

PERCEPÇÕES DOS TRABALHADORES SOBRE ESPAÇO E MOBILIDADE URBANA EM PINHALZINHO - SC

Guilherme Salvini

Universidade Federal da Fronteira Sul
gui_salvini@hotmail.com

Juçara Spinelli

Universidade Federal da Fronteira Sul
juçara.spinelli@uffs.edu.br

Eixo 07: Ciências Humanas

RESUMO

A pesquisa propõe uma abordagem da percepção dos trabalhadores acerca do espaço urbano em relação a qualidade do ambiente, mobilidade e demandas decorrentes de seu cotidiano, pautadas pelos diferentes modais disponíveis para se realizar o percurso casa/trabalho. O recorte espacial compreende a área industrial leste de Pinhalzinho/SC, município que vem apresentando um expressivo crescimento demográfico. Para tanto, foi proposto uma revisão teórica e caracterização do município; a aplicação de um questionário com os trabalhadores, e a aplicação dos métodos Guia do Percurso Urbano e Índice de Caminhabilidade. Alguns resultados até o momento demonstram que a maioria dos trabalhadores possui entre 22 a 30 anos, recebem entre 1 e 2 salários mínimos, estão locados principalmente entre os bairros limítrofes das empresas participantes, e demonstram uma identificação com o local, bem como, com componentes naturais das paisagens.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Espaço Urbano; Percepção; Trabalhadores.

INTRODUÇÃO

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 reproduzido no contexto de desequilíbrio social, ecológico, econômico e espacial (CORRÊA, 1993). Esse fato é, muitas vezes, reforçado pela flexibilização dos instrumentos de ordem das políticas públicas e, por consequência, o crescimento das cidades acontece em caráter pouco democrático (SANTORO, 2014). Para Lefebvre (1991), a classe trabalhadora seria o componente-chave na transformação do espaço urbano, indo contra a segregação imposta a ela. Porém, ainda hoje o carro é a principal influência na criação do tecido urbano, e para dar lugar a estes, são produzidos espaços sem sentido ou desqualificados para pedestres. Numa escala maior, os locais 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, 2000). Essa identificação com o local está ligada com a experiência do indivíduo, o homem e o espaço, o sujeito e o objeto. Para Santos (1982), estas interações estão relacionadas ao trabalho e às infraestruturas disponíveis utilizadas para realizá-lo, entre elas as ruas e as calçadas, locais que, segundo Lefebvre (1978), compõem um dos principais palcos da vida cotidiana, por suas dinâmicas, encontros e trocas. Todas estas informações são percebidas principalmente através de estímulos sensoriais, classificados por Cullen (1983) em aspectos óticos, locais e de conteúdo. 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, portanto, afirma Machado (1997, apud GOMES E SOARES, 2004), difícil de chegar a um consenso sem que se considere as conexões sociais daquela parcela analisada, por abranger tanto a distribuição de bens e direitos individuais quanto bens coletivos de natureza menos tangível. Apesar disso, para Tuan (2012), as percepções humanas do meio ambiente são limitadas e compartilhadas entre si pelo fato de possuímos processos biológicos de cognição em comum. Portanto, o objetivo geral dessa pesquisa se destina a avaliar a percepção dos trabalhadores do recorte quanto ao espaço urbano de Pinhalzinho/SC no que se refere ao ambiente, a mobilidade e as demandas decorrentes de seu cotidiano no percurso casa-trabalho, afim de, além da referência como produção dissertativa, fornecer dados, representações, interpretações e métodos de avaliações do espaço urbano para embasar futuros projetos, ações e definições de políticas públicas. Assim, poderá subsidiar reflexões, propostas e ações, pelos órgãos responsáveis pelo planejamento, em interface com o setor industrial e a comunidade vinculada ao setor secundário, potencializando uma maior consciência e adequação às demandas em suas propostas e processos de tomadas de decisão.

MATERIAIS E MÉTODOS

Em termos metodológicos, essa pesquisa pode ser denominada como quantitativa, descritiva e de campo. Para tanto, primeiramente o trabalho destina-se à revisão bibliográfica, onde foram explorados temas como o planejamento urbano e a hierarquia urbana, considerando o papel das pequenas cidades no contexto regional e local, a fim de avançar na compreensão do processo de urbanização e os papéis e interações desempenhados por meio das redes urbanas, seus espaços e infraestruturas utilizados nos deslocamentos cotidianos casa/trabalho. Ainda foram tratados elementos pertinentes a percepção humana, a perspectiva espacial, as quais envolvem questões ambientais, urbanas e de cognição. Na segunda parte aborda-se sobre a evolução histórico-geográfica da urbanização de Pinhalzinho – SC, destacando os principais

elementos estruturantes e que moldam a cidade ao longo do tempo, para na sequência, ser feito o levantamento de dados e suas respectivas análises, valendo-se de procedimentos, os quais foram divididos em duas fases: i) a primeira fase, de caráter quantitativo e aplicada de forma digital, contempla um questionário fechado, realizado com as 3 empresas de maior número de funcionários do município, todas localizadas na área industrial leste de Pinhalzinho/SC, que segundo dados, juntas somariam aproximadamente 1000 funcionários. O instrumento referencial para o desenvolvimento do questionário foi apresentado por Schützer (2011) em sua dissertação, onde após apresentadas afirmações, o entrevistado deve atribuir pontos de 1 (discordo totalmente), até 5 (concordo totalmente). Esse método combina estatística à psicologia, pois possibilita extrair percepções qualitativas em uma pergunta estruturada de forma quantitativa. Portanto as respostas podem ser compiladas em gráficos e também por meio de médias e desvios-padrão, onde valores maiores demonstram maior concordância do participante quanto a afirmação apresentada. ii) A segunda fase, seguirá o Guia do Percurso Urbano, desenvolvido por Gelpi e Schäffer (1989), e também a ferramenta intitulada Índice de Caminhabilidade, desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP (2018). O primeiro propõe saídas a campo para identificar características físicas, e sensoriais através de fotografias, anotações e visitas. Esse método possibilita a identificação das vias de maior relevância nesse trajeto casa/trabalho, fato que possibilita a aplicação da ferramenta do Índice de Caminhabilidade, onde são levantados quesitos como tipologia de via, largura e tipo de pavimentação de calçada, abordagens quanto à segurança pública, atração das vias, coleta de lixo, entre outras, a fim de uma caracterização das infraestruturas. Dado o fato de a pesquisa estar em execução, a segunda etapa ainda está em desenvolvimento

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Na fase 1 da pesquisa, participaram um total de 95 trabalhadores, de 3 empresas diferentes, Zagonel (52 funcionários), Compensados Pinhal (24 funcionários) e Clarice Eletrodomésticos (19 funcionários). Destes, 67,4% eram do gênero feminino e 32,6% do gênero masculino. A faixa etária mais numerosa foi a entre 22 a 30 anos. Em sua maioria os trabalhadores são brasileiros (93,7%), possuem Ensino Médio completo (35,8%), recebem entre 1 e 2 salários mínimos (35,8%), trabalham no período da manhã e da tarde (80%), e se consideram satisfeitos com seus trabalhos (66%). De cada 10 trabalhadores, 9 moram em Pinhalzinho, e estão locados principalmente entre os bairros Primavera (21%), Maria Terezinha (16,8%) e Divinéia (12,6%). A outra parte mora em cidades do entorno e fazem o percurso diariamente. O modal mais utilizado nesse trajeto é o carro (36,8%), seguido do ônibus (31,6%), a pé

(14,7%), moto (13,7%) e por último a bicicleta (3,2%). Esses dados confirmam o fato cultural da utilização do carro como escolha principal. O ônibus, a segunda opção mais utilizada, reflexo do transporte coletivo subsidiado pelas empresas, haja vista a pouca abrangência do transporte público municipal em relação aos horários e trajetos. Quanto suas localizações, 57% do total vivem no bairro Maria Terezinha, um dos bairros mais próximos. Na caracterização dos usuários que utilizam a moto, 63,8% não consideram as ruas que utilizam para ir ao trabalho, conectadas e fáceis de percorrer, é o modal que mais expressa essa realidade, ao passo que para os carros, ônibus e a pé, a realidade é inversa. Essa discrepância pode ser consequência de conflitos de usos para com os veículos maiores ao compartilharem as vias, cada vez com maior fluxo, assim como a falta de conservação das ruas, fato constatado em afirmações e em visitas a campo. O modal menos utilizado é a bicicleta, apenas 3% dos trabalhadores, talvez por conta da inexistência de estrutura destinada para esse modal. Existem conflitos de usos entre automóveis e pedestres, principalmente por conta das travessias, tanto pela rodovia BR 282, quanto pelas perimetrais, assim como passeios interrompidos e ou em más condições.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A caracterização das infraestruturas que envolvem o recorte analisado, as quais geram demandas, transcorre com uma certa proximidade daquilo que se esperava ao iniciar o projeto. Como pudemos perceber nas respostas, no que diz respeito a riscos de acidentes em seu percurso, por questões ligadas principalmente à infraestrutura, como foi apontado em afirmação relacionada à falta de sinalização, barreiras físicas, travessia da BR 282, entre outros, fato que corrobora com a necessidade de melhorias no trajeto casa/trabalho. No entanto, essa realidade aparentemente não impacta os trabalhadores questionados, de forma substancial, em questões emocionais e mentais. Embora não deixa de ser uma possibilidade, a maioria afirma que o caminho utilizado não afeta o seu humor, tampouco, sua saúde mental. Estes fatos fazem com que olhemos com mais atenção às particularidades individuais, não apenas aquelas dos grupos que compartilham um mesmo modal, um mesmo bairro, entre outros atributos coletivos. Esse descompasso, talvez, entre o que é percebido como necessidade de mudança, para o quanto isso realmente impacta no seu pessoal, ganha força ao analisarmos como os trabalhadores definem seus estados de espírito na maior parte do tempo: 56,8% dos trabalhadores consideram-se “indiferente, tranquilo, racional”. Esses são fatos que deverão ser detalhados na sequência da pesquisa, juntamente ao desenvolvimento das demais etapas e as respectivas análises da dimensão urbana.

AGRADECIMENTOS

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de Bolsa pelo Programa de Demanda Social. Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, pelo apoio ao desenvolvimento da pesquisa sob orientação da Professora Dra. Juçara Spinelli.

REFERÊNCIAS

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo, Ática, 1993.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

GELPI, Adriana; SCHÄFFER, Neiva Otero. **Guia de percurso urbano**. Boletim Gaúcho de Geografia, 17: 45-63, out., 1989.

GOMES, Marcos Antônio Silvestre; SOARES, Beatriz Ribeiro. **Reflexões sobre qualidade ambiental urbana**. Estudos Geográficos, Rio Claro, 2(2): 21-30, jul-dez – 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 19 de junho de 2022.

ITDP. **Índice de Caminhabilidade 2.0 – Ferramenta**. (2018). Disponível em: <https://itdpbrasil.org/icam2/>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2023.

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

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 1ª ed. São Paulo: Moraes, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Ediciones Peninsula, 1978.

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. **Pensando o espaço do homem**. 3ª Ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

SCHÜTZER, Kléber. **A percepção do pedestre sobre a qualidade da paisagem urbana**. Tese de mestrado – Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, p. 79. 2011.

TUAN, Yu-Fu. **Topofilia – um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Londrina: Eduel, 2012.