



XVIII ENANPUR
NATAL2019
27 a 31 maio

OS ELEMENTOS FORMADORES DE IDENTIDADE URBANA: Um estudo sobre o caso da cidade de Canoas - RS

Autores:

Bruna Bonacina Pereira - UNISINOS - bruna_bonacina@hotmail.com

Débora Becker - UNISINOS - debabecker74@gmail.com

Resumo:

Este artigo refere-se a identidade das cidades brasileiras, delimitando-se à identificar quais elementos influenciam em sua formação. Diversos elementos contribuem para formação de identidade, tais como aspectos físicos, históricos, sociais e culturais. Delimita-se à investigar os aspectos físicos, dependendo maior interesse à influência do patrimônio cultural edílico e da evolução urbana na geração de identidade. O objeto de estudo delimita-se à cidade de Canoas - RS, no que se refere à identificação dos elementos formadores de sua identidade. Buscou-se verificar a percepção dos usuários sobre o seu lugar e a existência de identidade na cidade de Canoas. Investiga-se também, o processo de evolução do tecido urbano, buscando compreender de que forma as decisões tomadas ao longo do processo histórico interferiram na identidade atual.

OS ELEMENTOS FORMADORES DE IDENTIDADE URBANA

Um estudo sobre o caso da cidade de Canoas - RS

INTRODUÇÃO

A formação da identidade de um lugar pode relacionar-se a muitos fatores, como questões históricas, de evolução urbana, patrimônio edificado, cultura e hábitos daquela população.

Quando a cidade e seus moradores têm domínio sobre os elementos que constituem a história e a imagem daquele lugar tendem a apropriar-se melhor do seu território e demonstrar aos seus visitantes sua identidade; ou seja, o que a diferencia de todas as outras.

A identidade da cidade pode se mostrar como um importante elemento no processo de planejamento urbano, pois demonstra suas particularidades e características que a diferenciam das demais, compreende-se então que um dos desafios da gestão urbana é buscar referências de sucesso sem deixar as particularidades e identidades local.

Percebe-se a identidade dos lugares sob duas óticas distintas – a de quem pertence àquele local, ou seja, seus moradores, e a de quem a visita esporadicamente.

Neste estudo analisam-se os elementos físicos que interferem no processo de formação de identidade de um lugar, como elemento de análise a cidade de Canoas (RS), importante município da região metropolitana de Porto Alegre, que como pretendemos demonstrar possui pouca identificação e apropriação de seus usuários.

Percebe-se que, apesar da cidade apresentar elementos característicos particulares e que possam ser entendidos como formadores de identidade, a população, em geral, demonstra pouco sentimento de pertencimento ao local e conhecimento sobre sua história, o que investiga-se neste artigo, assim como de que forma a identidade pode ter se perdido e como poderia ser resgatada, visando melhorar o aspecto da cidade e a qualidade de vida dos seus.

CONTEXTUALIZAÇÃO – CRESCIMENTO ACELERADO E DESORDENADO DAS CIDADES BRASILEIRAS

O crescimento vertiginoso das populações em áreas urbanas, devido ao processo acelerado de industrialização na década de 1970, provocou êxodo do campo e migração das populações para cidades. “Nas décadas de 60 e 70 ocorreu uma significativa migração campo/cidade, em direção principalmente às cidades de maior porte” (FERREIRA, 2000; ELESBÃO, 2007 apud MARCOS, HASENACK E HOFFMANN, 2017, p.72).

A rápida transição entre o campo e a cidade acarretou problemas urbanos, devido à falta de planejamento para absorver as demandas da população. Diversos autores indicam que as cidades brasileiras têm problemas nos temas que tangem à identidade urbana, muitos relacionados aos processos de expansão desordenada.

“[...] Movimentos migratórios para cidades se caracterizam por momentos de pico [...] Essa situação aguça o descompasso entre a oferta de serviços e infraestrutura e as demandas da população [...]. Associadas, há falta de identidade e ausência da sensação de pertencimento da população migrante pela não relação de origem com essas cidades [...]” (RIBEIRO E VARGAS, 2015, p.19)

Compreende-se a relevância do tema a muitas das cidades brasileiras, que tiveram suas identidades perdidas em meio a processos acelerados de urbanização; portanto, visando contribuir com a conservação da imagem destas cidades, este artigo investiga sobre o tema da identidade, buscando sinalizar quais aspectos físicos são mais relevantes para a formação de identidade, e que poderiam ser valorizados, a fim de gerar maior pertencimento e qualidade de vida aos usuários do espaço urbano.

IDENTIDADE URBANA

O sentimento de apropriação do espaço é tão importante, pois coloca o usuário como protagonista, gera a sensação – e uma sensação real – de que o espaço urbano o pertence, assim como seu ambiente particular, e com isso o anseio de protegê-lo como sendo de sua propriedade – e é. “O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado” (TUAN apud LIMA, 2009, s.p.).

Este artigo trata da formação de identidade dos “lugares”, portanto, é necessário entender o uso do termo “lugar”, que é bastante diferente de “local”.

Lugares não estão relacionados com localização, mas sim com significado, para Tuan (1983, p.83) “quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar”. Este estudo, por tratar de questões de identidade, que estão interiramente ligadas a apropriação e significado, adotará este termo.

Parece muito evidente que somente nos apropriamos daquilo com o qual nos identificamos. “A identidade gera o sentimento de pertencimento, a referência que nos orienta enquanto cidadãos.” (LERNER, 2015, p.13). Desta forma o tema da identidade urbana passa a ter relevância, pois cria particularidades que interferem na imagem do lugar – seja este um bairro, cidade, estado ou até um país. A identidade é um dos aspectos, que segundo Lynch (1960, p.12) resulta na imagem da cidade.

Para Lynch (1960, p.18), uma boa imagem dos ambientes pode ser analisada a partir dos seguintes aspectos: identidade – a sua distinção em relação a outras; estrutura – ou seja, sua relação espacial; e por fim, significado para os usuários. Ainda que se saiba da importância de todos para formação de uma boa imagem das cidades, este estudo detem-se a compreender as questões de identidade e os elementos que contribuem para a formação da identificação dos lugares.

Quando possuímos uma identidade – uma marca – geram-se mais chances de engajar os usuários nas questões do espaço compartilhado. “[...] identidade coletiva, construída no cotidiano, dá ao indivíduo o sentido de pertencer a uma cidade, o que é um componente de qualidade de vida fundamental. [...]” (LIMA, 2009, s.p.).

Percebe-se que as formas de geração de identidade são as mais distintas, ou seja, nem sempre se dão pelo mesmo processo, sejam estes construídos pelo tempo, de forma orgânica, ou pela gestão da cidade. Podem ter cunho histórico, relacionado à paisagem natural, a práticas sociais, assim como muitas outras possibilidades; o que fica evidente em todas é que a identidade as diferencia das demais cidades. “[...] Falamos de identidade, mas não no sentido de igualdade com outra coisa qualquer, mas significando individualidade ou particularidade. [...]”. (LYNCH, 1960, p.18).

Mourão e Bomfim (2011, p.223) apresentam estudos acerca da identidade social urbana, que evidenciam a possibilidade de geração de identidade através de elementos naturais ou construídos:

“Alguns espaços urbanos são simbólicos e prototípicos de um lugar, como elementos geográficos [...] ou elementos arquitetônicos e urbanísticos. [...] Elementos geográficos como o Rio Nilo na cidade do Cairo ou a Baía de Guanabara no Rio de Janeiro, e elementos arquitetônicos como a Torre Eiffel em Paris ou a Estátua da Liberdade em Nova York, marcam seus lugares no espaço urbano e na identidade de seus habitantes.” (MOURÃO E BOMFIM, 2011, p.233).

As construções de identidade dos lugares podem dar-se das mais distintas formas, sejam elas orgânicas ou construídas, ou até combinadas. “[...] entendo por identidade o processo de construção de significado com base em um atributo cultural, ou ainda, um conjunto de atributos culturais inter-relacionados [...]”. (CASTELLS apud LIMA, 2009, s.p.).

Apesar da possibilidade de construção de imagem através de diversos elementos, parece ser a identidade criada a partir da construção histórica a situação mais evidente e clara de se compreender.

“[...] memória, identidade e história apresentam-se em um processo de interação e construção: a memória constitui identidade, à medida que reforça através de lembranças a unidade e continuidade do si mesmo ou o sentimento de pertencimento a um grupo; ao mesmo tempo, ela é constituída pela identidade, uma vez que o processo de identificação agirá na seleção e configuração dos episódios a serem lembrados, reordenando-os em uma nova história.” (BAUER, 2004, p. 31).

Este artigo foca-se nas construções de identidades dos lugares através de elementos físicos, pois entende-se identidade como elemento importante para boa legibilidade e qualidade das cidades. “Na relação entre diversidade, identidade e coexistência reside um dos segredos da segurança e da saúde da cidade.” (LERNER, 2015, p.13).

Conceito de identidade

Segundo o dicionário Caldas Aulete, uma das definições da palavra identidade é o “conjunto de características próprias de uma pessoa, um grupo etc. que possibilitam a sua identificação ou reconhecimento”. A definição etimológica do termo identidade mostra que é algo que possa diferenciar aquele elemento, ou seja, o que o torna diferente de todos os outros.

Para Lima (2009, s.p.), o conceito de identidade, assim como o de pertencimento, só tem sentido se relacionado à alteridade, pois a propriedade de alguém ser idêntico a si mesmo só ocorre se for em relação à diferenciação do outro. Conclui-se que para gerar identidade é preciso gerar diferenciação; ou seja, é preciso se parecer apenas consigo mesmo, buscando as características que o faz único.

Para Castells (2018, p.54), identidade é o processo de construção de significado a partir de um atributo cultural ou de um conjunto de atributos inter-relacionados. Corroborando com a ideia de Castells, Siqueira (2009, s.p. apud PEREIRA e NOGUEIRA, 2013, p.87) relaciona a construção de identidade com as transformações sociais, culturais e históricas que trazem mudanças e impacto à vida das pessoas.

O mesmo raciocínio da formação de identidade de um indivíduo pode ser estendido à identidade urbanística, que segundo Lima (2009, s.p.) é a capacidade de uma determinada área da cidade se diferenciar de outra através da materialização de signos e símbolos, sejam estes novos ou de permanências históricas, que distinguem a cultura de um povo, como seus costumes, crenças e tradições.

Os atores principais da cidade são seus usuários, que são dotados da capacidade evolutiva, portanto, para chegarmos às análises sobre identidade urbana, fez-se importante compreendermos a construção da identidade humana.

“A dimensão temporal é fundamental para a articulação de identidade humana, pois é através da história pessoal que a identidade é construída. Dessa forma, apesar da sensação que se tem que a identidade é permanente, ela está em constante possibilidade de mudanças, pois os indivíduos não se mantêm os mesmos durante suas histórias de vida.” (LIMA, 2009, s.p.).

Compreende-se através da fala de Lima (2009, s.p.), que as identidades podem sofrer alterações, as pessoas estão em constante evolução; assim também se dá com os lugares, que podem sofrer alteração de identidade, devido novas ações e evoluções históricas.

A evolução histórica e morfológica é muito particular de cada lugar; portanto, podem ajudar na compreensão da identidade gerada nos tempos atuais, ou até mesmo, na falta de identificação que aquele determinado lugar enfrenta. Torna-se importante conhecer as relações que se deram ao longo do tempo e como a história daquele lugar influenciou no seu processo de formação espacial.

Elementos físicos formadores de identidade de um lugar

Este artigo detem-se aos elementos físicos, com maior interesse na influência do patrimônio cultural edificado, assim como da evolução urbana, na geração de identidade. Ao destacarmos os elementos físicos na formação de identidade de um lugar, evidenciamos a importância da arquitetura neste processo, por entendermos que a identidade é construída, além da memória, a partir de um viés espacial.

“[...] a identidade se reflete nos vínculos que estabelecemos com os espaços da cidade, seus elementos de referência – patrimônio histórico, rios, ruas, praças e parques, edifícios emblemáticos -, que passam a fazer parte construtiva do nosso cotidiano. [...]” (LERNER, 2015, p.13).

Evolução do tecido urbano

A capacidade de criação de identidade a partir da evolução urbana será um dos principais pontos de análise do estudo de caso, visando investigar como as decisões de planejamento e a forma como a cidades se expandem influenciam para manutenção ou perda de identidade de um determinado lugar.

Entende-se o processo de evolução e expansão urbana como primordial na formação de identidade, pois dotado de caráter histórico, conta os processos pela qual a cidade

passou para chegar as configurações espaciais atuais, assim como um indivíduo carrega marcas da sua própria história na formação de sua identidade.

Cada um de nós carrega em suas personalidades traços e reflexos do que vivemos ao longo de toda nossa trajetória. Há o entendimento de que nas cidades se dá da mesma forma, as decisões e os rumos tomados pelo parcelamento do solo, que influenciam no crescimento espacial da cidade, interferem nas relações dos usuários com os espaços. Cada decisão tomada pelos gestores trará reflexos futuros, gerando identidade ao lugar ou contribuindo para falta desta. Compreende-se que a identidade do lugar nasce através de sua história. “A noção de identidades territoriais nasce da história do lugar, do papel dos sujeitos identificados com a especificidade da construção do território.” (COELHO apud LIMA, 2009, s.p.).

Os caminhos tomados pela expansão de uma cidade têm capacidade de manter a identidade ou destruí-la. A valorização do patrimônio arquitetônico ou o isolamento destes; a relação dos usuários com o espaço da cidade que deu origem a urbanização daquele lugar ou o rompimento com estes; são formas de crescimento que são capazes de transformar a identidade daquele lugar.

Compreende-se então, que os eventos de expansão urbana sempre deixarão marcas naquele espaço já consolidado. Lamas (2000, p.112) diz que “[...] Qualquer cidade evoluiu encadeando, pedaço a pedaço, modificações na sua forma [...]”. É importante observarmos como a cidade se transforma e o quanto isso influencia na identidade do lugar.

Patrimônio cultural edificado

Segundo Castriota (2009, p.61), patrimônio cultural pressupõe uma relação reflexiva entre o passado e a tradição, e fará sentido apenas quando no âmbito da modernidade. Patrimônio cultural é o que nos faz criar e cultivar relações com o passado daquele lugar, povo e cultura, ou seja, manter a sua história viva nos tempos contemporâneos.

Ao conservarmos o patrimônio edificado, mantemos viva as histórias daquele local. Choay (2001, p.18) nos explica que patrimônio não se trata de qualquer edificação antiga, mas de determinadas que guardam a memória daquele lugar.

“[...] Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica, religiosa, nacional, tribal ou familiar. [...]” (CHOAY, 2001, p.18).

O patrimônio cultural, por estar dotado de histórias e memórias, mostra-se como um dos principais elementos físicos na formação e manutenção da identidade dos lugares. Lynch (1960, p.11) afirma que todo cidadão possui relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memória e significações.

Patrimônios edificados trazem consigo as bagagens de formação daquele espaço, carregam a história congelada em sua materialidade e a identidade urbana através da dimensão territorial e temporal. Além de conservarem a história do lugar – seu processo de formação - e a história da arquitetura – exemplares de cada época -, a manutenção do patrimônio cultural edificado auxilia na criação de marcos na cidade, elementos que se diferenciam das demais edificações do lugar, atuando também como referências de localização.

No entanto, o principal papel da conservação do patrimônio edificado está na capacidade de manter a história e a cultura daquele lugar vivas, ainda que em convívio com a contemporaneidade.

O CASO DO MUNICÍPIO DE CANOAS

Grande parte das cidades brasileiras possuem problemas de identidade, visando investigar os possíveis causadores desta situação, este estudo analisa o caso do município de Canoas (RS), que aparenta ter pouca identidade.

Localização geográfica do município

Canoas é um município gaúcho, localizado na região metropolitana de Porto Alegre. Os limites municipais se dão com as cidades de Porto Alegre ao sul, Cachoeirinha a leste, Esteio ao norte, Nova Santa Rita a noroeste.

Mapa de localização de Canoas em relação ao Rio Grande do Sul



Fonte: Elaborado pela autora.

Mapa de localização de Canoas em relação ao Região Metropolitana de Porto Alegre



Fonte: Elaborado pela autora.

Canoas enfrenta problemas de conexão e mobilidade, causados pela existência de duas barreiras construídas que cortam a cidade no eixo norte-sul, a BR-116 e a Linha 1 da Trensurb (trem metropolitano). Estas barreiras isolam fisicamente o centro da cidade e dificultam sua relação com os demais bairros.

Barreiras físicas construídas



Fonte: César Barbosa / Sul21.

Contexto socioeconômico do município

Canoas é considerada uma cidade média brasileira (entre 100 mil e 500 mil habitantes), com população estimada pelo IBGE, em 2017, de 343.853 habitantes, sendo a quarta cidade mais populosa do Rio Grande do Sul. A cidade possui território de 131.096km² e densidade demográfica de 2.470,15 hab/km², uma média considera alta para o estado e

até mesmo para o país, segundo dados do IBGE, o que demonstra uma cidade bastante concentrada.

Com a totalidade de seu território em zona urbana e participante da região metropolitana de Porto Alegre desde o início desta, em 1973, Canoas é um município que convive com todas as dificuldades e vantagens da vida urbana, portanto, questões do planejamento urbano estão sempre nas pautas do município.

A economia da cidade é bastante relevante para o estado, apresentando o 3º maior PIB do Rio Grande do Sul, em 2015, segundo a Fundação de Economia e Estatística (FEE), ficando atrás apenas de Porto Alegre e Caxias do Sul. A economia da cidade está baseada no setor de serviços, que representava 72,34% do Produto Interno Bruto (PIB), em 2013, segundo dados do Instituto Canoas XXI, seguido pelo setor industriário, com 27,63%, estas características econômicas são comuns as grandes cidades gaúchas.

Evolução do tecido urbano e discussões

Diversos autores (SILVA, 1964; PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 2004a; MARCOS, HASENACK E HOFFMANN, 2015) apontam o ano de 1874 como início do desenvolvimento urbano de Canoas, marcado pela inauguração da estrada de ferro entre São Leopoldo e Porto Alegre e uma das estação no entao Capão das Canoas.

Estação de trem Capão das Canoas em 1900



Fonte: BASTOS, Ronaldo Marcos / Porto Alegre - uma história fotográfica.

Canoas já nasce contrariando o óbvio no que diz respeito a expansão urbana; as cidades de interior tendem a crescer no entorno de sua primeira sede e concentração humana, neste caso, a sede da Fazenda Gravataí, local onde radicou-se o povoador da cidade, Francisco Pinto Bandeira; porém, a instalação da estrada de ferro deslocou o desenvolvimento para a área as margens da estação. (SILVA, 1964, p.191).

A presença de uma estação da ferrovia nesta localidade foi decisiva para sua urbanização. A estação teria sido o marco de uma nova centralidade; a partir dela teria se iniciado o loteamento das terras, pelo então proprietário Major Vicente Ferrer da Silva Freire

(PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 2004a, p.22), com o intuito de instalar naquela localidade uma estação de veraneio de famílias abastadas da capital (SILVA, 1964, p.121). O Major Vicente Ferrer, no intuito de urbanização teria convidado inclusive um arquiteto, Luís Milanez, para radicar-se no povoado, que juntamente com seu filho, Fioravante Milanez, teriam sido importantes construtores da época (SILVA, 1964, p.152).

Percebe-se nos primórdios da história de Canoas que essa nasceu a partir de recortes e desmembramentos de grandes fazendas, onde cada herdeiro do povoador Francisco Pinto Bandeira fez conforme suas conveniências, desta forma a cidade se desenhou como uma soma de diferentes loteamentos.

Acontecimentos dos primeiros anos da vida urbana do município teriam resultado em traçados viários atuais, conforme aponta Silva (1964, p.128), acerca dos conflitos envolvendo a propriedade de Henrique Witrock. Silva transcreve, em sua obra “As origens de Canoas”, cartas trocadas sobre uma estrada que estaria passando pela propriedade de Witrock, fazendo a conexão entre a estação da estrada de ferro e o leste da cidade, para solucionar tal empasse o Major Vicente Freire teria cedido parcela de terra para tal conexão. O autor aponta que esta seria atualmente a Rua Domingos Martins, onde encontra-se, inclusive, a Casa Witrock, edificação tombada pelo município.

“O estudo de outros documentos, inclusive um esboço da planta, permitiu verificar que a estrada cedida por Vicente Freire, ao lado do terreno de Witrock, é hoje a Rua Domingos Martins, e se dirigia da estação para leste, rumo à Estância Velha. [...] Ainda hoje a Rua Domingos Martins conserva seu trecho junto à Estrada Federal a curva feita pelas carretas, quando, ao desviar da direção antiga, sobre o terreno de Witrock, passa a usar a estrada cedida por Vicente Freire. Também no seu desenvolver rumo à Estância Velha, [...] traçado que hoje tem a Rua D. Rafaela [...]” (SILVA, 1964, p.128).

Traçado da Rua Domingos Martins



Fonte: adaptado de Google Earth (2018).

Apresenta-se, ao longo deste capítulo, uma relação entre o território atual de Canoas e a evolução do tecido urbano, apontando o crescimento através de bairros e loteamentos. A urbanização, iniciada as margens da estação da estrada de ferro, deu origem ao atual Centro da cidade.

Mapa de expansão territorial - Centro



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Canoas passava a ter um crescimento, após a consolidação da estação de veraneio e com a ampliação do loteamento no final da última década do século XIX. Segundo Penna, Corbellini e Gayeski (2004a, p.23), a Estação de Veraneio logo perdeu forças e o local despertou interesse dos homens de negócio, o que influenciou para o crescimento acentuado.

Silva (1964, p.157) aponta o ano de 1898 como o da inauguração da primeira capela canoense, o que segundo sugere teria este fato deslocado o desenvolvimento urbano para as proximidades da igreja, o que hoje seria o lado leste da BR-116. Penna, Corbellini e Gayeski (2004a, p.23) indicam que mais tarde, após a emancipação da cidade, um dos prefeitos teria tentado transferir o centro administrativo para esta região, o que se executado teria interferido intensamente nas configurações da cidade. Nesta hipótese, a região central não estaria hoje enclausurada entre a BR-116 e a linha da Trensurb; porém, seria uma decisão que teria excluído, mais ainda, o patrimônio histórico da cidade, deixando de lado o berço da urbanização de Canoas.

Apresenta-se a seguir, uma representação da localização aproximada da primeira capela, simulando o movimento de expansão do território, que teria deslocado a área do centro para esta região, hoje à leste da BR-116, caso a ideia do então prefeito tivesse se consolidado.

Esquema de localização da primeira capela



Fonte: adaptado de Penna, Corbellini E Gayeski (2004a, p.71) e Silva (1964, p.157).

“[...] foi o continuado retalhamento entre os herdeiros daquela Fazenda, que veio a determinar o crescimento desordenado e espalhado que a cidade apresenta nos dias de hoje [...] cada herdeiro, por sua vez, continuou retalhando sua herança para venda em lotes de chácaras e colônias. E quando [...] teve início o inusitado surto de povoamento, os novos proprietários puseram-se mais que depressa a fazer loteamentos, sem nexos entre eles, dando surgimento aos muitos bairros e vilas que hoje cobrem quase todo o território do distrito sede. E isto veio a ocorrer antes que os dois núcleos iniciados, um em volta da estação e o outro no alto da Rua Santos Ferreira, houvessem se consolidado em um só e com suficiente força centralizadora da vida urbana.” (SILVA, 1964, p.159).

A partir de 1909 alguns usuários dos trens de passeios teria passado a utilizar uma estrada de rodagens, junto a linha do trem, com o advento do automóvel, o que hoje representaria a Av. Guilherme Schell (VIEGAS, 2011, p.40). A planta do povoado, datada de 1914, mostra a presença da estrada e também o loteamento da área central, que chama a atenção por apresentar praticamente o mesmo traçado atual. Além da presença de localidades como 5 Colônias e Mato Grande, que hoje dão nomes a bairros; destaca-se ainda a presença do “Capão do Corvo”, apelido do parque mais conhecido da cidade, o Parque Getúlio Vargas.

Planta da área central do povoado de Canoas, 1914

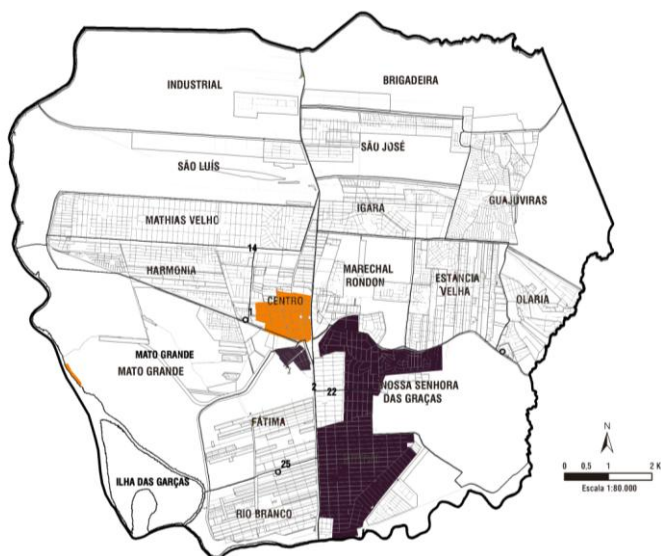


Fonte: Viegas (2011, p.41).

O povoado rapidamente tornou-se “cidade-dormitório”; Penna, Corbellini e Gayeski (2004a, p.44) explicam que o apelido deu-se em função dos altos valores das terras em Porto Alegre, o que teria atraído os trabalhadores das empresas da capital, migrantes oriundos do interior do estado.

O primeiro grande loteamento teria sido Niterói na década de 1930, quando Canoas ainda pertencia ao município de Gravataí. Nesta mesma década, tão decisiva para o rumo de Canoas, instalou-se próximo ao Centro, o 3º Regimento de Aviação, atual 5º Comando Aéreo Regional.

Mapa de expansão territorial - Décadas 1930/1940



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Fotografia aérea do Frigosul e vila anexa à empresa, década de 1950



Fonte: Viegas (2011, p.53).

O bairro Mathias Velho, que hoje é um dos maiores e mais importantes bairros residenciais da cidade, possuía características físicas parecidas com o Rio Branco e também sofreu muito com as cheias.

“Esta área de terra pertencente ao senhor Saturnino Mathias Velho foi explorada e ocupada com criação de gado e cultura de arroz. Por ser uma planície úmida, oferecia ótimas condições para desenvolver nela a cultura do arroz. A partir de 1950, a área toda passou de zona produtiva para zona residencial [...]” (SANTOS, 1981, p.20 apud PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 2000, p.18).

Parece evidente que uma área que possui características de arrozal não atenderia bem à moradia. Conforme Penna, Corbellini e Gayeski (2000, p.20), os compradores, iludidos com a promessa de um bairro planejado, foram surpreendidos com um loteamento sem infraestrutura adequada para a vida urbana, sofrendo com alagamentos, que só foram solucionados com a construção de diques de contenção décadas depois.

Viegas (2011, p.80) aponta que a municipalidade havia um projeto para retirada das famílias de áreas afetadas pelas cheias e criação de horto florestal com espécies apropriadas à áreas deste tipo, o que demonstra a necessidade de preocupação com o planejamento e a questão da moradia desde os primeiros anos da cidade.

A enchente de 1963



Fonte: Penna, Corbellini E Gayeski (2000, p.105).

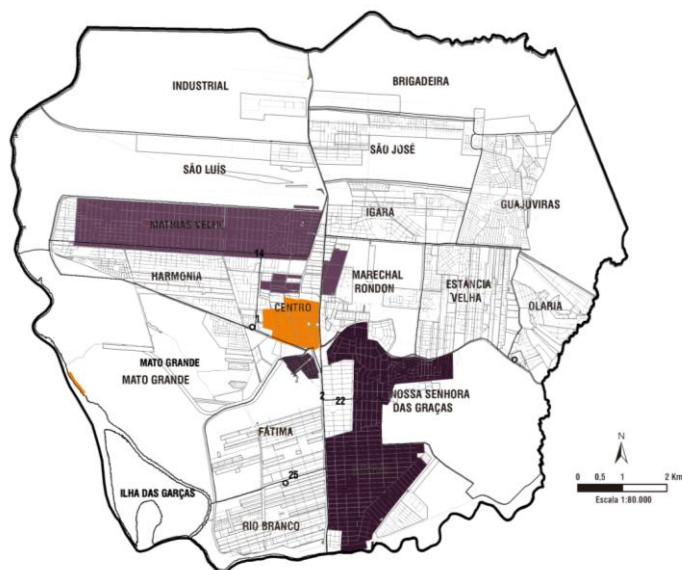
O bairro Mathias Velho registra um caso do descaso com o patrimônio cultural, o antigo casarão da família Mathias Velho foi demolido no final da década de 1980, onde posteriormente foi construído um Shopping Center.

Sobrado da família Mathias Velho



Fonte: Fotos Antigas de Canoas.

Mapa de expansão territorial - Década 1950



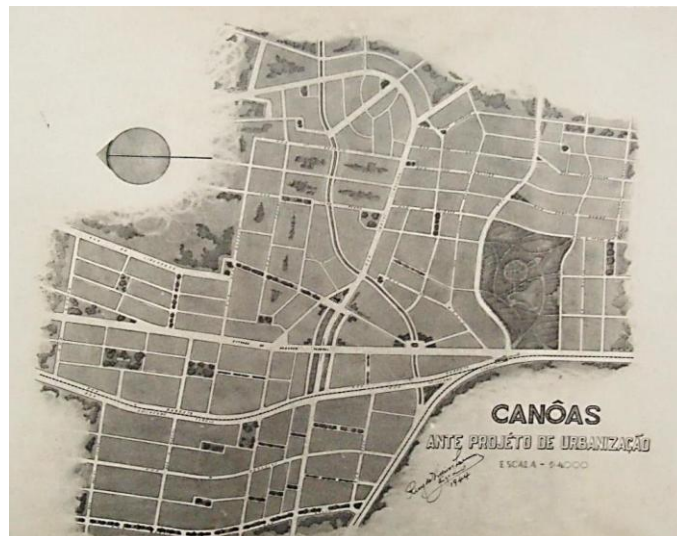
Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Em meio ao aparecimento destes bairros de operários, que tornavam Canoas em cidade-dormitório e a presença dos antigos casarões de veraneio, surgiu um Projeto de Reurbanização em 1944, tratando das questões urbanísticas da cidade e com o intuito de tornar o território produtivo à própria cidade e não somente atender aos seus vizinhos – seja como lazer ou como moradia, como acontecera até então. (VIEGAS, 2011, p.87). A necessidade de “reurbanização” estaria ligada também à forma como a cidade vinha crescendo:

“Quer da parte dos proprietários das chácaras de verão, quer da parte daqueles que dividiram as suas propriedades, não houve quem se lembrasse de reservar parte das suas terras para obras públicas, praças, jardins de recreio, espaços verdes, escolar, etc. daí se seguindo que Canoas nada tem de seu — é uma cidade sem patrimônio — uma cidade que tudo deve fazer com os seus limitados recursos.” (Projeto de Reurbanização, 1944 apud VIEGAS, 2011, p.90).

O projeto não tratava apenas de questões físicas relacionadas à reurbanização, mas também com a dupla identidade que apresentada. “[...] ao “reurbanizar” os seus cenários, a cidade não tenta transformar somente os seus territórios mas também a sua identidade urbana, que passa a ser legitimada através de um discurso em prol de um futuro industrial promissor. [...]” (VIEGAS, 2011, p.89).

Planta geral do Projeto de Reurbanização de Canoas, 1944

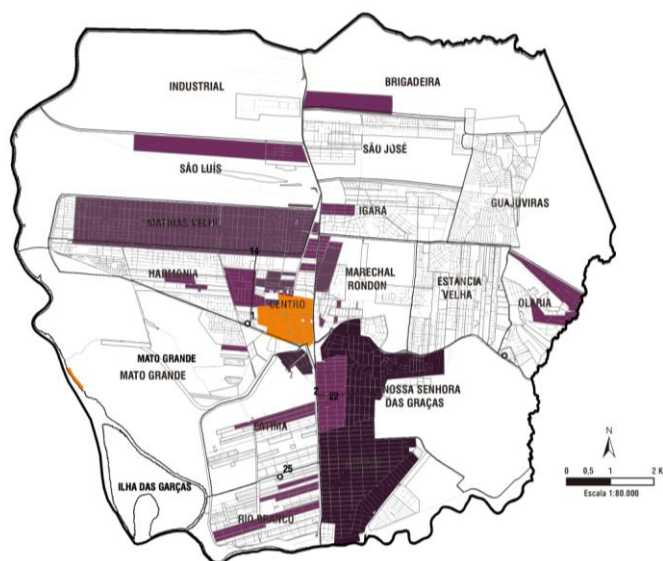


Fonte: Viegas (2011, p.103).

Além das mudanças que a cidade passava naquele momento, em 1946, segundo Conforme Penna, Corbellini e Gayeski (2004a, p.49), iniciaram as obras do que então se tornaria a BR-116. Os conflitos foram muitos, pois a estrada que cortava a cidade, nem sequer respeitou a topografia da cidade, cortando a parte mais alta da Rua Santos Ferreira. (PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 200a, p.46).

Da mesma forma que os já citados bairros, outros surgiram nas décadas seguintes, como o caso de São Luiz, São José e Igara, estes com melhor infraestrutura e com valor agregado, principalmente pela localização, em áreas mais apropriadas à moradia.

Mapa de expansão territorial - Década 1960

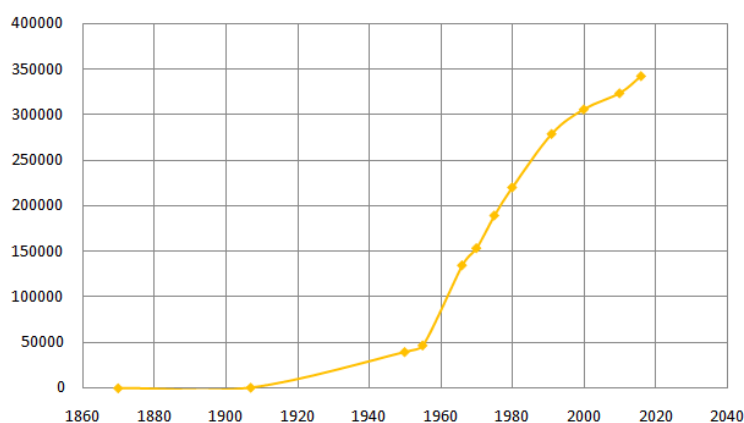


Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

A década de 1970 é marcada pela criação do Plano Diretor de Canoas e um crescimento populacional muito vertiginoso; porém, as preocupações eram com industrialização, crescimento econômico e ordenamento dos processos de urbanização, e a identidade seguiu em decadência.

“[...] o período que vai do final da década de 1960 até meados de 1980 é o de “modernização” de Canoas. Ou seja, quando os poderes constituídos passaram definitivamente a dirigir os processos de urbanização [...] a prioridade era o desenvolvimento industrial – e não o patrimônio cultural. [...]” (MARCOS, HASENACK E HOFMANN, 2017, p.78).

Gráfico de crescimento populacional de Canoas



Fonte: adaptado de Silva (1964) e IBGE.

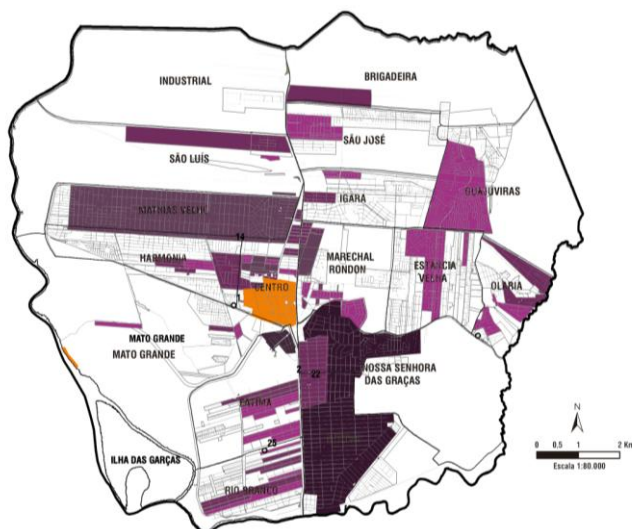
Ao que parece, as questões relacionadas com a expansão urbana e a curiosa e problemática configuração espacial em que se apresenta o centro da cidade atualmente, vem sendo motivo de preocupação desde que a cidade acelerou seu crescimento. Uma carta enviada ao comandante da Quinta Zona Aérea, pela Associação do Comércio e Indústria de Canoas, em 1971, destaca a problemática.

“[...] ASPECTO URBANO – Canoas, uma cidade como nenhuma outra igual ou até de menor importância, resente-se tanto da falta de aspecto urbano, por ser uma cidade tripartida, em razão dos cortes que lhe ocasionam, em toda sua extensão, a Estrada Federal BR-116 e a Rede Ferroviária Federal S.A., o que não lhe tem permitido criação de um centro urbano, além de originar uma série de outros graves problemas. [...]” (SILVA, 1978, p.167).

Apesar do crescimento vertiginoso, ainda havia bastante área de expansão, e o problema de moradia já se fazia presente, assim como em outras cidades de porte médio. Inicia-se, pelo Governo do Estado, através da Companhia de Habitação do Estado do Rio Grande do Sul (COHAB-RS), a construção de casas populares, onde se previa 30 mil unidades

habitacionais, este viria a ser o Bairro Guajuviras. (PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 1998, p.14).

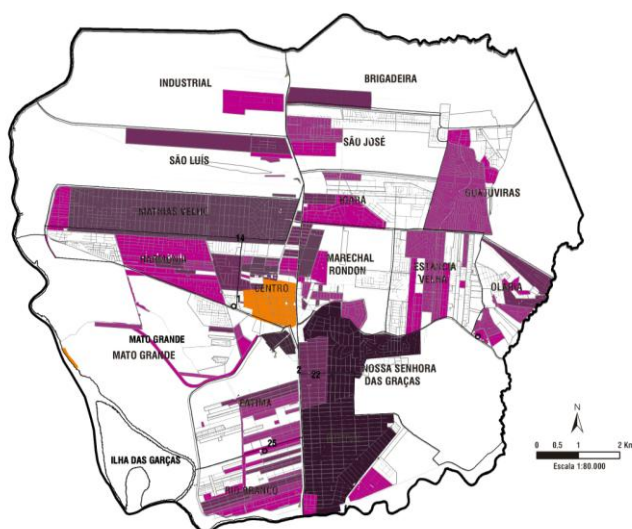
Mapa de expansão territorial - Década 1970



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

5.974 unidades habitacionais foram construídas e abandonadas, em meio à crise financeira que do país, as edificações ficaram quase 10 anos desocupadas, quando em 1987 se iniciou a ocupação das unidades pela população organizada. (PENNA, CORBELLINI E GAYESKI, 1998, p.14). O bairro Guajuviras convive hoje com muitos problemas sociais, possuindo as maiores taxas de homicídios de Canoas, a maior média de moradores por domicílio e os piores índices de infraestrutura, como pavimentação, arborização e presença de esgoto à céu aberto. (CANOAS, 2014).

Mapa de expansão territorial - Década 1980



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Destaca-se na década de 1980, a instalação do Trensurb, linha de trens urbanos que faz a conexão do eixo norte da Região Metropolitana. Em Canoas, a Trensurb utilizou o mesmo traçado da antiga linha férrea.

Centro de Canoas durante a instalação do Trensurb

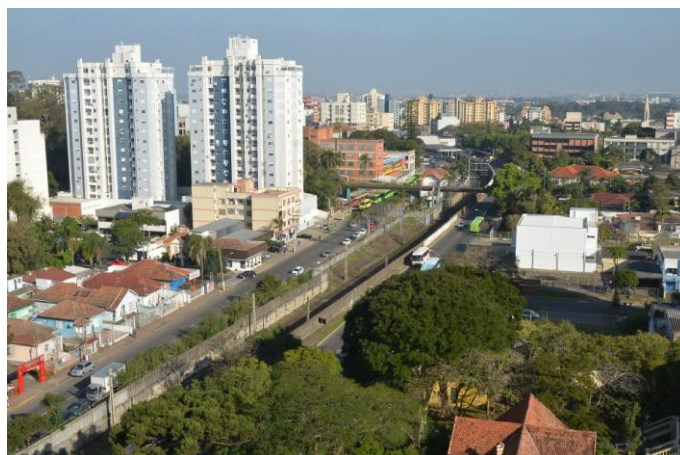


Fonte: autor desconhecido.

Ao mesmo tempo em que a inserção do novo modal de transporte impulsionou os movimentos pendulares diários, trouxe problemas em função de sua inserção urbana. A forma como foi implantado contribuiu mais ainda para o parcelamento da cidade pelo eixo norte-sul, dificultando a conexão entre os espaços da cidade e principalmente, enclausurando o centro entre duas barreiras físicas – a linha do trem e a BR-116.

Pode-se relacionar este momento da história com o esquecimento do patrimônio cultural edificado, visto que em sua maioria encontram-se na área central, que passa a sofrer graves problemas de mobilidade e de conexão com o restante da cidade após a instalação do Trensurb.

Parcelamento do Centro pelo Trensurb



Fonte: Paulo Pires / Diário de Canoas

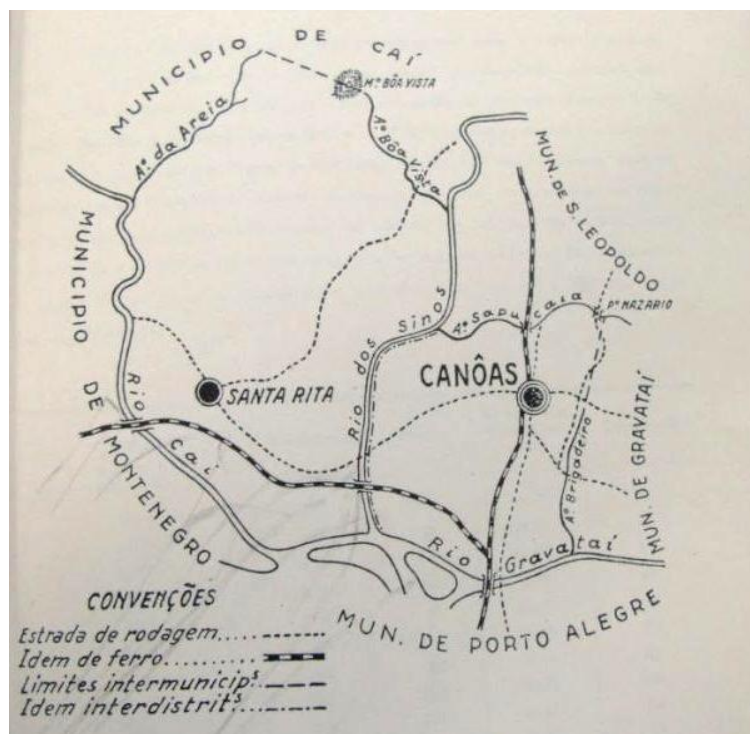
Mapa de expansão territorial - Década 1990



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

A primeira e única alteração nos limites territoriais do município é registrada em 1992, com a emancipação de Nova Santa Rita, até então 2º distrito de Canoas. Com isto, a cidade perde sua área rural e passa a ter território exclusivamente urbano.

Mapa da área total do Município de Canoas, 1939



Fonte: Viegas (2011, p.67).

Mapa de expansão territorial - Década 2000



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Atualmente o território da cidade apresenta-se bastante compacto, porém com diversos vazios urbanos, que aos poucos dão espaço a diversos condomínios fechados, que como Viegas (2011, p.143) destaca, constroem o território de Canoas, “[...] assim como os loteamentos “artificiais” de Canoas atrapalhavam o “crescimento natural” da cidade a partir de seu núcleo central [...]”.

Mapa de expansão territorial - Década 2010



Fonte: adaptado de Canoas (2014, p.155).

Destaca-se sobre o processo de evolução do território urbano de Canoas a forma como os loteamentos foram inseridos no tecido da cidade, desconectados entre si e ao longo de um eixo, no sentido Sul-Norte (linha do trem e BR-116). Esta situação sobrecarrega determinadas vias e dificulta a mobilidade na região, além de dar espaço a vazios urbanos.

Pretende-se destacar acerca deste processo como a acelerada urbanização interferiu na conservação de identidade do lugar; apesar do tema ser discutido em vários momentos pela sociedade e seus governantes, a identidade aparenta ter sido deixado de lado em prol do crescimento econômico.

PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO

Patrimônio tombado

Fundamentais para a proteção do patrimônio, as leis de tombamento demoraram a se concretizar em Canoas; enquanto as discussões acerca da preservação do patrimônio tiveram início no Brasil na década de 1970 (ZUBARAN, 2012, p.90 apud GRAEBIN, GRAEFF E GRACIANO, 2014, p.3), as preocupações com os bens de valor histórico foram tardias em Canoas, conforme apontam Graebin, Graeff e Graciano (2014, p.3).

O primeiro registro legal que aponta estas preocupações é a Lei Ordinária nº 3.875/94, que organiza as questões de patrimônio, porém, não elenca edificações. A proteção dessas só inicia a partir de 2007, quando se inicia a discussão acerca de políticas proteção. (GRAEBIN, GRAEFF E GRACIANO, 2014, p.10).

O plano diretor de 2008, Lei nº 5.341, é o primeiro a apresentar essas questões, demonstradas nas diretrizes gerais do Plano - “diretriz XIII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico.” (CANOAS, 2008), além da criação das Zonas Especiais de Interesse Cultural.

Localização do patrimônio protegido por tombamento



Fonte: da autora

Villa Mimosa

Casa das Artes Villa Mimosa



Fonte: Prefeitura Municipal de Canoas

A Villa Mimosa, que atualmente funciona como Casa das Artes, foi a primeira edificação tombada de Canoas, através do Decreto nº 635 de 29 de maio de 2009.

A edificação pertencia a família Ludwig, sua construção foi iniciada em 1904 e finalizada em 1923. Apenas a data em que foi construída – quando Canoas começa a se desenvolver – já aponta motivos para o tombamento, pois a edificação acompanhou o processo de desenvolvimento da cidade, mas a influencia da família para cidade evidencia mais ainda a importância da residência (GRAEBIN, GRAEFF E GRACIANO, 2014, p.7).

Villa Mimosa antes do tombamento



Fonte: Fotos Antigas de Canoas.

Em 2011, a casa foi entregue à população como Casa das Artes, um centro cultural para a cidade tão carente destes espaços.

Casa dos Rosa

Casa dos Rosa



Fonte: João Antônio de Carvalho

O local onde encontra-se a Casa dos Rosa possuía localização privilegiada no Capão das Canoas, em frente ao local da estação de trem. Segundo pesquisas do historiador Israel Boff (apud UNILASALLE, 2017), o lote pertenceu ao engenheiro responsável pela construção da estrada de ferro.

A edificação passou boa parte do último século abandonada e se deteriorando, com a ocorrência de dois incêndios, o último deles em 2012, quando a edificação já estava protegida.

Casa dos Rosa em situação de abandono



Fonte: Prefeitura de Canoas

O Decreto nº 752 de 13 de setembro de 2009 incluiu a edificação a lista de bens tombados e protegidos do município, sua restauração só se iniciou em 2015, com a conclusão no ano seguinte.

Casa dos Rosa no início da restauração

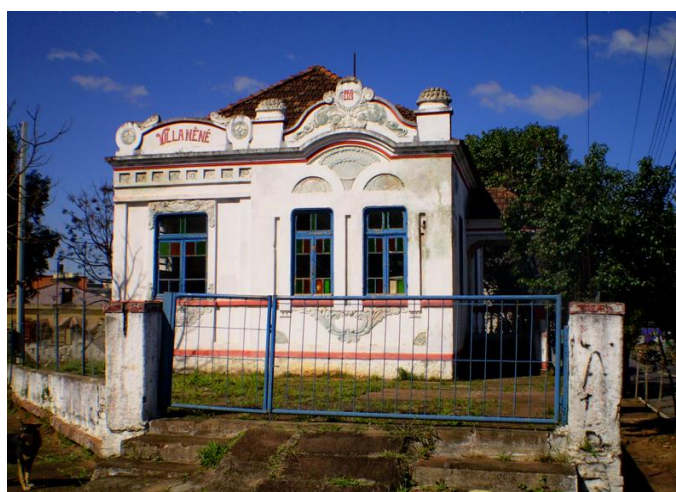


Fonte: Paulo Pires / Diário de Canoas

A edificação atualmente faz parte do Parque dos Rosa. A antiga casa abriga, segundo o site oficial da Prefeitura Municipal, o acervo do Museu Municipal Hugo Simões Lagranha, salas múltiplas para exposições, além de um café, localizado no anexo construído.

Villa Nenê

Villa Nenê



Fonte: Jorge Luis Stocker Jr.

A Villa Nenê é um dos imóveis que também recebeu proteção no ano de 2009, através do Decreto nº 1.062. Curiosamente, esta é a única edificação tombada fora da área central e a em pior estado de conservação.

O edifício protegido pelo tombamento desde 2009 recebeu cobertura com estrutura metálica para proteção, em 2013; porém, esta foi a única medida tomada a fim de proteger o imóvel; abandonada, a edificação sofreu um incêndio no começo deste ano, em 12 de janeiro, conforme aponta reportagem do Jornal Diário de Canoas.

Villa Nenê após incêndio



Fonte: Diário de Canoas

Casa Wittrock

Casa Wittrock



Fonte: Paulo Pires / Diário de Canoas

Jorge Gotthel Henrique Witrock foi um dos primeiros a comprar uma parcela de terra no Capão das Canoas, a família se estabeleceu no local em 1871 - bem próxima a estação, instalaram hotel e uma casa de negócios. (SILVA, 1964, p.121).

No mapa abaixo destaca-se o nome de Witrock, que aparece as margens da estrada de ferro, onde hoje está localizada a Casa Wittrock, bem tombada do município de Canoas, através do Decreto nº 293, de 09 de abril de 2010.

Esboço dos primeiros parcelamentos de terras de Canoas



Fonte: Silva (1964, p.130).

Antiga estação de trem

Antiga Estação de Trem



Fonte: Prefeitura Municipal

O prédio da antiga estação de trem de Canoas foi construído em 1934. A edificação foi erguida no local onde encontrava-se a primeira parada de trens da estrada de ferro. Segundo Viegas (2011, p.58), o prédio foi resultado de uma Comissão Pró Melhoramento, que aconteceu no início da década de 1930, a fim de substituir a antiga estação.

Prédio da estação em 1948



Fonte: IBGE apud Estações Rodoviárias do Brasil

Prefeitura Municipal

Edificação importante e ícone para o poder administrativo da cidade, o prédio da Prefeitura foi protegido, em 2010, através do Decreto nº 491.

Prefeitura Municipal



Fonte: Derli Colomo Júnior

Igreja Matriz São Luiz Gonzaga

Igreja Matriz São Luiz Gonzaga



Fonte: Vicariato de Canoas

O prédio da Igreja São Luiz Gonzaga foi tombado pelo município através do Decreto nº 519/2010. O inventário da cidade, caracteriza a edificação como de estilo gótico, com a presença de arcos ogivais. Este documento aponta ainda, que a igreja levou 12 anos para ficar completamente concluída. Sua construção teve início em 1926, mas a Paróquia teria tido sua origem em 1918, quando foi instalada uma capela.

Villa Joana

Villa Joana



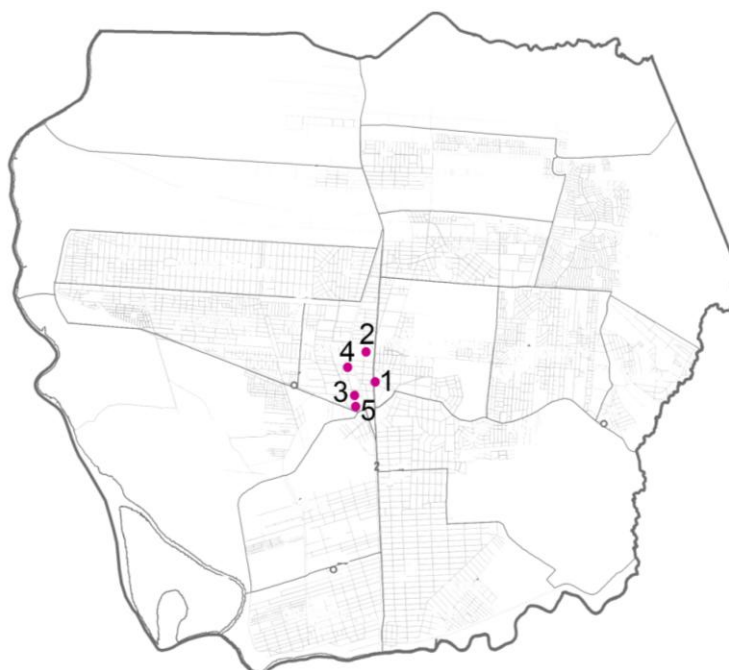
Fonte: Ministério da Cultura – SPAHN/Pró memória 10ºDR

A última edificação tombada como patrimônio municipal foi a Villa Joana, protegida pelo Decreto nº 275/2014. A Villa Joana foi residência do Professor Thiago Matheus Würth, cuja importância para a sociedade canoense justifica a proteção da edificação.

Patrimônio não protegido por tombamento

Devido a tardia proteção do patrimônio, pode-se imaginar que muitas edificações que ajudariam a remontar a história da cidade foram perdidas ao longo dos anos. Entretanto, algumas edificações ainda sobrevivem mesmo sem a proteção de tombamento. A seguir, elenca-se algumas das edificações, listadas no Plano Diretor em Zonas de Interesse Cultural.

Localização do patrimônio não protegido por tombamento



Fonte: da autora.

Praça do Avião

Praça do Avião



Fonte: Ulbratech – Rede Ulbra de Inovação

A Praça Santos Dumont, localizada às margens da BR-116, possui bastante visibilidade à quem cruza a cidade diariamente pela rodovia, o que torna o local bastante conhecido, funcionando como ponto de referência; apesar disto, nem a praça, nem o avião são tombados.

A Praça do Avião reforça a presença e a importância da FAB para a história de Canoas. O caça Gloster Meteor F-8, foi doada pela FAB à comunidade canoense, em 1968 (SILVA, 1978, p. 152).

Colocação do avião caça na Praça Santos Dumont



Fonte: Fotos Antigas de Canoas.

Taças da Corsan

Taças da Corsan



Fonte: Divulgação Corsan

Possuindo arquitetura marcante, os quatro reservatórios da Corsan possuem 25 metros de altura, foram construídas na década de 1970, para atender o abastecimento do área central e de alguns bairros lindeiros. O visual peculiar dos reservatórios o levou a serem eleitos cartão postal da cidade, em 1994.

Conjunto da Rua Araça

A Rua Araça guarda lembranças de uma Canoas bucólica. As edificações de propriedade particular, com caráter residencial, aparecem em Zonas Especiais de Interesse Cultural no Plano Diretor. Algumas delas seguem em uso por seus proprietários, enquanto outras ruem ao passar do tempo.

Residência Rua Araça, 169



Fonte: Jorge Luís Stocker Jr.



Residência Rua Araça, 154



Fonte: Jorge Luís Stocker Jr.

Residência na Rua Araça



Fonte: Jorge Luís Stocker Jr.

Residência na Rua Araça



Fonte: Jorge Luís Stocker Jr.

Casa dos Abadie

Casa Abadie



Fonte: Jorge Luís Stocker Jr.

A edificação conhecida como “Casa dos Abadie” é uma das inventariadas pela Prefeitura Municipal. Houve interesse por parte do poder público em protegê-la com tombamento, porém a edificação encontra-se irregular, conforme consta em relatório do Ministério Público acerca deste prédio.

O interesse se dá pela data de sua construção, sendo esta uma das poucas, construídas no Século XIX, que ainda restam na cidade. Percebe-se pela imagem, que a edificação encontra-se em avançado grau de deterioração, porém guarda traços e memórias do início da urbanização de Canoas.

Casa Geminada

Casa Geminada



Fonte: Ministério da Cultura – SPAHN/Pró memória 10ºDR

Residência geminada, esta edificação é inventariada devido sua diferenciação de composição arquitetônica. Construída de forma geminada, em 1933, a edificação de arquitetura residencial privada.

A COMPREENSÃO DO ESPAÇO SEGUNDO SEUS USUÁRIOS

Tratando-se de identidade, além de analisarmos as questões físicas e históricas, é importante percebermos como os usuários daquele espaço compreendem o lugar. Buscou-se esta compreensão através de duas óticas – a dos moradores e dos seus visitantes – através da aplicação dos questionários aos dois grupos e de mapas mentais a indivíduos do primeiro grupo.

Os questionários foram respondidos por 115 pessoas, sendo 96 delas moradores de Canoas e 19 não moradores.

Perfil dos usuários que responderam ao questionário

	SEXO		TOTAL	IDADE			
	Fem.	Masc.		15 a	25 a	45 a	+ 60
Moradores	82	14	96	12	56	21	7
Não moradores	13	6	19	1	15	3	0
			115				

Fonte: da autora.

A identidade de Canoas segundo seus moradores

Obtivemos 96 respostas oriundas de moradores de Canoas, sendo estes moradores de 15 dos 18 bairros da cidade, o que dá uma amostragem bastante ampla, visto que o bairro de origem pode interferir na percepção sobre os principais espaços da cidade.

No que diz respeito as vias mais importantes, as mais citadas foram a Av. Guilherme Schell (1), seguida pela Av. Getúlio Vargas / BR-116 (2), Av. Santos Ferreira (3) e Av. Boqueirão (4). Essas são vias arteriais de relevância para a cidade, que cortam grande parte do território de Canoas.

Vias mais citadas como sendo as consideradas mais importantes no questionário



Fonte: da autora.

No que se trata dos bairros canoenses, pôde-se perceber que para alguns moradores a identificação com o bairro de origem é bastante forte, o questionário apontou 37 respostas (38,5%) em que o bairro considerado como o mais importante é o mesmo de moradia. Porém, para grande parte dos entrevistados o Centro é considerado o mais importante bairro de Canoas, com 55,2% das respostas.

Quando questionados sobre uma edificação importante na cidade, chama atenção que a mais citada foi um edifício comercial privado, enquanto a segundo, a Villa Mimosa, teve a metade das citações, seguida por outras edificações de valor histórico, como a Casa dos Rosa e a Prefeitura Municipal.

Através do questionário, percebe-se que a Praça do Avião é, para os entrevistados, o espaço que melhor demonstra a imagem de Canoas, respondida como “a imagem que mais identifica a cidade” por 63 vezes, enquanto a segunda imagem mais citada, que obteve 8,3% das respostas foi a que apresenta o Park Shopping.

Praça do Avião



Fonte: Ulbratech – Rede Ulbra de Inovação

Park Shopping, vista a partir do Parque Getúlio Vargas



Fonte: Divulgação Multiplan

Percebe-se que o Patrimônio Cultural Edificado não apresenta relevância no imaginário do canoense, visto que as imagens relacionadas a este item não apresentam destaque nas respostas. Ainda no que diz respeito, apenas 4 pessoas responderam que consideram que a cidade cuida muito bem do seu patrimônio, enquanto 47 consideram que Canoas cuida do seu patrimônio, mas poderia cuidar melhor. 35 pessoas consideram que a cidade não cuida muito bem e 10 que a cidade não o preserva. Ou seja, apenas 4,2% dos entrevistados acreditam que a cidade cuida adequadamente do seu patrimônio histórico, e 95 dos 96 moradores de Canoas que responderam o questionaram declararam achar importante este cuidado.

A seguinte questão “Quais espaços públicos você considera mais importantes para a cidade?”, mostra que como principal espaço público da cidade, o Parque Getúlio Vargas, conhecido como Capão do Corvo. O parque esteve presente em 51% das respostas.

Recentemente, o parque foi ampliado como contrapartida da implantação de um Shopping Center. A área onde encontra-se o parque, é atualmente a região com maior quantidade de empreendimentos imobiliários; funcionando este como uma nova centralidade.

Área nova do Parque Getúlio Vargas



Fonte: Omar Freitas

Percebe-se ainda, com a relevância do Capão do Corvo nas respostas, que um espaço público de qualidade atrai usuários e cria pertencimento, capaz de gerar identidade a um lugar.

Pode-se compreender, através dos questionários, que o centro da cidade, berço da urbanização e bairro que concentra o Patrimônio Cultural, é considerado pelos moradores como espaço importante; porém, as edificações históricas são pouco citadas, compreende-se que a importância dada ao bairro é mais relacionado à função administrativa e comercial.

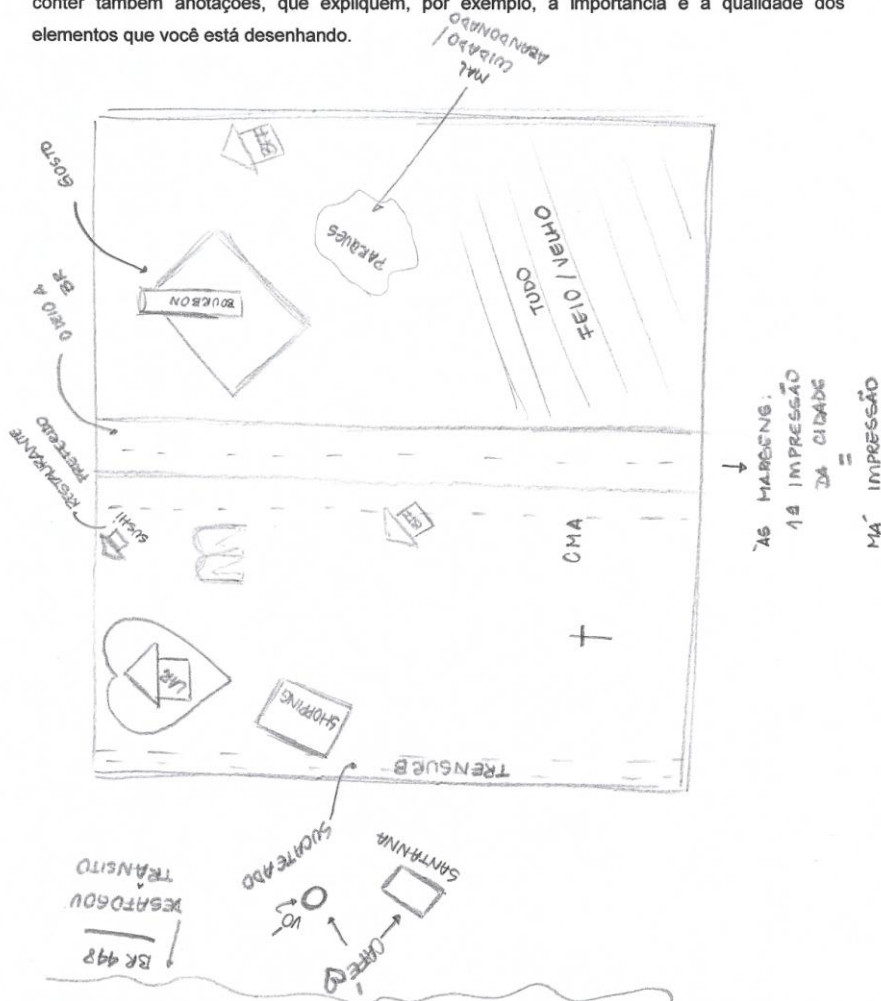
A percepção dos moradores de Canoas acerca do seu espaço foi analisada também através da aplicação de mapas mentais, onde pode-se perceber a relevância da BR-116 no imaginário dos canoenses. Apenas 1 dos 6 entrevistados não mencionou a BR-116, pois apresentou recorte mais aproximado de sua área de moradia. A BR-116 aparece ainda com anotações como a seguinte “às margens: 1ª impressão da cidade = má impressão”.



MAPA MENTAL

Idade: 27 Sexo: Feminino Masculino
Bairro que você mora: Centro

Gostaria que você desenhasse o mapa da cidade de Canoas, de forma simples, como se estivesse apresentando a cidade a um visitante, destacando os pontos que você acha mais relevantes, como lugares, edificações, ruas, espaços abertos, áreas de lazer. O mapa poderá conter também anotações, que expliquem, por exemplo, a importância e a qualidade dos elementos que você está desenhando.



Outra quase unanimidade entre os entrevistados é o Park Shopping e o Parque Getúlio Vargas (Capão do Corvo), o novo empreendimento já citado como criador de uma nova centralidade, esses aparecem em 5 dos 6 mapas mentais analisados.

Os entrevistados através de mapa mental citaram a região central com boa frequência (83,3%), para alguns o centro se apresenta através de suas características físicas, entre as duas barreiras construídas, enquanto para outros a área é destacada através de vias e marcos. Em um deles, o centro aparece destacado através da seguinte definição: “enforcado”.



MAPA MENTAL

Idade: 57 ANOS Sexo: Feminino Masculino

Bairro que você mora: CENTRO

Gostaria que você desenhasse o mapa da cidade de Canoas, de forma simples, como se estivesse apresentando a cidade a um visitante, destacando os pontos que você acha mais relevantes, como lugares, edificações, ruas, espaços abertos, áreas de lazer. O mapa poderá conter também anotações, que expliquem, por exemplo, a importância e a qualidade dos elementos que você está desenhando.



Mesmo questionados em desenhar a cidade como se estivessem apresentando à algum visitante, os entrevistados demonstraram pertencimento a seus lugares de moradia e não destacaram com tanta evidência pontos que indicam alguma identidade da cidade, porém, destacam a presença da BR-116, o que enfatiza a influência negativa que a rodovia apresenta ao trânsito e as conexões internas da cidade.

A identidade de Canoas segundo seus visitantes

Buscou-se compreender a percepção daqueles que não são moradores de Canoas, com o intuito de verificar a identidade passada pela cidade.

As vias mais citadas pelos não moradores são as que cortam a cidade no eixo norte-sul: a BR-116 (1), seguida pela Av. Guilherme Schell (2). Pode-se relacionar a importância destas vias para não moradores, ao fato de Canoas estar no eixo norte da Região Metropolitana, ligando muitas outras cidades à capital gaúcha.

Vias mais citadas pelos não moradores



Fonte: da autora.

Quando questionados acerca do bairro mais importante de Canoas, 12 dos 19 destacaram o Centro, evidenciando a importância da área central para as cidades.

No que se trata de edifícios marcantes, a maioria dos não moradores (53,6%) responderam não conhecer ou não considerar nenhum edifício importante. Dos edifícios citados, o único que obteve mais de 1 voto foi a Antiga Estação de Trem, os 4 votos que este edifício recebeu foram justificados pela importância histórica e relação do trem com a cidade.

Apresentadas 10 imagens de Canoas, sob o seguinte questionamento “Qual destas imagens mais identifica a cidade para você?”; assim como para os moradores, a que mais representa a cidade é a Praça do Avião, seguida pela imagem que representa a BR-116. Ambas encontram-se no eixo norte-sul, que corta a cidade, e como já mencionado, este é um importante trajeto para quem se desloca na Região Metropolitana.

Percebe-se com esta análise, uma outra identidade de Canoas, a de “cidade de passagem”, devido o grande número de movimentos pendulares realizados diariamente na Região Metropolitana, através da BR-116 e do Trensurb, que parcelam o território da cidade, com isso os elementos ao longo destes trajetos ganham força na construção da identidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que os processos históricos de formação e expansão territorial dos lugares têm importante relevância na construção e manutenção de sua identidade. Destaca-se ainda, o engajamento e sentimento de apropriação que uma boa identidade é capaz de gerar em seus usuários.

O objeto de estudo deste artigo – a cidade de Canoas – apresentou-se com pouca identidade, correspondendo a hipótese inicial. Tanto o levantamento e análise técnica, quanto a análise da percepção dos usuários, mostram que os canoenses não apresentam boa identificação e apropriação dos espaços da cidade. As principais causas que foram averiguadas ao longo deste estudo estão relacionadas ao crescimento acelerado do tecido urbano e a tardia preocupação com a preservação das edificações de valor histórico.

A cidade teve sua primeira identidade relacionada ao turismo e lazer, das famílias que utilizavam deste espaço como estação de veraneio. Porém, a evolução alterou a identidade, que passou a ser identificada como cidade dormitório, industrial, universitária. A alteração de identidades pode ter contribuído para que nenhuma fosse reforçada.

Percebeu-se que Canoas sofreu com diversos parcelamentos do solo independentes, que não conservaram unidade no território, trazendo problemas de mobilidade e conexões; além disso, estes receberam muitos migrantes, a maioria oriundos do interior do estado, no processo de êxodo rural, o que influenciou para a falta de apropriação pelos espaços de Canoas, visto que estes chegavam, mas tinham maior identificação com seu lugar de origem.

Esta não é uma crítica à uma cidade que acolheu tantas pessoas em busca de condições melhores de vida, trata-se de uma análise de como aconteceu de forma não planejada.

Percebe-se que, Canoas tem como principal ponto de referência e talvez, cartão postal, a Praça Santos Dumont (Praça do Avião), que não encontra-se entre os bens tombados pelo município. Ao que parece, essa apenas funciona como marco visual e de localização, poucas pessoas a visitam, fato que poderia ser melhor explorado com a melhoria do espaço público.

Compreende-se ainda, através dos questionários, que os espaços públicos dotados de qualidade são atrativos aos usuários, visto que o revitalizado Parque Getúlio Vargas (Capão do Corvo) obteve bastante destaque nas respostas.

Portanto, o que se sugere como forma de reforçar a identidade desta cidade é a manutenção das edificações de valor histórico existentes. Porém, não apenas a manutenção dos edifícios, mas a inserção destes na vida e cotidiano da cidade; ambientes com espaços públicos de qualidade e que ofereçam boas opções de lazer e cultura à seus usuários podem ser capazes de criar engajamento com a história e identidade do lugar.

“Os objetos valorizam-se não só pelo aspecto artísticos, como pela projeção sociocultural, integrando-se a vida cotidiana dos cidadãos. A procura por uma identidade requer muito mais que a manutenção de formas congeladas no tempo e a valorização plena das coisas.” (ADAMS, 2002, p 20 apud PEREIRA E NOGUEIRA, 2013, p.89)

Além de reforçar a identidade do lugar, atividades culturais e espaços de lazer, trariam diversificação de usos ao centro da cidade, onde o patrimônio se concentra, o que reflete em gerar maior segurança ao bairro.

Conclui-se, portanto, que a questão da identidade é um problema de algumas cidades e que Canoas sofre com a falta de apropriação de seus usuários; porém, ainda conserva elementos capazes, se bem tratados, de resgatar e/ou reforçar sua identidade.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, César. **[Barreiras físicas construída]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/noticias/2010/12/o-peso-das-prefeituras-do-pt-da-regiao-metropolitana-no-governo-tarso/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.
- BASTOS, Ronaldo Marcos. **Primeira Estação Férrea de Canoas -1900**. Porto Alegre, 12 jan. 2011. Disponível em: <<http://ronaldofotografia.blogspot.com/2011/01/primeira-estacao-ferrea-de-canoas-1900.html>> Acesso em: 21 ago. 2018. Blog: Porto Alegre – Uma História Fotográfica.
- BAUER, Márcio André Leal. **A construção social da identidade: um estudo nas organizações de agricultura ecológica em duas regiões do RS**. 2004. 190 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2004.
- CANOAS, Prefeitura Municipal de. **Estado da Cidade: um retrato de Canoas**. 2014. Canoas. Instituto Canoas XXI. Editora: Gráfica Quatro Estações. 2014
- CANOAS. **Decreto nº 1.062, de 01 de outubro de 2009**. Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Villa Nenê”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2009/107/1062/decreto-n-1062-2009-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-villa-nene>>. Acesso em: 31 ago. 2018.
- CANOAS. **Decreto nº 275, de 01 de outubro de 2014**. Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Villa Joana”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2014/28/275/decreto-n-275-2014-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-villa-joana?q=DISP%D5E%20SOBRE%20O%20TOMBAMENTO%20DO%20IM%D3VEL>>. Acesso em: 02 set. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 293, de 09 de abril de 2010.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Casa Witrock”. Disponível em: <<https://c-mara-municipal-de-canoas.jusbrasil.com.br/legislacao/897069/decreto-293-10>>. Acesso em: 31 ago. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 311, de 14 de abril de 2010.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Antiga Estação de Trem”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2010/32/311/decreto-n-311-2010-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-antiga-estacao-de-trem?q=DISP%C3%95E+SOBRE+O+TOMBAMENTO+DO+IM%C3%93VEL>>. Acesso em: 01 set. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 491, de 16 de junho de 2010.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Prédio da Prefeitura”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2010/50/491/decreto-n-491-2010-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-predio-da-prefeitura?q=DISP%D5E%20SOBRE%20O%20TOMBAMENTO%20DO%20IM%D3VEL>>. Acesso em: 01 set. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 519, de 23 de junho de 2010.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Igreja São Luiz Gonzaga”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2010/51/519/decreto-n-519-2010-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-igreja-sao-luis-gonzaga-2010-06-23.html>>. Acesso em: 31 ago. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 635, de 29 de maio de 2009.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Villa Mimosa”. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/decreto/2009/63/635/decreto-n-635-2009-dispoe-sobre-o-tombamento-do-imovel-villa-mimosa-2009-05-29>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

CANOAS. **Decreto nº 635, de 29 de maio de 2009.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Casa dos Rosa”. Disponível em: <https://c-mara-municipal-de-canoas.jusbrasil.com.br/legislacao/899899/decreto-752-09?ref=topic_feed>. Acesso em: 31 ago. 2018.

CANOAS. **Lei nº 3.875, de 10 de agosto de 1994.** Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico municipal. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/lei-ordinaria/1994/387/3875/lei-ordinaria-n-3875-1994-organiza-a-protecao-do-patrimonio-historico-e-artistico-municipal>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

CANOAS. **Lei nº 5.341, de 22 de outubro de 2008.** Institui o plano diretor urbano ambiental de Canoas, dispõe sobre o desenvolvimento urbano do município de Canoas e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/lei-ordinaria/2008/534/5341/lei-ordinaria-n-5341-2008-institui-o-plano-diretor-urbano-ambiental-de-canoas-dispoe-sobre-o-desenvolvimento-urbano-no-municipio-de-canoas-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

- CANOAS. **Prefeitura Municipal.** Canoas, 2018. Disponível em: <<http://www.canoas.rs.gov.br>> Acesso em: 04 jul. 2018.
- CARVALHO, João Antônio de. **A casa dos Rosa.** 01 fotografia, color. Disponível em: <<http://destinosdosul.blogspot.com/2017/02/a-casa-dos-rosa-na-historia-de-canoas.html>>. Acesso em: 30 ago. 2018.
- CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade.** 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2018.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos.** São Paulo: Annablume, 2009.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade, 2001.
- COLOMO, Derli Júnior. **Prefeitura Municipal de Canoas.** 2018. 01 fotografia, color. Disponível em: < <http://www.canoas.rs.gov.br/wp-content/uploads/2018/04/Prefeitura-de-Canoas.ipgs>>. Acesso em: 30 ago. 2018.
- DIÁRIO DE CANOAS. **Incêndio na Villa Nenê.** 01 fotografia, color. Disponível em: < https://www.diariodecanoas.com.br/_conteudo/2018/01/noticias/regiao/2223824-incendio-destroi-a-villa-nene.html>. Acesso em: 31 ago. 2018.
- ESTAÇÕES FÉRREAS DO BRASIL. **Porteira na Estação de Canoas.** 01 fotografia, color. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/canoas.htm>. Acesso em: 02 set. 2018.
- FEDERAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<https://www.fee.rs.gov.br>>. Acesso em: 04 jul. 2018.
- FOTOS ANTIGAS DE CANOAS. **[Villa Mimosa].** Menio Park: Facebook, 22 dez. 2013. 01 fotografia, **preto e branco.** Disponível em: <<https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/a.395126910559913/594397687299500/?type=3&theater>> Acesso em: 31 ago. 2018.
- FOTOS ANTIGAS DE CANOAS. **Sobrado da família Mathias Velho.** Menio Park: Facebook, 4 nov. 2016. 01 fotografia, preto e branco . Disponível em: <<https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/a.393086314097306/432669000139037/?type=3&theater>> Acesso em: 14 set. 2018.
- FREITAS, Omar. **Parque Getúlio Vargas.** 01 fotografia, color. Disponível em: <<http://diariogaicho.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2017/02/domingo-para-curtir-os-amigos-e-a-familia-ao-ar-livre-no-capao-do-corvo-9713777.html>>. Acesso em: 17 set. 2018.
- GRAEBIN, Cleusa Maria Gomes; GRAEFF, Lucas; GRACIANO, Sandra Simone. Da residência da Família Ludwig à Casa das Artes: trajetória do primeiro patrimônio tombado de Canoas (RS). **Revista Memória em Rede (UFPEL)**, Pelotas, v. 4, n. 10. 2014.

IDENTIDADE. In: Caldas Aulete. Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/identidade>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA (IBGE). **IBGE: cidades@**: Rio Grande do Sul: Canoas: infográficos: dados gerais do município. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/canoas/panorama>>. Acesso em: 03 set. 2018

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2.ed. Lisboa: Fundação Colouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2000.

LERNER, Jaime. Prólogo à edição brasileira. In: GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. p. 12 – 13.

LIMA, Marcia Cristina Senra Marinho de. Cidade, identidade e os lugares de memória. **Revista Unimontes Científica**, Montes Claros, v.14, p. 1-11, 2012.

LIMA, Verônica Maria Fernandes de. A Construção do Conceito de Identidade Urbanística como Contribuição ao Campo do Desenho Urbano. **Cadernos do LINCC – Linguagens da cena contemporânea**, Natal, v. 3, n. 3., 2009.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo, SP: Livraria Martins Fontes, 1960.

MARCOS, Manoel Eduardo de Miranda; HASENACK, Heinrich; HOFMANN, Gabriel Selbach. Expansão urbana e alterações do uso e cobertura do solo no Município de Canoas (Rio Grande do Sul) no período 1984 a 2014. **Revista de Ciências Ambientais**, Canoas, v. 11, n. 3, p. 71 – 89, 2017.

MOURÃO, Alda Raquel Teixeira; BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz. Identidade Social urbana. In: CAVALCANTE, Sylvia; ELALI, Gleice A. (Org.). **Temas básicos em Psicologia Ambiental**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. p. 208 – 226.

MULTIPLAN. **Park Shopping**. 2017. 01 fotografia, color. Disponível em: <<http://multiplan.com.br/pt-br/a-empresa/noticias/multiplan-inaugura-seu-19o-shopping-parkshopping-canoas>>. Acesso em: 30 ago. 2018.

PENNA, Rejane; GAYESKI, Miguel; CORBELLINI, Dárnis. **Canoas – Para lembrar quem somos: Centro**. 2. ed. Canoas: La Salle, 2004a.

PENNA, Rejane; GAYESKI, Miguel; CORBELLINI, Dárnis. **Canoas – Para lembrar quem somos: Rio Branco**. 2. ed. Canoas: La Salle, 2004b.

PENNA, Rejane; GAYESKI, Miguel; CORBELLINI, Dárnis. **Canoas – Para lembrar quem somos: Mathias Velho**. Canoas: Gráfica Editora La Salle, 2000.

PENNA, Rejane; GAYESKI, Miguel; CORBELLINI, Dárnis. **Canoas – Para lembrar quem somos: Guajuviras**. Canoas: SMEC-DPESA, 1998.

PEREIRA, Sofia Laurentino Barbosa; NOGUEIRA, Samuel Soares Campos. Cidade e identidade: uma análise do projeto de revitalização do centro de Teresina. **Revista Equador (UFPI)**, v. 2, n. 2, p. 84 - 99, Teresina, 2013.

PIRES, Paulo. **[Parcelamento do Centro pelo Trensurb]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <https://www.diariodecanoas.com.br/_conteudo/2015/11/noticias/regiao/237500-rebaixamento-do-trem-no-centro-de-canoas-depnde-de-verbas.html>. Acesso em: 15 set. 2018.

PIRES, Paulo. **Casa dos Rosa**. 01 fotografia, color. Disponível em: <https://diariodecanoas.com.br/_conteudo/2015/08/noticias/regiao/205595-casa-dos-rosa-comeca-a-ser-restaurada.html>. Acesso em: 31 ago. 2018.

PIRES, Paulo. **Casa Wittrock**. 01 fotografia, color. Disponível em: <https://www.diariodecanoas.com.br/_conteudo/2018/05/noticias/regiao/2264665-casa-wittrock-guarda-muita-historia-imovel-tombado-esta-para-alugar.html>. Acesso em: 31 ago. 2018.

RIBEIRO, Helena; VARGAS, Heliana Comin. Urbanização, globalização e saúde. **Revista USP**. São Paulo, n. 107, p. 13 – 26, 2015.

SILVA, João Palma da. **As origens de Canoas**: conquista, povoamento, evolução. 2. ed. Canoas: Editora La Salle, 1964.

SILVA, João Palma da. **Pequena História de Canoas**. Canoas: Secretaria Municipal de Educação e Saúde, 1978.

STOCKER, Jorge Luís Jr. **[Casa Abadie]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://i.pinimg.com/originals/db/7a/13/db7a13e81e5f3fe8cf84e3c53a8f6232.jpg>>. Acesso em: 03 set. 2018.

STOCKER, Jorge Luís Jr. **[Residência Rua Araça, 154]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://i.pinimg.com/originals/b3/6b/44/b36b4459eed42c1c7dde3424c3a9c082.jpg>>. Acesso em: 03 set. 2018.

STOCKER, Jorge Luís Jr. **[Residência Rua Araça, 169]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://i.pinimg.com/originals/92/c2/a3/92c2a3e7b5115d624547535d8d19a066.jpg>>. Acesso em: 03 set. 2018.

STOCKER, Jorge Luís Jr. **[Residência Rua Araça]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://i.pinimg.com/originals/8a/0f/ba/8a0fbacd95b3d33d4cd253b70ac5299d.jpg>>. Acesso em: 03 set. 2018.

STOCKER, Jorge Luís Jr. **[Residência Rua Araça]**. 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://i.pinimg.com/originals/f0/eb/b5/f0ebb5f201893ef8f061db56ce851237.jpg>>. Acesso em: 03 set. 2018.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: DIFEL, 1983.

ULBRATECH. **Praça do Avião.** 01 fotografia, color. Disponível em: <<https://www.ulbratech.com.br/br/canoas.html>>. Acesso em: 30 ago. 2018.

VICARIATO DE CANOAS. **Igreja Matriz São Luiz Gonzaga.** 01 fotografia, color. Disponível em: <<http://vicariatodecanoas.blogspot.com/2015/08/nova-sede-do-vicariato-de-canoas.html>>. Acesso em: 30 ago. 2018.

VIEGAS, Danielle Heberle. **Entre o(s) passado(s) e o(s) futuro(s) da cidade: um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS (1929-1959).** 2011. 186 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2011.