentes envolvidos na formação da cidade. Diversos elementos, como uso do solo, zoneamento, limites entre o urbano e rural e mobilidade urbana, se desenrolam sem planejamento que abarque uma diversidade de elementos que compõe o cotidiano. Tão pouco novas concepções urbanas são propostas. O Estado, através de suas leis, permite o avanço territorial sem exigir a completude da urbanização, criando a lógica da urbanização incompleta. O crescimento da urbe então acontece em caráter pouco democrático (SANTORO, 2014).

O município de Pinhalzinho, localizado em Santa Catarina, pertence à Microrregião de Chapecó, localizada na Mesorregião do Oeste Catarinense, distante 670 km da capital Florianópolis e embora seja caracterizada segundo IBGE (2022) como sendo de pequeno porte exerce, num raio de 20 km, fortes vínculos comerciais com outros 12 municípios. A compreensão do espaço urbano deste município é objeto de estudo passível de constatação de demandas causadas e também expostas, principalmente, em decorrência do expressivo acréscimo populacional relativo recente. Entre os anos 2000 e 2010: 32,90%, cujo percentual visivelmente está em elevação, embora ainda sem os dados censitários atuais para certificar, na época, o maior dentre os integrantes da Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina – AMOSC (IBGE 2021). Este crescimento diz respeito a sua localização, potencializada pela passagem da BR-282, via que liga as porções Oeste e Leste do estado, assim como por sua variedade nas atividades econômicas. De acordo com IBGE (2022), a tendência de crescimento expressivo de municípios como Pinhalzinho ocorre em contraponto

ao baixo crescimento populacional das maiores cidades em âmbito nacional, com sua grande população já consolidada.

A escolha justifica-se por ser um distrito industrial formalizado, já constituído, que contém empresas de diversos ramos. Dentre elas, 04 foram escolhidas para o estudo, juntas totalizam aproximadamente 1.300 funcionários, uma parcela significativa da população de Pinhalzinho, estimada segundo IBGE (2021) em 21.103 habitantes, que diariamente fazem o trajeto casa-trabalho, vindo de vários pontos da cidade e, em menor quantidade, das cidades vizinhas. Busca-se observar a seguinte temática norteadora: a percepção dos trabalhadores acerca do espaço urbano bem como a percepção sobre a qualidade do ambiente, e sua respectiva mobilidade. Vale ressaltar que através das referências geográficas, o objetivo geral deste trabalho destina-se a avaliar a percepção de trabalhadores da área industrial leste do espaço urbano de Pinhalzinho/SC quanto ao ambiente e a mobilidade urbana, principalmente para atender as demandas decorrentes do cotidiano no percurso casa-trabalho.

Crescimento Econômico e Desenvolvimento Urbano

A urbanização brasileira atingiu índices superiores a 84%, segundo dados do último censo e estima-se que já ultrapassa os 85% (IBGE, 2022). Neste contexto de forte urbanização, as cidades consideradas de porte médio, os pólos regionais ou mesmo as pequenas cidades, mas que exercem importante grau de influência em seu entorno, têm apresentado maior crescimento em comparação com as grandes cidades.

As cidades que possuem capacidade de atrair investimentos e rendas para novos empreendimentos e dinamização econômica das demais localidades ao seu redor, apresentam fortes potenciais de maior articulação dentro da rede urbana. Assim, a importância que estas cidades passam a apresentar nesta rede fortalece-se em medida que se diminuem a dependência em relação aos centros de maior porte, gerando novas dinâmicas próprias locais. Soares (2011) enfatiza a modernização da agricultura atua importante fator na formação destes pólos ao contribuir com o crescimento urbano e promover a migração campo-cidade. Isto ocasiona em mão-de-obra disponível para outras (e novas) atividades do setor produtivo. Estas atividades são expressas em novos empreendimentos industriais, comerciais e de serviços, gerando conseqüente crescimento observado nessas cidades. Este nem sempre é acompanhado por infraestruturas e ordenamento territorial devido.

Dentre os fatores que potencializam o recente desenvolvimento das cidades polarizadoras estão o crescimento econômico e a reestruturação produtiva, dentre estas a reestruturação industrial. Tal reestruturação promoveu impactos na divisão territorial do trabalho, convertendo algumas porções da rede urbana em pólos de atração de migrações, tanto internas, quanto inter-regionais e até mesmo internacionais. Estas novas situações influenciam significativamente a vida cotidiana, refletindo na mobilidade, acesso a serviços e acessibilidade à cidade e na qualidade de vida individual, com suas complexidades e demandas.

Planejamento Urbano: Ordenamento Territorial e Contradições Sociais

Os espaços urbanos possuem conflitos e divergências não resolvidos nem pela democratização ou tão pouco pela escala humana Para Lefebvre (1991), a classe trabalhadora seria o componente-chave na transformação do espaço urbano, indo contra a segregação imposta a ela mesma. Segundo o autor, apenas a práxis pode criar soluções: daí a necessidade de planos e estratégias participativas. Juntamente ao plano inclusivo, a produção técnica deve favorecer a escala humana das cidades. Porém, com o crescimento do uso de automóveis, os locais tornam-se desconexos, sem pontos de referência ou tão deslocados da realidade circundante que se tornam irrelevantes, afetando a feição urbana ao ponto perda da identidade de cada lugar em seu limite.

Para Santos (2003), as interações entre homem e espaço estão relacionadas ao trabalho e infraestruturas disponíveis utilizadas para sua realização, como aquelas entre elas ruas e calçadas. Estes locais, segundo Lefebvre (1991), compõem um dos principais palcos da vida cotidiana por suas dinâmicas, encontros e trocas. Todas estas informações são percebidas principalmente através de estímulos sensoriais são classificadas em três aspectos: a) Ótico, por conta da visão serial, que são análises seqüenciais, de diferentes pontos de vista, presença de barreiras, distanciamento etc.; b) Local, que diz respeito à posição do sujeito no espaço, referente a sensações provocadas pelas diferentes características dos locais, espaços abertos, altos, entre outros; e c) de Conteúdo, ligado à construção da cidade, cores, escalas, estilos arquitetônicos e de desenhos urbanos.

Nas cidades de pequeno porte, como a localidade deste estudo, esse fato é visto de forma menos acentuada pois sua estrutura em desenvolvimento ainda não causa grandes deficiências para a democratização física da cidade. O abismo social é uma batalha daqueles

afetados por esta pois algumas leis (nem sempre) confortam mecanismos para o devido equilíbrio social. Desta forma, os defensores da predominância do capital na produção de espaços e na forma de vida das pessoas, desconsidera o desenvolvimento social. Isto resulta em mudanças sociais, as quais fornecem substância e conteúdo para o crescimento. De todo modo e independente disso, a produção se torna problemática pois democratização e escala humana não são pontos-chaves neste debate.

Qualidade do Ambiente Construído e Percepção da Mobilidade Urbana

A definição de qualidade ambiental possui como dificuldades de definição pois esta envolve aspectos subjetivos e particulares do observador. De acordo com Gomes (2004), estes aspectos estão ligados a padrões culturais de cada sociedade e comunidade, dificultando a obtenção de um consenso sem que se considere as conexões sociais daquela parcela analisada.

Como indicado anteriormente, as percepções sobre do espaço urbano no desenvolvimento da mobilidade urbana, de acordo com Ferraz (2004), define-se como atributo das cidades referente ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Estes são realizados utilizando distintos modos, vias e infraestruturas. Esta dinâmica está intimamente articulada à práticas urbanas diversificadas e complexas, a exemplo do percurso casa-trabalho cotidiano. Estes deslocamentos diários são os pontos centrais nos debates sobre o direito à cidade, reconhecendo os habitantes como agentes na produção do espaço.

Gottdiener (1997) menciona que a construção do espaço urbano está intimamente relacionada com o desenvolvimento dos modos de mobilidade urbana local e regional. Os indicadores de qualidade ambiental estão ligados à qualidade de vida humana e referem-se sempre a questões complexas e multifacetadas, independentemente da comunidade analisada. O conceito abrange tanto a distribuição de bens e direitos individuais quanto bens coletivos de natureza menos tangível. A qualidade ambiental é produto da percepção e os padrões variam conforme os processos e políticas adotadas em diversos níveis, tanto entre o urbano e rural.

Ademais, constata-se também diversos conflitos de usos por consequência da não adequação das infraestruturas urbanas para o deslocamento. Somam-se ao fato da passagem da rodovia BR-282, impulsionadora de tráfego e geradora de impactos ambientais bem como na segurança viária daqueles que necessitam atravessar e percorrer esta para chegar ao trabalho. Em comparação a outra área industrial norte do município, a área industrial leste se

difere pela constatação de maiores fluxos de trabalhadores que se deslocam por modos não-motorizados, como a pé e por bicicleta por exemplo.

Considerações Finais sobre o Ambiente Urbano e a Mobilidade Cotidiana

A produção do espaço capitalista, uma forma particular e organizada com a finalidade de possibilitar a reprodução de suas relações econômicas, sociais e políticas. De acordo com Santos (2012), as infraestruturas, os instrumentos de produção, os homens (forças produtivas) possuem caráter de permanência por meio de reprodução ampliada.

Este processo ocorre devido à flexibilização de leis, as quais possibilitam uma gestão negociada, baseada em relações clientelistas locais e de processos especulativos da terra, que resultam no espraiamento e na fragmentação das cidades, muitas vezes compreendidos como sinônimo de desenvolvimento urbano (SANTORO, 2014). Embora surjam diretrizes para uma Política Urbana, como a Lei denominada Estatuto da Cidade, criando limites a respeito da expansão urbana, uso do solo e de implantação de equipamentos urbanos e comunitário

A classe trabalhadora seria o componente-chave na transformação do espaço urbano, indo contra a segregação imposta a ela mesma. Tendo em vista que estes são propositalmente alienados dos espaços urbanos centrais devido ao processo de fragmentação. Apenas a práxis e a prática podem criar soluções e, por isso a necessidade de planos e estratégias participativas para que indivíduos e grupos possam manifestar suas necessidades e diferenças. Mediante os fatos apresentados, o resultado inicial observado é que o usuário dos espaços públicos sofre com a irresponsabilidade e descaso.

Referências

- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GOMES, Marcos Antônio (org). **Reflexões sobre Qualidade Ambiental Urbana**. Estudos Geográficos, Rio Claro, 2(2): 21-30 , jul-dez – 2004.
- GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Segunda Edição), 1997.
- FERRAZ, Antônio Clóvis (org). **Transporte Público Urbano**. São Carlos, Ed.Rima, 2004.
- IBGE. **Censo Populacional 2022**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 de Maio de 2022.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.
- SANTORO, Paula Freire. **Perímetro Urbano Flexível, Urbanização Sob Demanda Incompleta: O Papel do Estado Frente ao Desafio do Planejamento da Expansão Urbana**. R B. Estudos urbanos e regionais v.16, n.1, p.169-187, 2014.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2003.