

QUANDO A PRAÇA VIRA ESTACIONAMENTO O LAZER É DESPREZADO: UMA ANÁLISE DA REVITALIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL NO MUNICÍPIO DE IBIRAMA (SANTA CATARINA)

Recebido em: 01/05/2021

Aprovado em: 06/12/2021

Licença: 

Rubens Staloch¹

Faculdade Metropolitana de Rio do Sul (FAMESUL)
Rio do Sul – SC – Brasil

RESUMO: Pensar em projetos urbanos não pode ser uma ação meramente técnica. Se faz necessária reflexão acerca de ideais, tais como aqueles propostos por Lefebvre (2001) – “direito à cidade”, Gehl (2013) – “cidades para pessoas” e Farr (2013) – “urbanismo sustentável”. Neste sentido, o artigo tem como objetivo analisar o processo de revitalização da área central do município de Ibirama em Santa Catarina, focando a análise na praça Paul Aldinger, contextualizando o planejamento territorial urbano e relacionando-o com os conceitos supracitados. A metodologia seguiu a concepção de pesquisa qualitativa, exploratória, bibliográfica não-sistemática e aplicação de observação em campo na área revitalizada. Como resultado se pode colocar que, considerando o caso apresentado, para ser um projeto moderno, como é defendido pelos idealizadores e, adequado a este preceito, o mínimo de referencial de urbanismo sustentável e pensando no contexto de cidades para pessoas deveria ter sido contextualizado e implementado. Isto quer dizer que, a intervenção ora executada, deveria estar vinculada a ideia mais ampla de planejamento, incluindo a perspectiva de longo prazo e contemplando na referência conceitual questões mais do que técnico-estruturais. O espaço da praça Paul Aldinger deixou de ser (re)aproveitado como praça – local de encontro, lazer, comércio, expressão religiosa e cultural – em detrimento dos veículos automotores, enfatizando assim, um projeto tecnicista e com pensamentos fracos.

PALAVRAS-CHAVE: Ibirama. Revitalização. Praça Paul Aldinger. Praça estacionamento.

**WHEN THE SQUARE BECOMES A PARKING LOT, LEISURE IS
NEGLECTED: AN ANALYSIS OF THE REVITALIZATION OF THE
CENTRAL AREA IN THE MUNICIPALITY OF IBIRAMA (SANTA
CATARINA)**

¹ Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental (UDESC/FAED) / Mestre em Desenvolvimento Regional (FURB)/Graduado em Economia (UNIDAVI).

ABSTRACT: Thinking about urban projects cannot be a merely technical action. It is necessary to reflect on ideals, such as those proposed by Lefebvre (2001) – “right to the city”, Gehl (2013) – “cities for people” and Farr (2013) – “sustainable urbanism”. In this sense, the article aims to analyze the revitalization process of the central area of the municipality of Ibirama in Santa Catarina, focusing on the intervention in Paul Aldinger square and contextualizing urban territorial planning, relating it to the aforementioned concepts. The methodology followed the design of qualitative, exploratory, non-systematic bibliographic research and application of field observation in the revitalized area. As a result, it can be said that, considering the case presented, to be a modern project, as it is defended by the creators and, adapted to this precept, the minimum reference of sustainable urbanism and thinking in the context of cities for people should have been contextualized and implemented. This means that, the intervention now carried out, should be linked to the broader idea of planning, including the long-term perspective and contemplating in the conceptual reference more than technical-structural issues. The space of the Paul Aldinger square is no longer (re) used as a square - a place of encounter, leisure, commerce, religious and cultural expression - to the detriment of motor vehicles, thus emphasizing a technical project and with weak thoughts.

KEYWORDS: Ibirama. Revitalization. Paul Aldinger square. Parking square.

Notas Introdutórias

Compreender o processo de desenvolvimento de uma sociedade é realizar o que Santos (1977) denomina de formação sócio-espacial – F.S.E. Para o autor, é impossível realizar uma análise de um determinado território sem levar em consideração as interações dos objetos e ações, dos fixos e dos fluxos ao longo do tempo no espaço. A F.S.E. expressa o processo de desenvolvimento histórico de uma sociedade em que o homem transforma o espaço, “[...] a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações. [...] sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução” (SANTOS, 1977, p.84).

Santos ainda coloca que, “a evolução da formação social está condicionada pela organização do espaço, isto é, pelos dados que dependem diretamente da formação social atual, mas também das formações econômico-sociais permanentes” (1977, p. 90).

Nesta perspectiva, Lefebvre (2001, p.12), descreve a cidade como centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos, etc.).

Neste sentido, é preciso planejar as cidades a fim de proporcionar o “direito à cidade” como contextualiza Lefebvre (2001), incorporando nos projetos a perspectiva de Gehl (2013) de “cidades para pessoas”, promovendo participação e urbanismo sustentável nos moldes apresentados por Farr (2013). Nas áreas centrais, sobretudo, se fazem necessárias intervenções ou, manutenções, a fim de proporcionar espaços que contribuam para a amenização climática, articulação de fluxos, integração e atividades de lazer. As praças, mesmo para pequenos municípios, historicamente são associadas a locais não apenas de encontro, como também de entretenimento, realização de comércio e até como forma de expressão religiosa e cultural.

O artigo, então, tem como objetivo analisar o processo de revitalização da área central do município de Ibirama em Santa Catarina, ocorrida durante o ano de 2020, observando especificamente o contexto de intervenção na praça Paul Aldinger, a qual foi transformada em “praça estacionamento”. Ainda, tem como intuito despertar e sensibilizar os/as leitores/as a refletirem sobre a perspectiva de planejamento territorial, sobretudo urbano, considerando propostas de intervenções ou revitalizações e o quanto estas podem interferir no lazer e na qualidade de vida das pessoas.

O texto está subdividido em seis seções, assim apresentadas: i) notas introdutórias; ii) breves notas sobre os conceitos de espaço e território para pensar em planejamento territorial (urbano) e suas relações com o lazer; iii) breves sobre o processo formação sócio-espacial da região do Alto Vale do Itajaí e Ibirama (SC); iv) metodologia do estudo; v) evidências e resultados; e vi) notas finais.

Breves Notas sobre os Conceitos de Espaço e Território para Pensar em Planejamento Territorial (Urbano) e suas Relações com o Lazer

Pensar em território requer entender o espaço. Este é “dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidades e ação humana” (SANTOS, 1994, p. 49). Para compreendê-lo é preciso recorrer à categoria de análise de formação sócio-espacial (SANTOS, 1977, 1978). A base do território é o espaço, o qual o homem transforma a partir do seu trabalho, sua intervenção, pois “modo de produção, formação social, espaço [...] são interdependentes” (SANTOS, 1977, p. 86).

Se os territórios são definidos por um conjunto de objetos e ações, de fluxos e fixos, então, pensar em planejamento territorial é acompanhar/gerir o seu processo de desenvolvimento, a partir do entendimento da F.S.E., dos modos de produção, da relação (ou relações) do conjunto de objetos e ações, do controle dos fluxos e dos fixos.

O desenvolvimento “exige ênfase em processos, estruturas e na identificação dos agentes cruciais e das interações entre decisões e aquelas estruturas, procurando revelar os interesses concretos em jogo” (BRANDÃO, 2008, p. 3). Para Randolph (2016, p. 56), existe uma tríada relacional entre Planejamento, Desenvolvimento e Poder/Política, uma complexidade contraditória de processos e articulações, evidenciando o que Lefebvre (1992) relata sobre a produção social do espaço.

De acordo com o Ministério das Cidades, planejamento territorial é “definir o melhor modo de ocupar o sítio de um município ou região, prever os pontos onde se localizarão atividades, e todos os usos do espaço, presentes e futuros” (BRASIL, 2005, p. 14).

[...] pelo planejamento territorial, pode-se converter a cidade em benefício para todos; podem-se democratizar as oportunidades para todos os moradores; pode-se garantir condições satisfatórias para financiar o

desenvolvimento municipal; e podem-se democratizar as condições para usar os recursos disponíveis, de forma democrática e sustentável (BRASIL, 2005, p. 14).

Nestes termos, se pode evidenciar que há uma relação entre planejamento e desenvolvimento e é preciso considerar a questão do poder e da política neste escopo e, por isto, a participação social nos processos que envolvem o planejamento dos municípios é fundamental e, no atual período técnico-científico-informacional – utilizando-se da nomenclatura temporal de Santos (1994) – esta participação pode ocorrer por meio do ciberespaço, como apontou Staloch (2019) em sua tese de doutorado.

Por muito tempo se achou que planejar – a cidade – era colocar em prática o urbanismo, uma tentativa de submeter a realidade urbana à racionalidade industrial e reduzindo a vida urbana ao mínimo. Desta forma, cabe perfazer uma reflexão sobre a lógica do planejamento territorial brasileiro², diga-se, conforme apontam Rolnik (2003) e Maricato (2009), historicamente tecnocráticos e excludentes. É preciso dar condições de se implementar o “direito à cidade” contextualizado por Lefebvre (2001).

Este direito à cidade “não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais” (LEFEBVRE, 2001, p. 117) mas, sim, uma cidade com “direito à vida urbana, transformada, renovada (p. 118). O que Lefebvre diz é que não se pode apenas apropriar-se do que a cidade oferece, é preciso construir esta oferta em conjunto a partir da integração, o que permite constituir sentido à cidade

² Villaça (1999) destaca três períodos para o planejamento urbano brasileiro: 1) de 1875 a 1930 – Planos de melhoramento e embelezamento; 2) de 1931 a 1990 – Planos Diretores e planejamento integrado; e 3) de 1991 aos dias atuais – reação aos planos integrados e uma maior abertura para participação social.

(ROLNIK, 2003). Nestes termos, a cidade pode ser definida como a “projeção da sociedade sobre um local” (LEFEBVRE, 2001, p. 62), um conjunto de especificações³.

Faz-se necessário (re)pensar na forma como se encara o processo de planejamento, incluindo os projetos urbanos. É urgente superar o analfabetismo urbanístico (MARICATO, 2009), o que, por sua vez, dá margem à implementação de projetos embasados no pensamento fraco descrito por Chalas (2008) a partir das seguintes dimensões de análise:

- i) Urbanismo não-espacialista: aquele que provém de uma ideologia do espaço construído que implica ou desenvolve certas práticas de morar e censura outras;
- ii) Urbanismo performativo: aquele que não tem verdadeiro projeto ou solução antes do debate público. Espera-se que o projeto resulte do debate público, a partir da contribuição de saberes, informações ou competências de todos os parceiros envolvidos, políticos, autoridades econômicas, os habitantes e os urbanistas;
- iii) Urbanismo integrador: aquele que o fenômeno de integração [...] significa adaptação recíproca de todas as partes envolvidas, grandes e pequenas, compromisso entre objetivos de qualquer natureza, e, mais fortemente, resultado com o que esta última noção supõe de inovação, de invenção, de criação;
- iv) Urbanismo apofático: aquele que não se preocupa mais com a felicidade para todos [...] urbanismo prático em sua versão apofática. Coloca

³ Rolnik (2000), discute a relação entre o espaço urbano e lazer. Para a autora, no processo de desenvolvimento das cidades parece que há um modelo que nega a possibilidade do uso do espaço público, intensificando a privatização da vida, o que implica pensar no direito à cidade. É preciso organizar a heterogeneidade, organizar, defender e fomentar a convivência, reduzindo a segregação e distâncias sociais. O lazer, para Rolnik, é uma forma de antiexclusão.

metodologicamente o vazio ou o enigma como ponto de partida de sua ação e não o repleto ou um conteúdo qualquer;

- v) Urbanismo político: aqueles que, são os políticos mais que os técnicos que, hoje, sobre a questão dos bairros, da cidade e dos projetos, respondem ou oferecem, ouvem ou propõem e negociam soluções. A dimensão formal e técnica do projeto torna-se secundária em relação à sua dimensão política. Neste sentido, há uma despacialização da questão urbana em proveito de sua repolitização.

Contrariamente aos pensamentos fracos teorizados por Chalas (2008), Jacobs (1962) já alertava que a mistura de usos deve se eficientes para gerar diversidade. Para isto, três condições precisam ser associadas: i) pessoas que usam as ruas em horários diferentes devem utilizar exatamente as mesmas ruas pois, se seus trajetos forem diferentes ou separados uns dos outros, não haverá diversidade; ii) pessoas que utilizam as mesmas ruas em horários diferentes devem incluir pessoas que utilizem algumas das mesmas instalações. Podem estar presentes pessoas de todos os tipos, mas, aquelas que aparecem ao mesmo tempo por determinado motivo não devem formar um grupo inteiramente incompatível; e iii) mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia deve ser razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia. Ainda, segundo Jacobs, é preciso estimular os usos diurnos, noturnos e aos finais de semana de forma a manter um equilíbrio.

Para Santos (1993) é necessária uma nova forma de olhar para o espaço urbano e não ver apenas a materialidade das coisas, mas as relações sociais invisíveis e presentes no valor de uso dos espaços. Novamente, em contrário aos pensamentos fracos, os projetos precisam ser compreendidos e colocados como partes essenciais para o positivo

desenvolvimento das cidades⁴. Não se pode pensar apenas de forma tecnicista e a partir de fracas referenciais.

É essencial levar em consideração a dimensão humana, conforme refletem Gehl (2013) e Farr (2013). A partir dos estudos dos autores, os projetos devem ser pensados pelo prisma da escala humana, com foco na construção de cidades saudáveis, seguras e sustentáveis. De acordo com Farr (2013), os princípios mais básicos do urbanismo sustentável versam na constituição de um bom sistema de transporte público, poder deslocar-se a pé em uma infraestrutura de alto desempenho – o que pode incluir arborização adequada – e utilizar como valores centrais, a densidade e o acesso humano a natureza.

O urbanismo sustentável, descrito por Farr (2013), é conceituado a partir de um bom sistema de transporte público, o fato de poder deslocar-se a pé (permeabilidade) em uma infraestrutura de alto desempenho e utilizar como valores centrais, a densidade e o acesso humano a natureza. Neste sentido, de acordo com estudos de Staloch (2019, p. 290) “o processo de planejamento precisa de integração, o que incita pensar em governança, sobretudo quando correlacionado o planejamento territorial municipal com participação social”, sendo que esta pode ocorrer por meio do ciberespaço, conforme demonstrou o autor.

Farr (2013) define três elementos essenciais para a estrutura do urbanismo: bairros; distritos e corredores. Os bairros devem ser compactos, respeitar os pedestres e ter uso misto. Os distritos também devem ser compactos e respeitar os pedestres, no entanto, precisa ter uso único, como por exemplo, um campus universitário ou parque

⁴ Neste contexto se pode correlacionar com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 2015-2030) estipulados e acordados entre países signatários e membros das Nações Unidas (ODS BRASIL, 2021). Ver, especialmente o ODS número 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br>. Acesso em abr. de 2021.

industrial. Os corredores, intercomunicam bairros e distritos. Os benefícios sociais da vida no bairro são maiores quando integram definição, compacidade, totalidade, conexão e biofilia. Neste sentido se faz necessária atuação com base em mobilidade, permeabilidade e lazer⁵.

Magnani (1992; 1996; 2006) contextualiza as práticas de lazer e encontros, considerando regiões centrais das cidades, das relações das pessoas. Para o estudo, o autor definiu duas categorias macros: a simbólica e a espacial e a partir destas, outras quatro categorias de análise são reconhecidas: o pedaço, a mancha, o trajeto e o pórtico⁶. Santos (2019), em uma perspectiva de olhar crítico para o conceito de lazer difundido, coloca que é preciso compreendê-lo não apenas como conteúdo, mas, pelos usos feitos pelos sujeitos de um dado tempo e lugar, podendo ser compreendido de forma relacional a ideia de interpretação da F.S.E. proposta por Santos (1977; 1978).

“Estudar o lazer do trabalhador e a fruição entre uma diversidade de pessoas se tornou algo essencial para a prática da cidadania, pois ao compreender como funcionam as interações se pode promovê-las ao ponto de estimular a possibilidade de exercer o Direito à cidade” (PEREIRA PAVEZ; DIAS, 2018, p. 104) e isto se aplica ao entendimento conceitual de uma praça, considerando ainda seus elementos constituintes: trajetos; mobiliários adequados – que permitam a permanência no espaços tais como: bancos à sombra e coreto – gramado; arborização; atrativos e elementos paisagísticos que dão conforto e vontade de se estar naquele espaço.

Souza (2010) elenca possíveis consequências de não-satisfação caso dimensões essenciais em projetos não sejam atingidas. Por exemplo, caso não seja percebido

⁵ Para aprofundamento sobre as discussões conceituais de lazer, ver Santos (2019).

⁶ Para reflexão sobre aplicabilidade destas categorias, ver Pereira Pavez e Dias (2018), onde estudaram por meio de estudo de caso uma Praça na cidade de Joinville, Santa Catarina. Ainda, destacam que, a partir de 2006 se passou a incorporar nestas categorias o circuito.

funcionalidade e ordem, se pode causar efeito / sentimento de raiva, desperdício de dinheiro e desorientação. Nestes ideais, uma praça bem projetada, conectada e referenciada aliada ao (re)conhecimento da realidade existente, incluindo olhar para F.S.E., tende a promover integração, segurança e uma vivência mais saudável, gerando sentimento de pertencimento e até bom uso do dinheiro público.

Ao considerar projetos urbanos é preciso observar a questão da mobilidade urbana⁷. Esta não diz respeito apenas aos transportes. Pereira (2015, p. 74) a conceitua como sendo um atributo do território,

[...] que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas; o objetivo maior de uma política de mobilidade urbana seria o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade.

Compreender e relacionar a questão da mobilidade urbana com o direito à cidade é fundamental para que, reflexões e ações concretas possam estar vinculadas a esta perspectiva. O direito à cidade, de acordo com Lefebvre (2001)⁸ se manifesta a partir da cidade e das mediações.

Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua produção. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a meditação (p. 52).

Lefebvre (2001) per fez sua discussão do direito à cidade sob a análise da relação entre o valor de uso e de troca o que, por sua vez, implica pensar no processo de

⁷ No Brasil, em 2012, é instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) por meio da Lei 12.587/2012. A Política destaca a prioridade dos não-motorizados sobre motorizados e do transporte público coletivo sobre individual motorizado. A elaboração dos Planos de Mobilidade é de responsabilidade de cada município e deve ser feita com participação popular. É recomendada a sua aprovação em formato de lei ou decreto municipal, de forma a dar-lhe legitimidade e perenidade diante das periódicas mudanças de governo. Os Planos devem contemplar: a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazos e dos meios financeiros e institucionais que assegurem a sua implantação e execução, bem como deve atender aos conteúdos obrigatórios estabelecidos na Lei.

⁸ Inicialmente manuscrito original publicado em francês em 1968 por Henry Lefebvre.

planejamento territorial, neste caso, urbano. A cidade, para o autor, é uma obra e o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O autor ainda coloca que, muitos dos problemas evidenciados e vividos nas cidades de século XX (e diga-se, no século XXI também) tem relação com o desconhecimento por parte daqueles que atuam (e intervinham) na cidade, sobretudo, com falta de percepção humana dela e assim, idealizando projetos a partir de ideias fora dos lugares e lugares fora das ideias, conforme evidencia Maricato (2009), marcados por planejamento puramente tecnicista e muitas vezes subordinado a interesses do capital.

De modo geral, no contexto brasileiro, as práticas urbanistas podem ser interpretadas a partir do que relatou Rolnik (2003, p. 3), em que “boa parte da produção contemporânea do urbanismo tem sido mobilizada para criar uma cenografia de tal forma que a cidade se transforme numa espécie de produto à venda num stand [...]”, evidenciando o relato de Maricato (2009) e Souza (2010) em que o planejamento urbano é tecnicista, em contrário a ideais que contemplem olhar mais complexo sobre as intervenções, incluindo dimensões social, cultural e ambiental. O planejamento das cidades deve perpassar pelas reflexões centradas no direito à cidade, mobilidade, sustentabilidade, vitalidade, segurança e valorização dos espaços públicos pois, a cidade, e em especial as praças, são locais de encontros e lazer.

Breves Notas sobre o Processo Formação Sócio-Espacial da Região do Alto Vale do Itajaí e Ibirama (SC)

O processo de ocupação sistemática do território catarinense ocorreu por meio da colonização europeia. Na região do Vale do Itajaí teve seu início em 1850 com a

fundação da colônia de Blumenau, seguida em 1851 pela fundação da colônia Dona Francisca (Joinville) no Nordeste catarinense e, em 1860 pela fundação da colônia Brusque nas margens do rio Itajaí-Mirim, sendo que esta última não por iniciativas de particulares mas, sim, do próprio governo da Província de Santa Catarina (DAGNONI e WARTHA, 2016).

Assim, as características étnico-culturais influenciaram decisivamente na conformação do tecido social. No Vale do Itajaí, inicialmente na Colônia de Blumenau, com seu início em 1850 sobremaneira pelo contingente de origem germânica, trazidos pelo farmacêutico Hermann Bruno Otto Blumenau. Cada família recebia um lote rural de aproximadamente 25 hectares depois da regulamentação da venda de terras públicas, em 1854 (VANZUITEN, 2011).

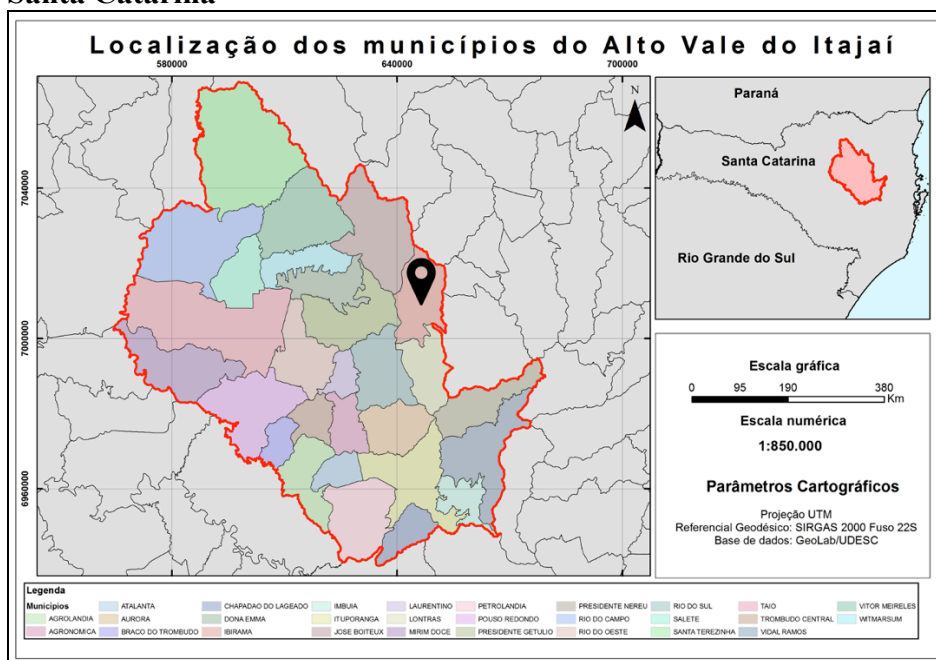
Os imigrantes trouxeram grande conhecimento considerando seus ofícios desempenhados na Europa com “mão-de-obra qualificada, ou seja, possuíam conhecimentos técnicos (MAMIGONIAN, 1965). Além do mais, desbravaram o território e deram origem às primeiras atividades agropecuárias e, mais tarde, ao comércio e indústria. Sendo assim a pequena produção mercantil da base ao processo de desenvolvimento, como elencado por Mamigonian (1965; 1986). Cabe menção de destaque que o processo de desenvolvimento da região tem base nas vilas e na comunidade, sobretudo, marcado pelo desenvolvimento do comércio (PELUSO JÚNIOR, 1948). Porém, se faz necessário enfatizar a presença indígena, sobretudo os Xogleng, como apontado por Martins (1995) e Dagnoni (2018).

Ibirama possui em torno de 19 mil habitantes de acordo com estimativa IBGE para 2020⁹. Está localizada na região denominada de Alto Vale do Itajaí, às margens da

⁹ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/ibirama/panorama>. Acesso em abr. de 2021.

BR 470, possuindo uma área de área de 246.71 km² e tem como municípios confrontantes: José Boiteux, Presidente Getúlio, Rio do Sul, Lontras, Apiúna, Ascurra e Benedito Novo.

Figura 1: Localização do município de Ibirama na região do Alto Vale do Itajaí em Santa Catarina



Fonte: Adaptado de Guilherme Linheira - Geógrafo.

O município foi criado pela Sociedade Colonizadora Hanseática em 8 de novembro de 1897¹⁰ tendo como origem a colônia de Blumenau e em 11 de março de 1934 ocorreu sua emancipação. A colonização é majoritariamente europeia, sobretudo, alemães e italianos, herdando culturas simbólicas e estruturais arquitetônicas – casas enxaimel, por exemplo – com aplicação de jardins. Ainda, não se pode deixar de mencionar a presença muito forte dos povos e culturas indígenas, conforme apontou Martins (1995).

¹⁰ Inicialmente denominado de Distrito de Hamônia. Até 1943 se chamava Dalbérgia e após, passou a se chamar Ibirama. Sendo este um termo indígena que significa: Ibi-terra, Rama - abundância, ou seja, terra da fartura, terra da abundância.

A origem do processo de expansão do município se deu a partir da organização em comunidades, sendo que neste contexto algumas instituições são importantes, como por exemplo, comércios, igrejas e escolas (PELUSO JÚNIOR, 1942; 1948; 1949). Neste sentido, se evidencia, por meio de fotografias a vila/comunidade constituída em Ibirama na década de 1930.

Figura 2: Vila/Comunidade em Ibirama – início década de 1930



Fonte: Prefeitura Municipal de Ibirama.

Por ser um município situado em um vale, inevitavelmente construções foram realizadas nos topos de morros, a exemplo do Fórum, Igreja e Hospital. Em 1906 tem início o traçado e a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) que, por sua vez, interferiu na produção do espaço urbano. A EFSC, a qual passava por Ibirama marcou importante processo no desenvolvimento da região¹¹. Com a chegada da EFSC a exploração da madeira ganha destaque e também contribui com o desenvolvimento regional, devido à maior facilidade de transporte, atraindo a instalação de grande número de serrarias no Alto Vale do Itajaí (DAGNONI, 2018).

¹¹ A Estrada de Ferro Santa Catarina foi contratada por capitais particulares com sede em Berlim e que viria a ligar Blumenau e Itajaí com as localidades de Apiúna, Ibirama, Lontras, Rio do Sul e Trombudo Central. A interrupção desse sistema de transporte em favor das rodovias ocorreu no governo de Juscelino Kubitschek (DAGNONI, 2018, p. 98).

De acordo com Dagnoni (2018), a EFSC fez com que a produção dos colonos da região pudesse ser transportada até o porto de Itajaí e de lá para outros países, sobretudo a produção madeireira que nas décadas de 1940 e 1950, chegou no seu auge. Porém, o desenvolvimento do projeto da EFSC não teve o apoio do governo estadual, mas, sim, “se deu devido aos contatos que o Dr. Blumenau tinha com a Europa. Até 1971 foram construídos 180 quilômetros da estrada de ferro, ligando o Porto de Itajaí até a localidade de São João Del Rei (atual município de Agrolândia), no Alto Vale do Itajaí” (DAGNONI, 2018, p. 101)¹².

Ainda, cabe destacar de que o município de Ibirama é cortado por vários ribeirões, cujas fozes estão no Rio Itajaí do Norte – Rio Hercílio. Por estes motivos geomorfológicos se tem uma rica oportunidade de atrativos naturais, os quais são (e podem ser) atrativos para fomentar o turismo¹³. Sob o aspecto econômico tem como base a indústria – muito forte aquela relacionada a madeireira – comércio e serviços. Por fim, se coloca que, assim como em demais municípios da região do Alto Vale do Itajaí, o processo de urbanização ocorreu sem muito planejamento e, desta forma, atualmente é recorrente elaboração e execução de projetos de intervenção, como é o caso da revitalização da área central – rua Tiradentes – em Ibirama, Santa Catarina, foco das reflexões tecidas neste trabalho.

Metodologia do Estudo

O estudo aqui apresentado é caracterizado por uma pesquisa de ordem qualitativa. Como procedimentos metodológicos foram realizados, de início, pesquisas

¹² O Governo Federal administrou a Estrada de Ferro Santa Catarina até dezembro de 1968, quando foi entregue à Rede Ferroviária Federal S.A., órgão que a desativou. Seu último percurso e apito do trem aconteceram no dia 13 de março de 1971 (DAGNONI, 2018, p. 103).

¹³ Algumas práticas esportivas e recreativas já são exploradas, a exemplo do *Rafting* no Rio Hercílio.

bibliográficas não-sistemáticas e exploratórias visando compreender as temáticas presentes na discussão apresentada e sua relação com o direito à cidade bem como, a compreensão da F.S.E. da região do Alto Vale do Itajaí e do município de Ibirama (SC).

Para que a análise da revitalização pudesse ser realizada foram desenvolvidas observação de campo, percorrendo o trajeto revitalizado na área central, realizando anotações e fotografias durante os meses de fevereiro, março e abril de 2021 (em dias e horários alternados), observando o contexto ali instalado: fluxo de pessoas e veículos, equipamentos urbanos dispostos e as alterações evidentes considerando conhecimento da situação anterior a revitalização.

Ainda, foram utilizadas de representações e informações existentes coletadas junto à Prefeitura Municipal tanto no setor de planejamento e por meio do seu Portal na internet – site da Prefeitura – e de imagens de satélite do *Google Earth*.

Evidências e Resultados

A intervenção realizada compreende a área central ao longo da rua Tiradentes, na região central do município de Ibirama, em Santa Catarina. Trata-se do espaço em que há maior concentração do comércio, instituições bancárias e escritórios de serviços. Constam duas praças, uma delas em frente a igreja Matriz Santo Humberto (“praça A” – Erwin Scheidemantel) e a outra pouco mais à frente, em lado oposto, (“praça B” – Paul Aldinger), sendo que, esta última foi revitalizada junto com as demais intervenções realizadas na área central durante o ano de 2020 com término das obras ocorrido no primeiro trimestre de 2021.

Figura 3: Localização Rua Tiradentes e Praças A – Erwin Scheidemantel e B – Paul Aldinger



Fonte: Adaptado de Google Earth (2020).

De acordo com nota divulgada no site da prefeitura, a obra de revitalização “proporcionará uma nova identidade urbanística à principal via de Ibirama, a rua Tiradentes” (IBIRAMA, 2020, s.i.)¹⁴. De acordo com projeto, a obra compreende a retirada do canteiro central, recomposição da pavimentação asfáltica, novos passeios padronizados em *paver*, implantação de ciclovias, melhor organização das áreas de estacionamento, nova iluminação pública e decorativa e melhorias na rotatória existente (localizada próxima a praça Paul Aldinger e a agência do Banco do Brasil).

Importante destacar que projetos de intervenção como o proposto, considerando escopo de planejamento territorial – urbano, neste caso – devem ser pautados em justificativas de um planejamento participativo, como prevê o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), ou seja, a sua base referencial deve ser o que consta no Plano Diretor

¹⁴ Disponível em: <https://www.ibirama.sc.gov.br/noticia/3706/obra-de-revitalizacao-da-rua-tiradentes-inicia-na-segunda-feira-1-de-junho#.YGmm3C35TfY> Acesso em 02 de abril de 2021. Texto de Rafael Beling - Jornalista SC 03532-JP.

Municipal como diretrizes a serem seguidas, as quais devem ter sido pactuadas com a população – e a partir dela.

De acordo com o Plano Diretor Municipal (PDM) de Ibirama, em seu Art. 7º, que dispõe de objetivos a serem alcançados, se evidencia, a título de correlação com a presente pesquisa, tais aspectos: integração territorial; inclusão social, permitindo o acesso a melhores condições de infraestrutura, aos equipamentos sociais, à cultura e ao lazer na cidade; atender às necessidades de mobilidade da população, promovendo um padrão sustentável; garantir a proteção e a preservação da paisagem natural e do patrimônio paisagístico do Município (IBIRAMA, 2020)¹⁵.

O projeto arquitetônico da intervenção foi desenvolvido pela empresa Obra Arquitetura e Planejamento LTDA, contratada por meio de processo licitatório. Em nota divulgada no site da prefeitura, de acordo com o Arquiteto e Urbanista responsável, além de ressaltar a identidade da cidade, o projeto é moderno, acessível e traz conforto aos usuários. “Buscamos ampliar a largura da rua Tiradentes, eixo viário central, viabilizando um melhor fluxo de veículos. Ainda, foi projetada uma ciclovia segura, isolada da faixa de circulação automobilística e passeios com revestimentos homogêneos para melhor conforto aos pedestres (IBIRAMA, 2020).

¹⁵ No sentido de estimular a preservação arquitetônica histórica – casas no estilo Enxaimel – os proprietários podem solicitar junto ao Setor de Tributos da Prefeitura isenção do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU).

Figuras 4 e 5: Projeto idealizado e representação da Praça Paul Aldinger revitalizada

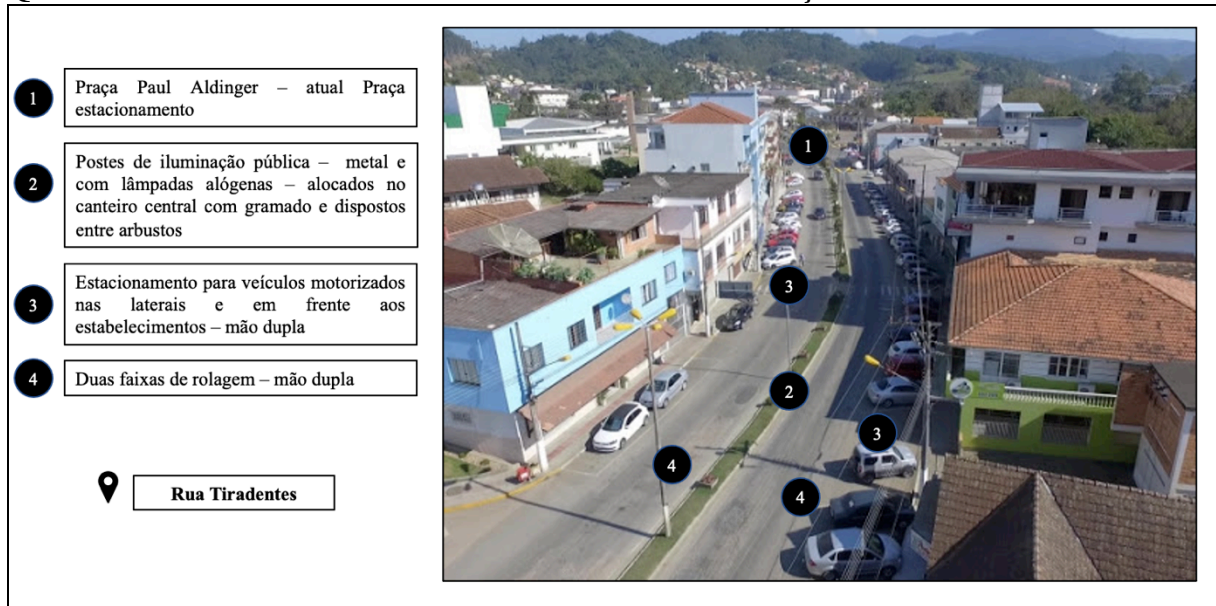


Fonte: Prefeitura Municipal de Ibirama – Projeto de Obra Arquitetura por Antônio Botelho.

De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Ibirama, a proposta de intervenção do projeto possuía como objetivo manter identidade da cidade a partir de projeto moderno, acessível e trazendo conforto aos usuários. Porém, o que se constata *in loco* é uma proposta de caráter tecnicista, sem vínculo com a realidade histórica do município e sem menção ao próprio Plano Diretor Municipal. Claramente a centralidade da intervenção focou no estímulo ao uso dos veículos automotores (carros e motos), contrariando a ideia de uma cidade para pessoas, conforme discute Gehl (2013) ou mesmo, contrária a ideia de urbanismo sustentável teorizado por Farr (2013).

Para tanto, a título de se compreender que o projeto, contrariamente ao apresentado na proposta dos idealizadores, não deu novo sentido urbanístico ao centro, segue evidências coletadas antes (Quadro 1) e após (Quadro 2) a revitalização.

Quadro 1: Contexto da Rua Tiradentes antes da revitalização



Elaboração: do autor / Foto: Prefeitura Municipal de Ibirama.

Verifica-se que o principal motivo do processo de intervenção urbanística foi voltado ao alargamento da rua Tiradentes para que os veículos pudessem circular, diga-se, de forma mais rápida – conforme lógica do pensamento modernista de Le Corbusier, expressado na Carta de Atenas (1933)¹⁶. Assim, se pode contextualizar as intervenções após a revitalização realizada.

¹⁶ Define o zoneamento como ponto central de planejamento, destacando os espaços para as diversas atividades humanas “cada uma das quais reclama seu espaço particular: locais de habitação, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer”. Definiu a cidade a partir de funções: 1) morar; 2) trabalhar; 3) recrear; e 4) deslocar (LE CORBUSIER, 1933, p. 8). Este pensamento modernista foi o grande responsável e influenciador da elaboração de planos diretores municipais.

Quadro 2: Contexto da Rua Tiradentes após revitalização



Elaboração: do autor / Foto: do autor (2021).

O discurso da prefeitura para implementação desta alteração baseou-se no argumento de dar maior fluidez ao trânsito, principalmente em horários de pico (das 07:00 às 09:00 da manhã e das 17:00 às 19:00 da noite). Nota-se que a própria essência da Política Nacional de Mobilidade Urbana não foi seguida, já que a priorização do projeto está nos veículos motorizados. Assim sendo, se pode colocar que a identidade urbanística dada à principal via – rua Tiradentes – é exatamente a mesma já visualizada anteriormente a revitalização, ou seja, o fluxo dos veículos.

O objeto central de discussão deste trabalho tem seu olhar para a praça Paul Aldinger¹⁷, a qual passou por uma (re)estruturação – revitalização – juntamente com todo o processo de intervenção realizado ao longo da rua Tiradentes. O espaço até então era utilizado com a finalidade de uma praça. Havia disposição de bancos, gramados, passeios e um parque infantil.

Figura 6: Localização da praça Paul Aldinger – contextualização inicial

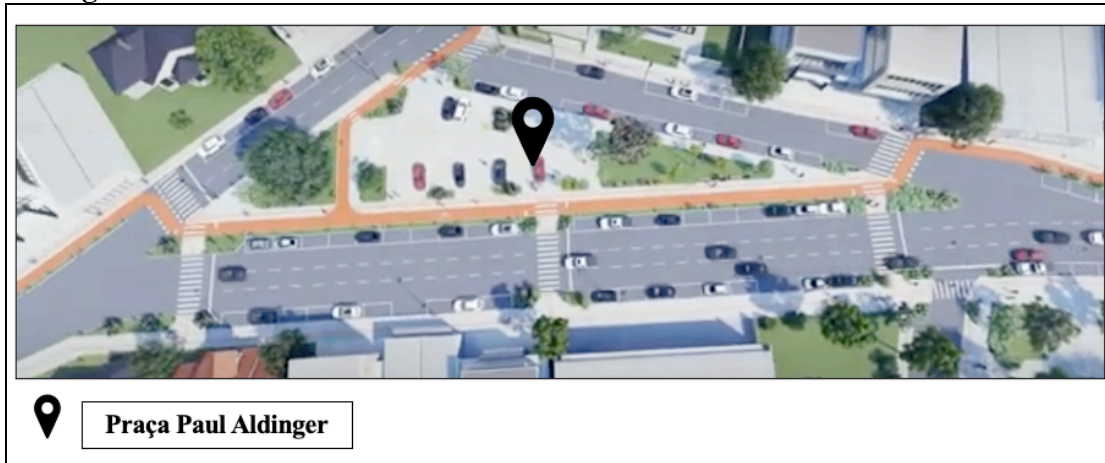


Fonte: Adaptado de *Google Earth* (2020).

A intervenção na praça mostra-se preocupante tendo em vista que o conceito e propósitos de uma praça foram totalmente desvirtuados no projeto idealizado e executado. Ao invés de priorizar o uso da praça para as pessoas, com áreas de lazer, caminhos, oportunizando encontros e até mesmo integração – propostos e discutidos por Magnani (1992; 1996; 2006); Gehl (2013) e Farr (2013) – o sentido real foi a criação de uma “praça estacionamento”, focando o espaço para o carro em detrimento das pessoas, o que torna o projeto desatualizado, evidenciando, ainda, a lógica urbanista de pensamento fraco, utilizando-se das reflexões de Chalas (2008).

¹⁷ A praça recebe este nome em homenagem ao Pastor luterano Paul Aldinger, tanto que no local havia instalado um busto de bronze.

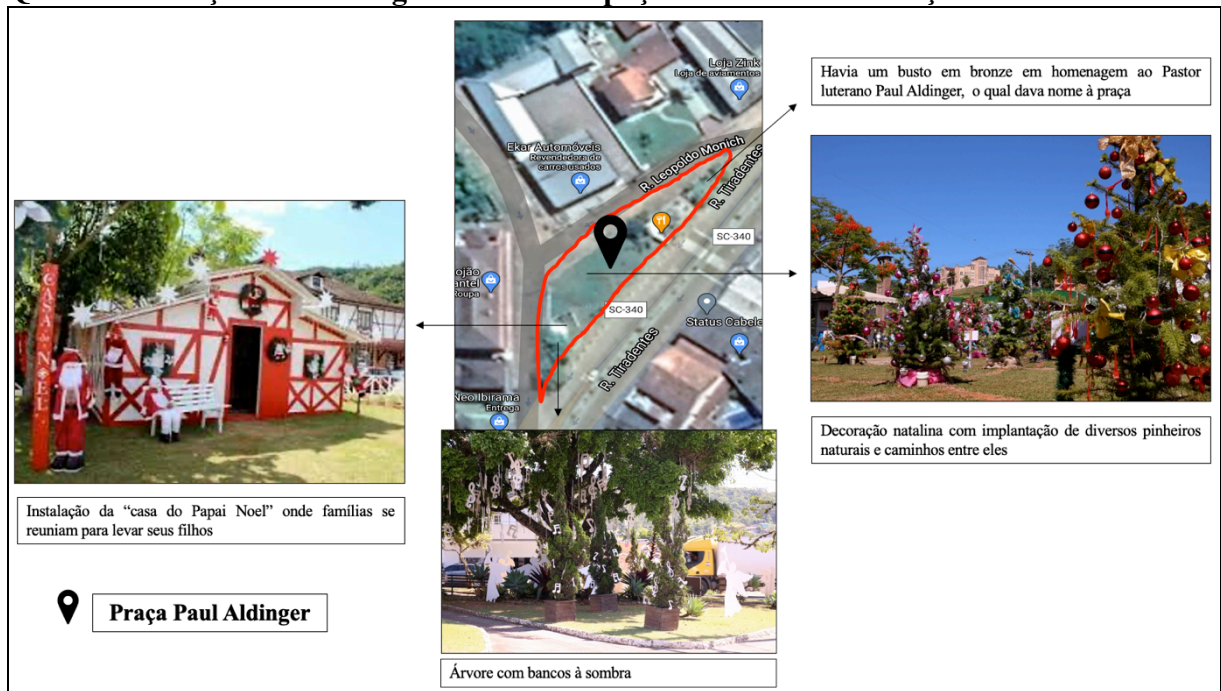
Figura 7: Projeto de revitalização da área central – enfoque na praça Paul Aldinger



Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Ibirama.

Vale frisar de que antes da revitalização havia no espaço da praça um parque infantil, quiosque de sorvetes (mantido no atual projeto), caminhos entre gramado para que as pessoas pudessem percorrer, uma árvore frondosa com bancos à sombra. Em datas comemorativas, como por exemplo, para a tradicional e cultural festa natalina intitulada *Weihnachtmarkt* (mercado de Natal) que, por várias edições, usou do espaço da praça Paul Aldinger para as festividades, recebendo decorações e atrações, tais como, a casa do Papai Noel e árvores natalinas. Com a atual intervenção, dificilmente isto poderá ocorrer a não ser, estacionar o veículo para caminhar até as lojas no centro e realizar compras.

Quadro 3: Praça Paul Aldinger – usos do espaço antes da revitalização



Fonte: elaboração do autor a partir da adaptação de *Google Earth* (2020). Fotos: Prefeitura Municipal de Ibirama.

Considerando as intervenções realizadas se conta que a praça perdeu totalmente seu sentido e sua essência. Elementos foram excluídos e acrescentados, porém, estes voltados a atender aos interesses dos deslocamentos dos veículos automotores. Há inclusão de ciclovias, mas, limitadas a um curto trajeto. Ademais, considerando a real vontade de estímulo do uso de bicicletas seria preciso complementar o projeto com a inclusão de locais apropriados para que as bicicletas pudessem ser estacionadas, assim como foi pensado para o carro.

Ainda, em uma perspectiva de análise do urbanismo sustentável, visando estimular o uso do transporte público seria válida a proposição e implementação de um sistema adequado, incluindo estrutura de paradas – pontos de ônibus – no centro revitalizado, motivando o seu uso. Porém, não se constata tal intenção.

Quadro 4: Praça Paul Aldinger – contextualização após revitalização

	
<p>1 Reestruturação de gramado com alguns bancos e árvores remanescente. Neste espaço havia um parque infantil, o qual foi removido</p>	
<p>2 Quiosque de sorvete o qual já estava instalado antes da revitalização</p>	
<p>3 Criação de uma praça-estacionamento. Até então havia neste espaço uma praça com relativa característica de praça, possuindo bancos, gramado, árvore e alguns caminhos em pedra. Era utilizada para instalação de decorações em datas festivas tais como, Páscoa e Natal, onde era instalada árvore natalina e a casa do papai Noel</p>	
<p>4 Implantação de ciclovia a qual perfaz trajeto apenas no centro revitalizado não existindo continuidade</p>	
<p>5 Implantação de bancos – ao sol – voltados à observação da rua Tiradentes e Instalação e lixeiras</p>	
<p>6 Instalação de dois semáforos, os quais foram instalados alguns meses antes do início das obras de revitalização</p>	
<p>7 Reestruturação de faixas de pedestres ao longo da via (algumas elevadas outras não)</p>	
<p>8 Após intervenção foram executadas três pistas em sentido único com estacionamento rotativo nas bordas e em frente aos estabelecimentos comerciais. Até então eram duas pistas existentes e com separação por um canteiro central com gramado e arbustos</p>	

Fonte: elaboração do autor a partir dos dados da Prefeitura Municipal de Ibirama / Fotos: do autor (2021).

Focando a observação fotográfica no contexto da descrição “3” do Quadro 4 (acima), se pode observar com maiores detalhes a intervenção realizada, voltado ao uso dos veículos motorizados.

Figura 8: Enfoque no contexto do estacionamento implementado



Foto: do autor (2021).

Estes dados são essenciais para se compreender que a intervenção realizada não proporciona práticas de lazer, integração e encontros como conceitua Magnani (1992; 1996; 2006) considerando as categorias simbólica e espacial. Já não é mais possível dizer que a praça em questão poderá servir para local de encontro, entretenimento ou, mesmo, para a realização de comércio e espaço de expressão religiosa e cultural.

Talvez, o mais sensato para o espaço teria sido atribuir-lhe elementos, incluindo arquitetônicos, condizentes com a proposta de manter a identidade histórico-cultural do município bem como, ressaltando os elementos naturais que promovem o turismo, e assim, dando ênfase na essência cultural. Ademais, é preciso considerar que a característica da pirâmide etária da população, a qual está em fase de transição – população envelhecendo (STALOCH; ROCHA, 2019; IBGE, 1991; 2000; 2010¹⁸) –

¹⁸ Observação constatada por meio da análise das pirâmides etárias registradas nos Censos IBGE de 1991; 2000 e 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>. Acesso em abr. de 2021.

deve (ou deveria) ser fato relevante para a idealização de projetos, sobretudo, para praças, as quais devem (ou deveriam) proporcionar acessibilidade e espaços agradáveis e atraentes também para os idosos, o que por sua vez, não é percebido com o projeto de revitalização da Praça Paul Aldinger.

Nota-se que, a proposta executada não está integralmente condizente com o anunciado em termos de promover a identidade da cidade, de ser um projeto moderno, acessível e trazendo conforto aos usuários, já que elementos básicos corriqueiramente presentes em uma praça não foram implementados. Nem mesmo uma arborização conforme consta em imagens do projeto foi executada.

Para o projeto como um todo, constata-se que foram realizadas as trocas dos postes de iluminação ao longo da rua Tiradentes – instalados com iluminação do tipo *led* – porém, sem painéis solares como já é possível de se perceber em diversos projetos executados mundo afora. Considerando a perspectiva de Jacobs (1962) de que é preciso estimular os usos dos espaços em períodos diurnos, noturnos e aos finais de semana de forma a manter um equilíbrio, se pode constatar que, com a revitalização realizada e o sentido de uso dado, especificamente à praça, tal premissa não é atendida.

A partir deste cenário, alguns questionamentos permanecem: seria o conforto associado apenas a questão do uso dos veículos? Quais os elementos incorporados no projeto podem ser associados a promoção da identidade da cidade? Quais aspectos tornam o projeto moderno? Considerando o projeto executado, qual a nova identidade urbanística dada à principal via de Ibirama – rua Tiradentes? A partir deste estudo se pode constatar algumas evidências para tais respostas, as quais não são difíceis de serem percebidas com as evidências aqui relatadas.

No estudo de caso apresentado, se verifica que em momento algum o processo de tomada de decisão foi levado à discussão em consulta ou audiência pública, por exemplo. Em nada o projeto mencionou a (re)estruturação do transporte público que é deficitário, ou, se pode dizer, inexistente no contexto do município em questão. Tanto que, em nenhum espaço da intervenção realizada há indicação de paradas de ônibus. Como estimular, de fato, a mobilidade urbana sustentável?

A resposta para os questionamentos está relacionada a forma como ocorreu a idealização do projeto. Pensar de forma mais ampla e coordenada seria uma excelente maneira de tornar o projeto moderno, não apenas incorporando nele elementos estruturais, puramente. Por fim, a revitalização executada em nada enaltece ou, busca explorar e manter viva e conhecida a identidade cultural do município.

Notas Finais

O estudo aqui apresentado teve como intuito contribuir com reflexões acerca de planejamento territorial urbano e a lógica implementada em projetos executados. Para tanto, pautou-se em um estudo de caso de um processo de revitalização da área central do município de Ibirama, em Santa Catarina, sobretudo, focando na análise mais crítica do processo de intervenção da praça Paul Aldinger, a qual deixou de existir para dar lugar a uma “praça estacionamento”.

Revitalizar no contexto do urbanismo não, necessariamente, deve ser associado a colocar tudo abaixo e refazer algo novo. Revitalizar pode ser compreendido como uma ação para dar sentido aos espaços, fazer com que sejam apropriados e vividos. Dar vida ou, ainda, pode-se associar ao fato de permitir a real valorização dos espaços em acordo com sua formação sócio-espacial.

Conforme apontou Rolnik (2000), há que se pensar em uma relação direta entre espaços públicos, como as praças, com o lazer. No projeto executado, se percebe que há (re)produção de um modelo que nega a possibilidade do uso do espaço público, intensificando a privatização da vida, o que implica pensar que o direito à cidade foi esquecido. É preciso organizar a heterogeneidade, organizar, defender e fomentar a convivência, reduzindo a segregação e distâncias sociais e diminuindo a exclusão e que, por sinal, o lazer assim permite amenizar.

Uma praça bem projetada, conectada e referenciada aliada ao reconhecimento da realidade existente, incluindo olhar para F.S.E., tende a promover integração, segurança e uma vivência mais saudável, dando condições das pessoas que a usam serem felizes, contrapondo as ideias de um urbanismo apofático. As perguntas que precisam ser realizadas aos planejadores, arquitetos e urbanistas é a seguinte: qual a real intenção por trás dos projetos idealizados e executados nas nossas cidades – sobretudo, para a região do Alto Vale do Itajaí? Por que não aproveitar que ainda se está em processo de expansão (considerando a dimensão populacional) para planejar o crescimento de forma sensata e adequada?

Se, por um lado, o Plano Diretor Municipal de Ibirama traz indicações relativas ao lazer, por outro, ainda é preciso avançar na questão da ampliação e no seu entendimento, fazendo com que haja, de fato, inclusão do lazer na Política de planejamento urbano. Há que se aproveitar da condição sócio-espacial e demográfica dos pequenos e médios municípios para o planejamento, como os da região do Alto Vale do Itajaí, em Santa Catarina. Como ainda não se tem uma densidade demográfica e um nível de urbanização exacerbados se pode aproveitar de tais condições para que o

planejamento idealizado e realizado seja maximizado em termos de oportunizar condições que atendam à qualidade de vida da população.

O estudo de caso aqui apresentado teve como intuito despertar e sensibilizar os/as leitores/as a refletirem sobre a perspectiva de planejamento territorial, sobretudo urbano, considerando propostas de projetos de intervenção ou revitalização. Ressalta-se que o planejamento deve ser concebido sob a perspectiva de longo prazo, pensando na cidade que se quer e que se pode ter e, isto inclui ampliar mecanismos de participação bem como, incorporar discussões necessárias como, por exemplo, direito à cidade, urbanismo sustentável e cidades para pessoas.

A partir das reflexões propostas, se constata que, quando a praça vira estacionamento, o lazer é desprezado. Para superar isto, se faz necessário contextualizar e integrar de forma multi e interdisciplinares as intervenções dando real sentido e essência para estas no âmbito de projetos urbanos e urbanismo. Portanto, refletir criticamente é fundamental para que projetos possam ser idealizados e executados em consonância com preceitos de cidades saudáveis – o que inclui o lazer – seguras e sustentáveis em diferentes dimensões.

REFERÊNCIAS

BRANDÃO, C. A. Desenvolvimento, territórios e escalas espaciais: levar na devida conta as contribuições da economia política e da geografia crítica para construir a abordagem interdisciplinar. *In*: RIBEIRO, M.T.F.; MILANI, C.R. (Orgs.) **Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar**. Salvador: Editora da UFBA, 2008.

BRASIL. **Cartilha de apoio à elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana para municípios com até 100mil habitantes**. Ministério do Desenvolvimento Regional, Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana-semob>. Acesso em fev. 2021.

BRASIL. **Lei 10.257/2001**, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. 2001.

BRASIL. **Lei 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acessado em 15 de fev. 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo**: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília: Ministério das Cidades e CONFEA, 2005.

CHALAS, Y. O urbanismo: pensamento “fraco” e pensamento prático. *In*: PEREIRA, E. M. (Org.). **Planejamento urbano no Brasil**: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2008. p. 19-42.

DAGNONI, C. **O "outro" lado da Barragem Norte**: território, memória e/m resistência. 2018. 266 f., il. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Regional) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2018. Disponível em: http://www.bc.furb.br/docs/TE/2018/364518_1_1.pdf. Acesso em: 10 fev. 2021.

DAGNONI, C. Primeiros núcleos de povoamento. **Rio do Sul**: nossa história em revista. Rio do Sul: Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico, v. 2, n. 5, 2000.

DAGNONI, C.; WARTHA, R. **Rio do Sul em imagens**: da colonização à emancipação político-administrativa: 1892-1931. Palmas (PR): Kaygangue, 2016.

FARR, D. **Urbanismo sustentável**: desenho urbano com a natureza. Porto Alegre: Bookman, 2013.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>. Acesso em abr. de 2021.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades – Panorama Ibirama, Santa Catarina**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/ibirama/panorama>. Acesso em abr. de 2021.

IBIRAMA. **Plano Diretor Municipal. Lei complementar nº. 172**, de 17 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://www.ibirama.sc.gov.br/download.php?id=2501>. Acesso em abr. 2021.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1962.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas** (1933). São Paulo: HUCITEC/edusp, s/d.

- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001 [1991].
- LEFEBVRE, H. **The production of the space**. Oxford: Blackwell, 1992 [1974].
- MAGNANI, J. G. C. A rua e a evolução da sociabilidade. **Cadernos de História de São Paulo**, v. 2, p. 45-54, 1993.
- MAGNANI, J. G. C. Da periferia ao centro: pedaços & trajetos. **Revista de Antropologia**, v. 35, p. 191-203, 1992. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ra/article/download/111360/109552>. Acesso em: abr. 2021.
- MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, n. 49, 2006. Disponível em: https://nau.fflch.usp.br/sites/nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/de_perto_de_dentro.pdf. Acesso em: abr. 2021.
- MAGNANI, J. G. C. **Festa no pedaço**: cultura popular e lazer na cidade. São Paulo: Brasiliense, 1984. 166 p.
- MAGNANI, J. G. C. Lazer dos trabalhadores. **Revista São Paulo em Perspectiva**, v. 2, n.3, p. 37-39, jul./set. 1988. Disponível em: http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v02n03/v02n03_07.pdf. Acesso em: abr. 2021.
- MAGNANI, J. G. C. Quando o campo é a cidade: o lazer e a lógica do pedaço. In: MAGNANI, José G. C.; TORRES, Lilian de L. (Orgs.). **Na Metrópole** - Textos de Antropologia Urbana. São Paulo: EDUSP, 1996.
- MAMIGONIAN, A. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. Separata da **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n.3, 1965.
- MAMIGONIAN, A. Indústria. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. **Atlas de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.
- MAMIGONIAN, A. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. **Geosul**, Florianópolis, v. 14, n. 28, p.152-157, jul./dez. 1999.
- MARICATO, E. O lugar fora das ideias e as ideias fora do lugar. In: ARANTES, O.; VAINAR, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- MARTINS, P. **Anjos de cara suja**: etnografia da comunidade cafuza. Petrópolis: Vozes, 1995.
- ODS 2015-2030 / ONU. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (2015-2030)**. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br>. Acesso em abr. 2021.
- PELUSO JÚNIOR, A. V. A Vila de Ituporanga. **Boletim Geográfico**, Florianópolis, DEGC, v. 2, n. 3, p. 1-41, 1948.

PELUSO JÚNIOR, A. V. A Vila de Ituporanga. **Boletim Geográfico**, Florianópolis, DEGC, v. 3, n. 5, p. 14-34, 1949.

PELUSO JÚNIOR, V. **Rio do Sul**: Monografia estatístico-descritiva. Florianópolis: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1942.

PEREIRA PAVEZ, C. M. M.; DIAS, V. L. N. O lazer no pedaço: a área central de Joinville/SC e as categorias de José Magnani. **Licere**, v. 21, p. 96, 2018.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, Florianópolis, v. 29, p. 73-92, abr. 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2015v30n60p73>. Acesso em: fev. 2021.

RANDOLPH, R. A tríade de desenvolvimento, planejamento e política (poder): proposições para investigações de transformações e políticas regionais. *In*: ETGES, V. E.; CADONÁ, M. A. **Globalização em tempos de regionalização**: repercussões no território. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2016.

ROLNIK, R. (coord.). **Estatuto da cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2.ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2002.

ROLNIK, R. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de Reforma Urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 11, n. 2, p. 31, nov. 2009. Disponível em: <http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/219/203>. Acesso em: abr. 2021.

ROLNIK, R. Estatuto da Cidade - Instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. *In*: SAULE JÚNIOR, N.; ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade**: novos horizontes para a reforma urbana. São Paulo, Pólis, 2001. (Cadernos Pólis, 4).

ROLNIK, R. O lazer humaniza o espaço urbano. *In*: SESC SP. (org.). **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. 3.ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROLNIK, R. Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos? **Revista da ANTP**, São Paulo, 2003.

ROUSSENQ, A. Lions Clube de Rio do Sul. **Rio do Sul**: nossa história em revista. Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico. v.17, n. 5, p. 80-81, 2015c.

ROUSSENQ, A. Plano Urbanístico de Rio do Sul: notas de Rio do Sul. **Rio do Sul**: nossa história em revista. Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico. v.17, n. 6, p.88-91, 2015b.

ROUSSENQ, A. Rio do Sul: educação e alguns fatos. **Rio do Sul**: nossa história em revista. Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico. v.17, n.6, p.82-84, 2015a.

SANTOS, F. da C. Contribuições teóricas e metodológicas da história conceitual para os estudos do lazer. **Licere**, v.22, n.1, p.359–380, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.35699/1981-3171.2019.12325>. Acesso em abr. 2021.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 1997 [1996].

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**. n. 54. São Paulo: AGB/FFLCH-USP, 1977.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo** – globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão**. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 558p.

STALOCH, R. **O Potencial do ciberespaço na ampliação da participação social no planejamento territorial municipal**. 2019. 423 f. Tese (Doutorado)-Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências da Educação, Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial, Florianópolis, 2019. Disponível em: <http://sistemabu.udesc.br/pergamumweb/vinculos/000076/00007670.pdf>. Acesso em: abr. de 2021.

STALOCH, R.; ROCHA, I. de O. Pirâmide etária da população rural e urbana da região do Alto Vale do Itajaí (Santa Catarina): 1970 a 2010. **Rio do Sul**, v. XXI, p. 7-34, 2019.

VANZUITEN, A. J. **A interferência do estado novo na vida dos imigrantes europeus do Vale do Itajaí e suas consequências para o desenvolvimento regional**. 2011. 127 f., il. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Centro de Ciências Humanas e da Comunicação, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2011.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. **O processo de urbanização do Brasil**. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

Endereço do autor:

Rubens Staloch
Endereço Eletrônico: rsstaloch@gmail.com