

**UFRGS – UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL**

BRUNA BONACINA PEREIRA

**A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS**

Porto Alegre

2022

**A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS**

BRUNA BONACINA PEREIRA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientador: Prof. Dr. César Bastos de Mattos Vieira

Porto Alegre

2022

CIP - Catalogação na Publicação

Pereira, Bruna Bonacina

A formação da imagem urbana de um lugar: uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS / Bruna Bonacina Pereira. -- 2022.

228 f.

Orientador: César Bastos de Mattos Vieira.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, BR-RS, 2022.

1. imagem urbana. 2. construção imagética. 3. palimpsesto urbano. 4. shopping center. 5. Canoas. I. Vieira, César Bastos de Mattos, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

De nada adiantam diversos títulos, se não tivermos nossa gente por perto. A vida não se vive sozinhos; portanto, não pretendo ser sucinta nos agradecimentos. Deixo aqui, minha profunda gratidão a todos que contribuíram para que mais essa etapa fosse concluída.

Sempre os meus primeiros agradecimentos serão à minha mãe, Neiva, de quem recebi todo apoio para chegar até aqui. Sempre foi a base para todas minhas conquistas e a certeza de ter um porto seguro; meu exemplo de mulher independente, foi sempre ela que me incentivou a sonhar meus próprios sonhos e correr atrás de realizá-los.

Ao amor da minha vida – meu companheiro, amigo e marido – Cako, agradeço pela paciência e incentivo, principalmente nos momentos em que pensei em desistir, foi tu quem sempre me fez acreditar na minha própria capacidade. Dividir a vida contigo tem sido a maior alegria, ainda que em tempos obscuros, conseguimos ser nossa própria luz.

Pai, obrigada pela vida e pelo olhar carinhoso de sempre. Seguimos juntos! Obrigada pelo Mateus e pela Mariana, nossas eternas crianças, que me inspiram a ser um bom exemplo.

Vó, obrigada por ser presença constante. Tua doçura e alegria me orgulham. Conhecemos os momentos difíceis que passamos juntas e por isso somos muito mais gratas pelos momentos alegres.

Agradeço profundamente a minha grande amiga, sócia, irmã de alma, Josi. Pela parceria nos últimos 10 anos e pelo incentivo de sempre. Dividir os sonhos e conquistas contigo são um presente da vida. Vida longa à laBaia.

Meu profundo agradecimento a primeira pessoa que me acolheu na UFRGS, ainda como aluna especial, em 2018, meu orientador César, que tão carinhosamente me conduziu durante os anos dessa pesquisa, demonstrando sensibilidade nos momentos mais difíceis e alegria nas conquistas.

As professoras que compõem a banca avaliadora, Dra. Daniela Marzola Fialho, Dra. Inês Martina Lersch e Dra. Carolina Martins Etcheverry, que tanto contribuíram com essa caminhada e agora, com esse trabalho.

Ao PROPUR e aos mestres com quem tive a honra de conviver e aprender, em especial as professoras Martina e Daniela, que me acolheram e muito me ensinaram nas convivências do GEDURB. Citando o nome delas, agradeço a todos os professores que

marcaram meu caminho; como uma entusiasta da educação, sou eternamente grata ao trabalho de vocês.

Quando me inscrevi no processo seletivo do mestrado, em 2018, jamais imaginaria encontrar pessoas tão especiais reunidas em um mesmo lugar. A M19 virou símbolo de união, parceria e alegria. A luta ao lado de vocês fica mais fácil. Obrigada.

Letícia e Clarissa, não dividimos apenas os almoços e cafés após as aulas, mas todas as angústias e alegrias desse processo. Obrigada, minhas gurias do PROPUR.

À amiga, professora e inspiração, Débora Becker, que me orientou e tanto me incentivou a ingressar no mestrado.

Aos amigos do coração, obrigada pela torcida. Luana e Luciana, são raras as amizades que duram 25 anos, ainda mais difíceis as que perduram entre pessoas com tantas diferenças e longas distância. Aos amigos que a dura graduação em Arquitetura e Urbanismo me trouxe e que permanecem até hoje, Dani e Janquie – e com ele, o Jon – obrigada pela ajuda com as traduções. Aos amigos que viraram família, Tita, Fabrício, Laura e Marcelo.

Deixo registrado também, meu agradecimento à UFRGS, instituição de ensino de excelência, pública e gratuita. A qual deve sempre ser enaltecida pela sua importância à construção de uma sociedade melhor e mais justa.

Por último, mas não menos importante, ao meu amado Vô Mindo, que com a sua coragem trouxe nossa família à essa cidade, a qual hoje dedico meus estudos. Saindo de outra Canoas, a pequena localidade de Arroio Canoas na Serra Gaúcha, em 1964, ele e minha avó Maria chegaram à Canoas com 3 filhos pequenos, dentre eles minha mãe. Esse homem, que tão pouco estudo teve, foi capaz de me ensinar tanto. Obrigada, eternamente obrigada! Essa dissertação é escrita em meio ao luto, inundada de dor e saudade por sua perda, mas com eterna gratidão por todos os anos de convivência com esse homem, e com a certeza de um amor que ultrapassa o plano material. Assim como tantos outros brasileiros que não resistiram a espera da vacina contra COVID-19, Vô Mindo nos deixou em março de 2021.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

“A cidade não oferece a todos a mesma coisa, mas a todos oferece alguma coisa, mesmo aos marginais que recolhem as sobras produzidas pelos incluídos.” (SARLO, 2014, p. 5).

RESUMO

Partindo do pressuposto que as imagens dos lugares poderiam ser capazes de interferir na forma como esse é apreendido e apropriado por seus usuários, esse estudo busca compreender a formação da imagem urbana dos lugares, aproximando-se da cidade de Canoas – RS, através de um olhar teórico e sensível. Canoas demonstra ter sua imagem urbana construída a partir de uma sobreposição de diferentes imagens ao longo de sua história; utiliza-se então, o conceito de palimpsesto para buscar compreender sua construção imagética. O olhar para a história da cidade e para os acontecimentos mais recentes dão indícios de que uma nova imagem urbana está sendo gerada, a partir da implantação de um *shopping center*, em 2017, se consolidando como a camada mais recente desse palimpsesto. O embate pelo espaço urbano é complexo e composto por diversas vertentes, onde parece prevalecer um acirramento de demandas, postas por grupos sociais diferentes. A construção de uma nova imagem, sobreposta às demais pode ser entendida como um apagamento de características locais e culturais, em prol de uma imagem globalizada, “nova”. A partir desse cenário, se problematiza a apropriação da dimensão pública do espaço por um segmento social – nesse caso, contemplado pela iniciativa privada – que se apropria de uma demanda oriunda de uma parte da população para tomar para si as construções, tanto em aspectos físicos, quanto simbólicos. Em âmbitos imagéticos, que é o que orienta o cerne dessa pesquisa, se especula que a nova imagem da cidade de Canoas parece estar sendo resumida à essa área do shopping center e seu entorno, desconsiderando as interlocuções sociais – que fazem a cidade como um todo -, os outros segmentos sociais, além das camadas de memória de uma cidade com 82 anos de história. Em meio a esse processo, são destacados diversos pontos de ruptura na construção urbana dessa cidade, que poderiam ter construído cenários diferentes e, eventualmente, ter evitado determinados problemas.

Palavras-chave: imagem urbana, construção imagética, palimpsesto urbano, *shopping center*, Canoas.

ABSTRACT

Assuming that images of places may be able to interfere in the way in which it is apprehended and appropriated by its users, this project seeks to understand the formation of the urban image of places, narrowing the gaze on the city of Canoas – RS, through a theoretical and sensitive perspective. The urban image of Canoas reveals itself built from an overlap of different images throughout its history. Therefore, this work uses the concept of palimpsest to seek to understand its imagery construction. The city's history and more recent events, such as the implementation of a shopping center in 2017, indicate that a new urban image is being generated, consolidating itself as the most recent layer of this palimpsest.

The struggle for urban space is complex and composed of several aspects, where an intensification of demands seems to prevail, posed by different social groups. The construction of a new image, superimposed on the others, can be understood as an erasure of local and cultural characteristics, in favor of a “new” globalized image. In view of this scenario, the appropriation of the public dimension of space by a social segment is problematized. More specifically, it is noted that the private sector has clung to demands from part of the population and took over the constructions, both in physical and symbolic aspects. Armed with an imagery analysis, which guides the core of this research, it is speculated that the social interlocations, the various social segments, and the memories of a city with 82 years of history have been disregarded in this new imagery construction and that this new image of the city of Canoas has been reduced to the shopping center and its surroundings. In the midst of this process, the research draws attention to several points of rupture in the urban construction of this city, which could have built different scenarios and possibly avoided the problems highlighted.

Key words: image, imagery construction, palimpsest, shopping center, Canoas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização de Canoas na Região Metropolitana de Porto Alegre	21
Figura 2 – A presença da BR-116 e do Trensurb no território de Canoas	22
Figura 3 – Expansão urbana até a década de 2010 e o vazio urbano no bairro Marechal Rondon.....	24
Figura 4 – Imagem de divulgação do ParkShopping.....	28
Figura 5 – Imagem de Berlim no telão do ParkShopping	29
Figura 6 – Imagem do Rio de Janeiro no telão do ParkShopping	30
Figura 7 – Quadro metodológico.....	40
Figura 8 – Palimpsesto de Arquimedes	52
Figura 9 – Esboço das divisões territoriais das origens de Canoas, 1884.....	82
Figura 10 – Localização aproximada da Fazenda Gravataí e da Estação do Capão das Canoas	83
Figura 11 – Cartão Postal da estação de trens do Capão das Canoas, em 1910	84
Figura 12 – Primeira capela canoense, construída em 1898.....	86
Figura 13 – Localização da 1ª capela e da Igreja Matriz	87
Figura 14 – Igreja Matriz em construção.....	87
Figura 15 – Instituto São Jose, à margem da linha férrea	88
Figura 16 – Área correspondente ao bairro Niterói no território atual de Canoas	93
Figura 17 – Planta da Villa Nictheroy	94
Figura 18 – Anúncio publicitário de lotes na Villa Nictheroy	94
Figura 19 – Área correspondente ao bairro Rio Branco no território atual de Canoas.....	95
Figura 20 – Praça da Bandeira, ao fundo Igreja Matriz e Colégio Maria Auxiliadora. Fotografia com data estimada de registro em 1946.	96
Figura 19 – Novo prédio da Estação Férrea, construído em 1934. Fotografia registrada em 1983.	97
Figura 22 – Possível expansão do centro da cidade na direção leste	100
Figura 23 – Projeto da Urbanização de Canoas, 1944.....	103
Figura 24 – Localização dos Rios do Sinos e do Rio Gravataí em relação aos loteamentos residenciais populares: Niterói, Rio Branco e Mathias Velho	105
Figura 25 – Planta de situação do projeto da Vila Mauá	106
Figura 26 – Planta de situação do projeto da Vila Mauá com a identificação de suas principais vias	106
Figura 27 – Sobreposição da planta de situação do projeto da Vila Mauá com imagem de satélite do território atual.....	107

Figura 28 – Identificação do projeto da Vila Mauá no território canoense atual.....	108
Figura 29 – Projeto da Vila Mauá.....	109
Figura 30 – Perspectiva do projeto da Vila Mauá.....	109
Figura 31 – Projeto de Urbanização de Canoas, 1944.....	110
Figura 32 – Centro Cívico de Canoas no Projeto de Urbanização.	111
Figura 33 – Sobreposição do Projeto de Reurbanização no território canoense atual.....	111
Figura 34 – Sobreposição da seção do “Centro Cívico” ao Projeto de Urbanização e do território canoense atual	113
Figura 35 – Avião pilotado por Antônio Locatelli pousa em Canoas, em 1919.	116
Figura 36 – Praça Alberto Santos Dumont. Fotografia registrada em 1983.....	119
Figura 37 – Projeto da Praça Alberto Santos Dumont.....	120
Figura 38 – Colocação do avião no centro da Praça Alberto Santos Dumont	120
Figura 39 – Praça da FAB	121
Figura 40 – Instalação do Avião na Praça da FAB, em 2010	121
Figura 41 – Praça Alberto Santos Dumont à margem da BR-116	123
Figura 42 – Brasão de Canoas	125
Figura 43 – Obras da REFAP iniciaram em 1962	126
Figura 44 – Linha 1 Trensurb.....	133
Figura 45 – Relação espacial da área central com a linha da Trensurb	134
Figura 46 – Obras de instalação do Trensurb, no Centro de Canoas.....	135
Figura 47 – Cruzamento das Ruas Tiradentes e Coronel Vicente, antes da instalação do Trensurb. Fotografia da década de 1970.	136
Figura 48 – Centro de Canoas durante as obras de instalação do Trensurb.....	136
Figura 49 – Trensurb no centro de Canoas.....	136
Figura 50 – Principais acessos à Canoas	138
Figura 51 – Rodovias BR-448 e BR-116 e linha 1 da Trensurb.....	139
Figura 52 – Imagem aérea do centro de Canoas. Fotografia sem precisão de data.	141
Figura 53 – Imagem aérea do centro de Canoas	142
Figura 54 – Escola fundada em 1911	143
Figura 55 – Início das obras do Conjunto Comercial Canoas em 1973.....	145
Figura 56 – Conjunto Comercial Canoas. Fotografia registrada em 1983.	146
Figura 57 – Conjunto Comercial Canoas em 1977.....	146
Figura 58 – Calçadão de Canoas. Fotografia sem precisão de data.	147
Figura 59 – Sobrado da Família Mathias Velho	148
Figura 60 – Canoas Shopping	148
Figura 61 – Vila Mimosa	149

Figura 62 – Parque dos Rosa	149
Figura 63 – Fachada do Canoas Shopping após a reforma	150
Figura 64 – ParkShopping e seu entorno imediato	155
Figura 65 – Vazio urbano onde está inserido o ParkShopping Canoas.....	156
Figura 66 – Localização do Park Shopping no território de Canoas	157
Figura 67 – Acesso ao ParkShopping, a partir das cidades ao sul de Canoas.....	158
Figura 68 – Acesso ao ParkShopping, a partir das cidades ao norte de Canoas	159
Figura 69 – Fachada principal do ParkShopping Canoas	160
Figura 70 – Entorno ParkShopping Canoas, em 06/01/2009	163
Figura 71 – Entorno ParkShopping Canoas, em 21/06/2014	163
Figura 72 – Entorno ParkShopping Canoas, em 26/12/2017	164
Figura 73 – Entorno ParkShopping Canoas, em 21/07/2021	165
Figura 74 – Empreendimentos de grande porte no entorno imediato do ParkShopping Canoas e Parque Getúlio Vargas.....	167
Figura 75 – Escola Adventista, na Avenida Farroupilha	168
Figura 76 – Life Park, na Avenida Farroupilha	168
Figura 77 – Colégio Leonardo da Vinci Gama	169
Figura 78 – Imagem de lançamento do empreendimento Mirantes do Parque	169
Figura 79 – Obras da loja Havan	170
Figura 80 – Mapa indicando os usos previstos para gleba, em projeto da Arbe Empreendimentos e Participações LTDA.....	171
Figura 81 – Google Street View na Avenida Farroupilha.....	172
Figura 82 – Google Street View na Avenida Dr. Sezefredo Azambuja Vieira	172
Figura 83 – Jardim vertical no ParkShopping Canoas.....	180
Figura 84 – Vazio urbano em Canoas.....	181
Figura 85 – Mapa de uso e ocupação do solo do município de Canoas gerado a partir da interpretação da imagem do satélite Landsat8 de 02/06/2014	181
Figura 86 – Imagem de divulgação do ParkShopping	183
Figura 87 – ParkShopping Canoas em imagem de satélite perspectivada de julho de 2021	183
Figura 89 – Trecho do site do Life Park, condomínio da NexGroup	184
Figura 88 – Trecho da Revista Lifestyle Nex.....	185
Figura 90 – Praça de alimentação do ParkShopping Canoas	188
Figura 91 – Imagens de Berlim na praça de alimentação do ParkShopping Canoas	188
Figura 92 – Imagens de Tóquio na praça de alimentação do ParkShopping Canoas	189

Figura 93 – Imagens do Rio de Janeiro na praça de alimentação do ParkShopping Canoas	189
Figura 94 – Material de divulgação Vida Viva Clube Canoas	195
Figura 95 – Trecho da revista Lifestyle Nex	196
Figura 96 – Abaixo assinado pede mais segurança na Av. Farrroupilha	198

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Ranking da imagem que mais identifica a cidade segundo pesquisa aplicada entre moradores	123
Tabela 2 – Evolução da participação de Valor Adicionado pela Indústria dos municípios selecionados em relação ao total do Rio Grande do Sul (1950 – 1980)	127
Tabela 3 – Dez municípios com maior Valor Adicional Acumulado (VAB) da indústria e sua participação percentual no VAB da indústria do RS – 2018	128

LISTA DE SIGLAS

APP	Área de Preservação Ambiental
COMAR	Comando Aéreo Regional
DEE/SPGG	Departamento de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
FAB	Força Aérea Brasileira
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDM	Plano de Desenvolvimento Metropolitano
PIB	Produto Interno Bruto
PUCRS	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
REFAP	Refinaria Alberto Pasqualini
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre
RS	Rio Grande do Sul
TRENSURB	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil
UNILASALLE	Universidade La Salle

SUMÁRIO

1	APROXIMAÇÃO ÀS QUESTÕES DA PESQUISA	17
1.1	PROBLEMA CENTRAL E QUESTÕES INSTIGADORAS DA PESQUISA	19
1.1.1	Problema da pesquisa.....	19
1.1.1.1	Território Fragmentado.....	21
1.1.1.2	Uma cidade marcada por rupturas.....	24
1.1.1.3	Implantação do ParkShopping Canoas.....	26
1.1.2	Lacuna do conhecimento	30
1.1.3	Questão central da pesquisa.....	32
1.1.4	Outras questões que orientam a pesquisa	32
1.2	MOTIVAÇÕES	32
1.3	OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS E SEUS PRESSUPOSTOS.....	34
1.3.1	Objetivo Geral.....	34
1.3.2	Objetivos específicos.....	34
1.3.3	Hipótese	34
1.4	METODOLOGIA	35
1.4.1	Processos metodológicos e delimitações	36
1.4.2	Dos capítulos.....	39
2	APROXIMAÇÃO AOS CONCEITOS FUNDAMENTAIS	44
2.1	APROXIMAÇÃO À IMAGEM.....	44
2.1.1	Imagem urbana: a imagem dos lugares.....	45
2.1.2	Construção imagética nas cidades	48
2.1.3	Palimpsesto de imagens	51
2.2	APROXIMAÇÃO AO LUGAR	55
2.2.1	A construção do lugar <i>shopping center</i>	57
2.2.2	O <i>shopping center</i> como um não-lugar e sua percepção de lugar semipúblico	60
2.3	APROXIMAÇÃO À MEMÓRIA	64
2.3.1	Memória e imagem.....	65
2.3.2	Memória coletiva	67
2.3.3	Esquecimento, apagamento e intencionalidade	68
2.4	IMAGEM + LUGAR + MEMÓRIA NA CONSTRUÇÃO DA NOÇÃO DE PERTENCER	

3	APROXIMAÇÃO AO LUGAR E SEUS PROCESSOS DE RUPTURAS – CANOAS E SUA IMAGEM PALIMPSÉSTICA	78
3.1	CAPÃO DAS CANOAS – a estação de veraneio.....	81
3.2	A DÉCADA DE LUZ – Canoas urbanizada, a cidade dormitório.....	91
3.2.1	A MODERNIDADE EM CANOAS – a imagem que não se concretizou	102
3.3	VOA CANOAS – a cidade do avião.....	116
3.3.1	A chegada da Força Aérea Brasileira	117
3.3.2	O avião como imagem representativa.....	118
3.4	INDUSTRIALIZAÇÃO – a cidade que produz.....	125
3.5	SETOR TERCIÁRIO – eixo metropolitano, cidade universitária e a consolidação do comércio.....	130
3.5.1	Eixo metropolitano.....	132
3.5.2	Cidade universitária.....	141
3.5.3	Consolidação do comércio	145
4	A MAIS RECENTE CAMADA DO PALIMPSESTO, O SHOPPING CENTER: O QUE SE VENDE E O QUE SE APAGA	152
4.1	O PARKSHOPPING CANOAS: o empreendimento e sua conexão com a cidade... ..	154
4.2	O BAIRRO MARECHAL RONDON AGORA É O CENTRO: as modificações estruturais no entorno do ParkShopping Canoas.....	161
4.3	A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA IMAGEM: ParkShopping Canoas ou Canoas do ParkShopping?	175
4.3.1	Canoas sustentável	179
4.3.2	Canoas globalizada	187
4.3.3	Canoas segura	193
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS ACERCA DA CONSTRUÇÃO IMAGÉTICA DE CANOAS.....	200
	REFERÊNCIAS.....	214

APROXI MAÇÃO AS QUESTÕES DA PESQUISA

PROBLEMA

OBJETIVOS

METODOLOGIA

1.

1 APROXIMAÇÃO ÀS QUESTÕES DA PESQUISA

A construção imagética de um lugar é um fenômeno que sempre causou curiosidade e interesse em compreendê-lo nos seus detalhes, sendo assim, uma das motivações da realização dessa pesquisa.

Percebe-se que a compreensão dos elementos que compõem o lugar a qual se pertence – seja esse uma cidade, um bairro ou uma pequena localidade – seria capaz de empoderar e aumentar o potencial de cidadania de um indivíduo, o tornando mais entendedor e participativo das ações previstas para o seu lugar, pois segundo Gonçalves (2007, p. 29):

A apropriação, como processo de identificação, é, em certo sentido, um agente transformador, pois ao apropriar-se do espaço o sujeito deixa sua marca ao transformá-lo, iniciando, assim, um processo de reapropriação constante [...].

Antes de mais nada, é importante que se defina que na compreensão dessa pesquisa, “lugar” é um espaço carregado de significado para seus usuários, que tem características de identificação e não locacional.

Entende-se que, o referido sentimento de pertencimento poderia ser uma das resultantes das construções imagéticas de uma parcela da urbe ou de sua totalidade; e que, sendo assim, deveriam ser tratadas com mais atenção e cuidado pelo planejamento urbano. As ações tomadas pelos agentes da cidade – sejam esses o poder público, planejadores urbanos ou mesmo a iniciativa privada –, além de contribuir e influenciarem nos processos de expansão urbana do território, seriam capazes de interferir e gerar novas construções imagéticas sobre esse lugar; ou seja, poderiam influenciar na forma como o lugar se apresenta àqueles que o conhecem ou irão conhecê-lo.

Kevin Lynch (1997, p. 8) defende a tese de que cada indivíduo constitui sua própria imagem; porém, que haveria um consenso entre membros de um mesmo grupo e, que desta forma também haveriam imagens consensuais sobre um lugar, o que o autor chama de “imagens públicas”. Ainda que entenda a relevância das imagens concebidas por cada indivíduo, Lynch destaca como importantes ao planejamento urbano, as imagens representativas de um grupo. Dessa forma, sem ignorar as individualidades de cada cidadão, mas compreendendo a importância da “imagem pública” para a observação dos rumos da cidade, se busca nesta pesquisa, uma aproximação à construção imagética da cidade de Canoas – Rio Grande do Sul (RS), ao longo do tempo, e de suas transformações a partir da recente instalação de um *shopping center* e da reconfiguração urbana no entorno desse empreendimento.

Sendo assim, se imagina que as reflexões desse estudo possam contribuir também para a compreensão sobre o impacto da implantação de *shopping centers* na imagem de outras cidades, com características semelhantes, ainda que o enfoque esteja na cidade de Canoas – RS, objeto empírico dessa pesquisa, lugar que sempre se apresentou de maneira complexa e instigante a essa pesquisadora.

Procura-se então, problematizar e refletir sobre a construção imagética de Canoas, através de um olhar teórico e sensível para as imagens desse lugar ao longo de seu percurso histórico. Olhando para o passado, se busca identificar as diversas imagens que compõem a história de Canoas e as forças que influenciaram suas construções.

Especula-se que a construção de uma imagem, que tenta se sobrepor a todas as outras já construídas, vise demonstrar maior relevância, assim como em um palimpsesto, onde o novo texto é escrito no lugar de um antigo, por ser mais importante do que o apagado (CAUDURO, 2000, p. 3).

Previamente, podemos dizer que Canoas apresenta diversas camadas de sua história que resultam em imagens sobrepostas e, que umas sobre as outras resultam em uma cidade de difícil leitura. Como em um palimpsesto urbano, a sobreposição de novas imagens jamais apaga por completo a imagem anterior, que em determinado momento sempre se fará emergir e se confundirá com as novas, mesmo que possa haver uma intenção de apagá-la.

No contexto urbano, o termo palimpsesto é utilizado por Corbóz, para explicar a maneira como as alterações no território urbano são gravadas e alerta para o cuidado necessário ao escrever novos capítulos nesse tecido:

Cada território é único, daí a necessidade de “reciclar”, de raspar mais uma vez (com o maior cuidado, se possível) o antigo texto que os homens inscreveram na matéria insubstituível dos solos, a fim de depositar um novo texto que responda às necessidades atuais, até que sucessivamente seja revogado. (CORBÓZ, 2004, p. 34, tradução nossa, grifo da pesquisadora)

A cidade de Canoas se mostra complexa e de difícil compreensão. Essa percepção parece se dar pelo fato de seu território ter sido fragmentado por uma rodovia federal de fluxo muito intenso – BR-116 – e posteriormente por uma linha de trens urbanos. Além disso, um simples olhar para a história do município é capaz de trazer à tona diversos momentos onde houveram rupturas com o que se construía até então; ou seja, momentos de rompimento com o que já estava dado ou proposto, que resultaram em novas construções, seja em âmbitos imagéticos, urbanísticos ou econômicos. Nesse sentido, a difícil leitura da cidade instiga ainda mais a busca pelo entendimento do processo que parece culminar em uma sobreposição de imagens.

Acredita-se que cada lugar apresente potencialidades importantes de serem analisadas, a fim de contribuir com um planejamento urbano que considere a percepção dos seus usuários e suas especificidades, valorizando o sentimento de pertencimento da população local, que nada mais é do que a capacidade que temos de nos apropriarmos do nosso lugar, nos sentindo identificados e contemplados nele.

De maneira ideal, o planejamento urbano deveria expressar as características únicas daquele lugar nas suas tomadas de decisão, buscando a conservação da imagem e da memória daquele lugar de maneira democrática; no entanto, a imagem de Canoas, a qual esse estudo se propõe compreender, vem sofrendo interferências que respondem à demanda de um nicho específico, por vezes desconsiderando outras interlocuções.

Postas as considerações e abraçado pelo tema mais amplo da formação da imagem urbana dos lugares, que aqui se entende pela representação coletiva de um imaginário construído coletivamente para determinado lugar. Esse trabalho se debruça sobre a cidade de Canoas – RS, buscando entrar na dimensão da potencialidade das imagens urbanas construírem um lugar no imaginário das pessoas, tendo a capacidade de interferir nas formas de apropriação da cidade.

O que parece estar se desenhando, após o evento da instalação do *shopping center*, além de um novo processo de ruptura na construção imagética da cidade, é uma repetição do que se vê em outras cidades contemporâneas, onde os interesses de uma parcela da sociedade, em sua maioria detentores do capital, ditam os rumos da cidade e reconfiguram a imagem do lugar. Nesse caso, através da implantação de um grande equipamento comercial e a reconfiguração de seu entorno, que desconsidera até mesmo, os aspectos formais do território urbano, que sofrem drásticas alterações.

1.1 PROBLEMA CENTRAL E QUESTÕES INSTIGADORAS DA PESQUISA

Diante da situação brevemente delineada, essa seção apresenta o problema de pesquisa e os elementos que o compõe, além de elencar as questões que orientam essa dissertação.

1.1.1 Problema da pesquisa

A cidade de Canoas – RS, objeto dessa pesquisa, apresenta uma complexa imagem urbana que parece ser o resultado de uma sobreposição de imagens distintas e descontínuas, construídas ao longo de sua história. A recente instalação de um novo *shopping center* parece implicar na construção de uma nova imagem e contribuir para

significativas alterações no seu território, além de caminhar na direção da globalização e do possível apagamento das percepções locais da cidade.

O embate pelo espaço urbano é complexo e composto por diversos atores com diferente poderes, parece prevalecer nessa disputa um acirramento de demandas, postas por segmentos sociais diferentes, no qual especula-se que a implantação do *shopping center* responda aos anseios de um desses segmentos.

Aqui reside o problema central dessa pesquisa, que se configura como a apropriação da dimensão pública do espaço por um determinado segmento social, representado, nesse caso, pela iniciativa privada, que se apropria da demanda de uma parte da população para tomar para si a construção imagética de um lugar, influenciando em suas percepções, e caminhando no sentido da globalização e de um possível apagamento das características locais e simbólicas estabelecidas.

Dessa forma, nesse momento, o que se percebe é a resposta, através da iniciativa privada, às demandas de uma classe média com poder de compra no sistema capitalista que domina as nossas cidades. Essas necessidades são atendidas através da criação de um entorno imediato ao ParkShopping Canoas, que contempla moradias destinadas a esse nicho social, espaço de lazer isolado em um parque urbano cercado, restaurantes e bares; todos esses espaços e equipamentos conectados por largas avenidas, que evidenciam um planejamento urbano pautado no transporte motorizado individual.

No âmbito imagético, que é o que orienta o cerne dessa pesquisa, se problematiza que a construção de uma nova imagem para a cidade de Canoas, que parece estar sendo resumida à esta área onde se localiza o *shopping center* e seu entorno, desconsidere as interlocuções sociais que fazem a cidade como um todo, outros segmentos sociais, além das camadas de memória de uma cidade com 82 anos de história.

Entendendo-se, portanto, que construção imagética de Canoas pode ser lida como um palimpsesto; isso é, através da sobreposição de imagens construídas ao longo do tempo, em uma possível tentativa de sombreamento ou apagamento das camadas construídas anteriormente; no entanto, a nova imagem – a mais recente camada desse palimpsesto – não é totalmente opaca, esta não se sobrepõe perfeitamente as camadas anteriores, fazendo por vezes emergir partes das camadas pré-existentes.

Ao se debruçar sobre a trajetória histórica de Canoas, esse fenômeno não parece novidade. De certa forma, a construção palimpséstica da imagem da cidade parece refletir a maneira como se deu e continua acontecendo suas expansões urbanas. Canoas apresenta em sua história uma sequência de mudanças de centralidades dadas por uma série de eventos distintos, que romperam com o que estava dado até o momento.

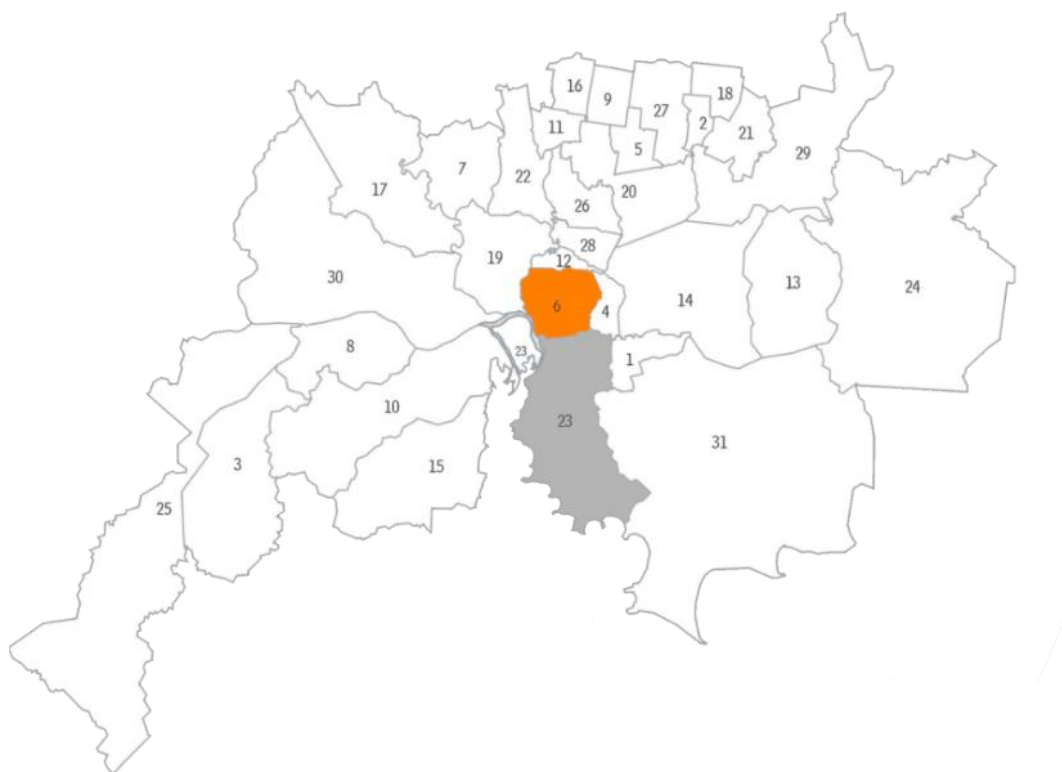
Posto isso, entende-se como necessário desenvolver três pontos para a construção desse problema de pesquisa – as questões territoriais de um território fragmentado, o entendimento de que Canoas é uma cidade marcada por *rupturas* recorrentes e a implantação do ParkShopping Canoas –, visando contextualizar as problemáticas presentes na cidade, que relacionadas implicam na construção imagética de Canoas e no sentimento de pertencer dos usuários.

1.1.1.1 Território Fragmentado

Esse subcapítulo se propõe à olhar para as questões territoriais de Canoas, nele serão apresentados os aspectos fundamentais para compreensão da espacialidade da cidade de Canoas.

O município, lindeiro a Porto Alegre, é a 4ª cidade mais populosa do Rio Grande do Sul, com uma população estimada, em 2019, de 346.616 habitantes (IBGE, [2019?]). Pertencente à Região Metropolitana de Porto Alegre, como vemos na Figura 1, desde a criação desta, em 1973, Canoas faz limite com a capital gaúcha e com os municípios de Cachoeirinha, Esteio e Nova Santa Rita.

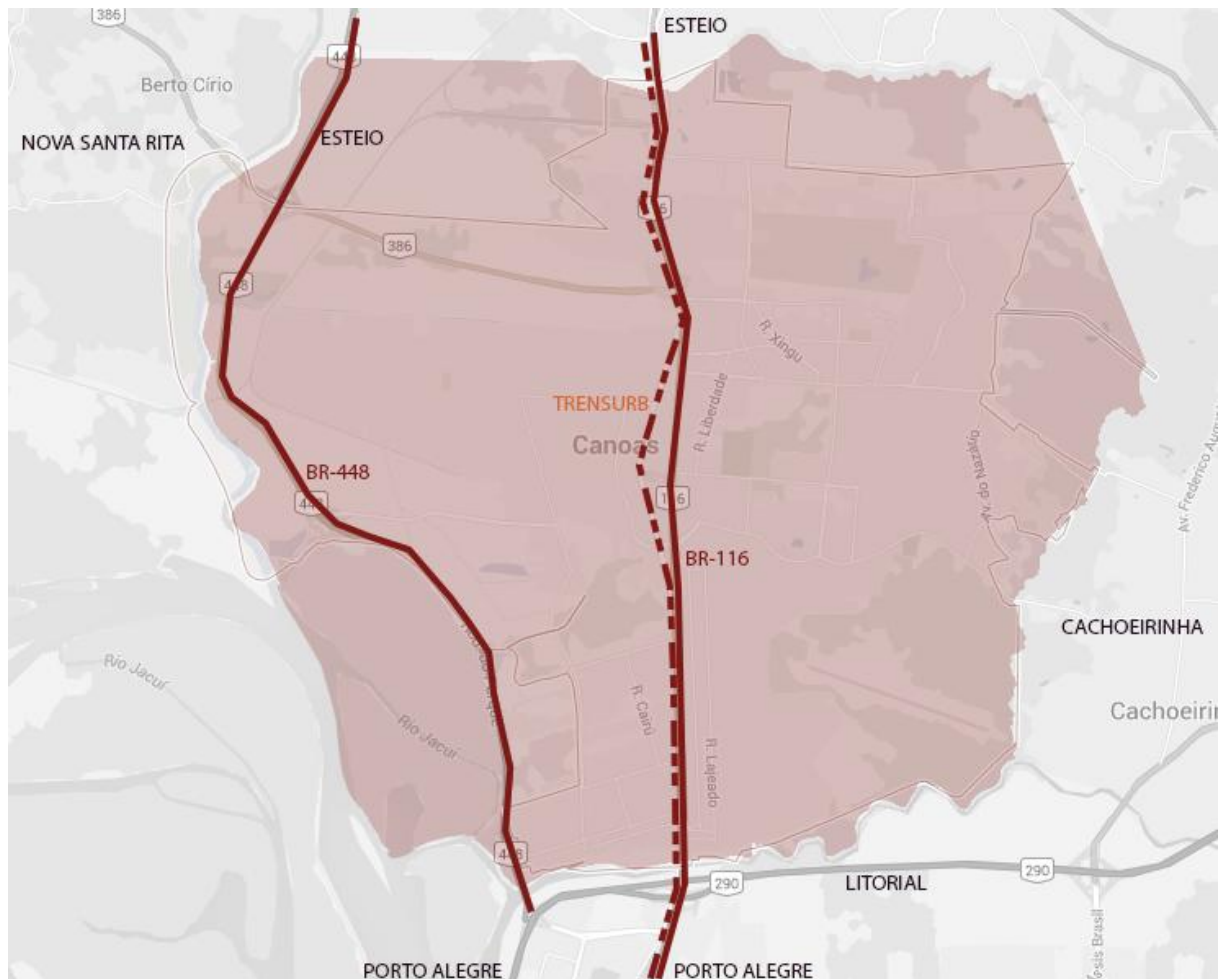
Figura 1 – Localização de Canoas na Região Metropolitana de Porto Alegre



Fonte: adaptado de Pereira, 2018.

A cidade é instigante por apresentar, como características físicas de seu território, espaços significativamente fragmentados, como demonstrado na Figura 2, em função da presença de uma rodovia federal (BR-116), representada por uma linha contínua, e da estrada férrea (Linha 1 da Trensurb), representada pela linha pontilhada, que atravessam a cidade em toda sua extensão norte-sul.

Figura 2 – A presença da BR-116 e do Trensurb no território de Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

De modo incoerente, ao passo que essas linhas modais transportam milhares de pessoas diariamente na Região Metropolitana, dificultam o deslocamento dos canoenses dentro da sua cidade; uma vez que funcionam como barreiras para conexão entre as parcelas territoriais de Canoas. Como uma das principais consequências dessa ruptura se dá o isolamento espacial do Centro da cidade, que se localiza entre as duas barreiras mencionadas, configurando o centro como uma ilha dentro da malha urbana da própria cidade.

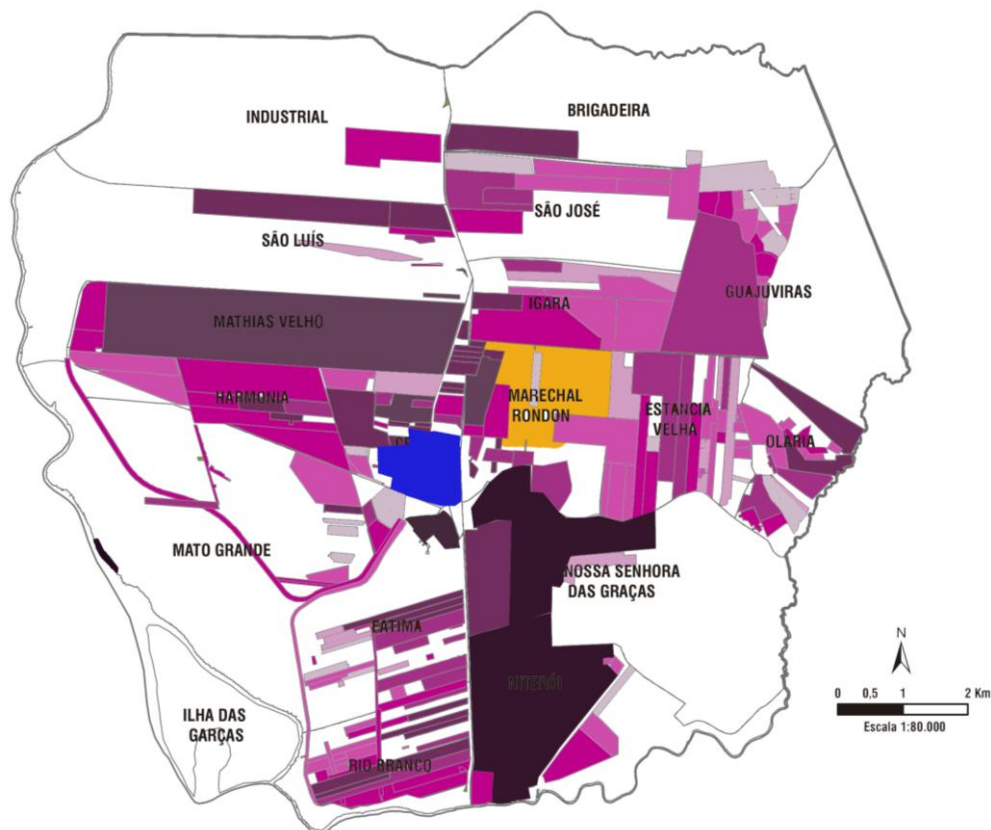
Segundo Pereira (2018, p. 91), esta complexa relação espacial da cidade com a área central e seu isolamento podem ser uma das razões para falta de conexão dos canoenses com a história de formação do município e com seu espaço urbano, pois ainda de acordo com Pereira (2018, p. 76), todas as edificações tombadas como Patrimônio Histórico Cultural de Canoas se encontram nesta região de acesso dificultado

No que diz respeito às edificações tombadas pelo Município, Pereira (2018, p. 110) aponta uma tardia preocupação com a conservação dos bens, o que estaria refletido, segundo a autora, na dificuldade de apropriação do território pelos canoenses.

A reflexão a respeito da forma como a cidade se organiza espacialmente pode apresentar indícios das decisões tomadas pelos planejadores e influenciadores do território ao longo do tempo; e em um certo sentido, parece ser inevitável buscar compreender nas configurações territoriais atuais, os reflexos das decisões tomadas no passado, a fim de investigar e compreender melhor como se deram as construções imagéticas desse lugar.

A análise dos processos históricos que compõem a formação urbana de Canoas, evidencia a forte presença da BR-116, como eixo formador de sua configuração urbana atual. No que tange o assunto de configuração territorial de Canoas, se faz necessário destacar ainda, que a cidade possui muitos loteamentos residenciais desconectados entre si, consequência do modelo de expansão que a cidade adotou, seja de maneira consciente ou de forma espontânea, em torno desse eixo central (PEREIRA, 2018, p. 74), como se pode perceber na Figura 3, que demonstra através de degrade (do mais escuro para o mais claro) os períodos dessa expansão urbana, além da área central em azul. Essa maneira de construir o território da cidade resultou na presença de vazios urbanos, como a área de implantação do ParkShopping Canoas, analisada nesta dissertação, e representada em laranja no mapa da Figura 3.

Figura 3 – Expansão urbana até a década de 2010 e o vazio urbano no bairro Marechal Rondon



Fonte: adaptado de PEREIRA, 2018, p. 74.

As características espaciais de Canoas se mostram bastante complexas, na medida que a cidade tenta, de alguma maneira, contornar os desafios impostos pela fragmentação de seu território, podendo influenciar em diversos aspectos da apreensão urbana, com maior interesse na maneira como se dá a construção imagética por seus moradores.

Antes de mais nada, o estudo da imagem das cidades deve residir em conceder e identificar qualidade aos lugares e seus usuários; para tal, se faz necessário compreender os aspectos formais do território, visto que o papel da imagem da cidade na relação dos usuários com seus lugares e sua capacidade de se sentirem confortáveis, passa pelas relações formais com o espaço urbano.

1.1.1.2 Uma cidade marcada por rupturas

O segundo eixo estruturante do problema dessa pesquisa olha para história urbana de Canoas, identificando momentos de rupturas recorrentes na sua construção imagética.

Pode-se perceber, através dessa abordagem historiográfica, que a história urbana de Canoas – RS parece se desenvolver a partir de uma série de rupturas; ou seja, por diversas

vezes, a cidade parece ter rompido com o que se estabelecia até então ou com os rumos que pareciam mais evidentes, gerando novos arranjos sociais, culturais ou econômicos. Esses momentos são percebidos desde o início da formação urbana da cidade e, sejam por decisões políticas, por influência de determinados segmentos sociais ou pela força do capital, são processos que parecem influenciar nas dinâmicas da cidade ao longo do tempo, desde seus aspectos espaciais, políticos, assim como na sua construção imagética.

Desde o início de seu povoamento, Canoas demonstra possuir características distintas, o que pode ser considerado como inerente ao crescimento de qualquer pequeno município, que com o passar do tempo adquire novas funções reagindo às modificações de contextos. O que parece se mostrar de forma específica, no caso em questão, é o rompimento com o que estava se dando até o momento na tentativa de construir ou adotar uma nova característica, como resposta às novas imposições.

Revisitando a história da cidade, logo se percebe uma diversidade de características, que por vezes se sobrepuseram no mesmo período de tempo e, em outros momentos, romperam completamente com o que se construía até então.

Oriunda da implantação de uma estrada de ferro (SILVA, 1964, p. 119), ainda no final do século XIX, iniciou seu processo de expansão urbana no entorno da estação de trens, no então lugarejo conhecido como Capão das Canoas. Mesmo antes desse evento, já se consolidava um núcleo de ocupação em outro local do território, na sede da então Fazenda Gravataí, o que já faz a cidade nascer com multacentralidades – o que hoje é considerado uma característica positiva das cidades –, mas que pode evidenciar como os processos de conflito e consequentes rupturas se fazem presentes desde o princípio de sua trajetória urbana.

A partir de então, Canoas passou por características de **balneário de veraneio**; ficou conhecida como **cidade dormitório**; **cidade militar** aeronáutica; polo de desenvolvimento **industrial**; para chegar mais recentemente a apresentar caráter de **cidade universitária** e, contemporaneamente, se consolidar como um **centro de comércio**, quando, então, passou a receber investimentos nesse setor, como a implantação de grandes centros de compras.

A busca pela compreensão das rupturas históricas, como uma reação/solução da cidade para os desafios impostos à urbe, tem como objetivo identificar eventos, agentes e intenções que possam ter gerado uma sequência de mudanças e, consequentemente, uma série de sobreposições imagéticas nesse lugar ao longo de sua história.

1.1.1.3 Implantação do ParkShopping Canoas

Por fim, o último ponto que contrói esse problema de pesquisa analisa a recente implantação do ParkShopping Canoas, visando compreender a que demandas esse processo responde e quais seus reflexos para a imagem da cidade.

Atualmente a posição geográfica e as rodovias existentes parecem contribuir para que a cidade assuma o papel de centro comercial da região e essas são algumas das justificativas da empresa responsável pela implantação do novo *shopping center*, ParkShopping Canoas, em 2017. Conforme relato de seu presidente, no site oficial da empresa: “Canoas está no centro de uma área com uma grande demanda e com poucas opções de consumo e de lazer. Temos ali uma confluência de cidades da Região Metropolitana de Porto Alegre e do Vale do Sinos. [...]” (Peres apud MULTIPLAN, 2017).

Pode-se questionar e levantar a suspeita de uma possível intencionalidade por trás da afirmação de que a cidade não teria opções de consumo e lazer, visto que o setor terciário (de comércio e serviços) representava, em 2014, 72,4% do Produto Interno Bruto (PIB) do município (CANOAS, 2014). A presença de um já consolidado *shopping center*, embora significativamente menor que o novo e a de dois parques municipais também poderiam ser elementos para colocar em xeque tal afirmação.

Ainda que se possa questionar a intenção por trás de tal afirmação, a frase do presidente da Multiplan coincide com um ponto que se deseja abordar nesta pesquisa. Entendendo que este equipamento comercial atua como um empreendimento regional, atendendo outras localidades por se tratar de uma área de confluência entre cidades, se deseja compreender se esses visitantes, de fato, estariam adentrando a cidade de Canoas e compreendendo seu espaço urbano e sua imagem, ou apenas se deslocando até o *shopping center*, e “comprando” uma imagem de Canoas através das lentes desse único e distinto setor da sociedade.

A dificuldade de organização em torno de um núcleo central forte, muito em função da fragmentação do território e do isolamento da área central, promoveu a origem de diversas centralidades ao longo do tempo. Atualmente, o ParkShopping Canoas parece estar sendo agente da formação de uma nova centralidade, visto que a cidade apresenta suas tendências de crescimento urbano direcionado para seu entorno imediato.

Cidades como São Paulo e Belo Horizonte trabalham no sentido de criar policentralidades, a fim de minimizar problemas de mobilidade, causados pelos deslocamentos que poderiam ser evitados (LING, 2020). Embora se saiba da importância desse movimento, é importante nos atentarmos aos motivos do surgimento de novas centralidades. Nem sempre, a razão para tal será o estropamento da capacidade espacial

da área central, por vezes, alguns autores contemporâneos, como Santos (2008), sugerem que essas áreas estão diretamente relacionadas à lógica mercadológica que envolve a apropriação do território urbano. “Os sub-centros desvelam a ampliação do consumo no/do espaço urbano, traduzindo-se na produção de novos espaços de consumo.” (SANTOS, 2008, p. 147).

No caso de Canoas, se questiona-se como uma nova centralidade poderia atuar de maneira a construir uma nova imagem totalizadora para a cidade, que se sobreponha a todas as outras, atendendo a demanda de uma parcela da população, ou de uma parcela de consumidores; pois, como aponta Santos (2008, p. 147, grifo da pesquisadora):

O que parece ter sido fundamental na formação desses sub-centros, independente da escala da cidade, foi à **constituição de um público consumidor freqüente**, que representasse uma demanda solvável para aquisição de produtos e serviços ofertados em tais áreas centrais.

O que se observa, nessa região, é a resposta à demanda de determinada classe social construindo uma nova imagem de Canoas através de um empreendimento privado. Dessa forma, o que gera certa preocupação e o que se busca investigar é a forma como um segmento social pode se apropriar de um *locus* para responder às suas necessidades e, desta maneira, influenciar na construção de uma nova imagem urbana pautada em suas próprias demandas, muitas vezes desconsiderando características de memória e de vivências locais de outros grupos em prol de transformar o território a favor de seus objetivos e interesses.

O entorno imediato do *shopping center* vem atraindo a implantação de outros grandes equipamentos comerciais, além de estar sendo ocupado por condomínios residenciais, que geram oportunidade para implantação de bares e restaurantes, além de escolas particulares, que buscam atender a demanda das residências e da classe social que está sendo atraída para a região.

Por outro lado, percebe-se uma centralidade ainda “viva” na região do Centro de Canoas, onde acontecem, predominantemente, atividades administrativas, de comércio de rua e onde se localiza um de seus centros educacionais – Universidade La Salle –, embora haja um esvaziamento aos finais de semana, em função da pouca diversidade de usos.

Presume-se, no entanto, que a força de atração gerada por uma nova centralidade, como a do ParkShopping Canoas, poderia atrair e deslocar também uma das centralidades mais potentes da cidade: seu centro administrativo. Portanto, ainda que seja apenas uma especulação, não seria surpresa se o poder municipal vislumbrasse a implantação de um potencial novo polo administrativo, no entorno do *shopping center*. Como veremos mais adiante, uma tentativa parecida já aconteceu anteriormente na história de Canoas. Essa

ação poderia trazer prejuízos às relações da cidade com suas origens e provocar uma ruptura ainda mais forte com o seu passado e com suas imagens históricas mais potentes.

O *shopping center* está implantado no que antes se configurava como um vazio urbano, ao lado de um Parque Municipal. Compreende-se, através dos materiais de divulgação da Multiplan¹, como na Figura 4, a exploração da área do parque municipal, criando uma imagem de cidade arborizada com a forte presença de áreas verdes.

Figura 4 – Imagem de divulgação do ParkShopping



Fonte: PARKSHOPPING, [2020?].

A área representada em primeiro plano na imagem (Figura 4) pertence ao Parque Getúlio Vargas, popularmente conhecido como Capão do Corvo, a qual foi construída como contrapartida a instalação do empreendimento. A conexão entre essa área e o *shopping* (em segundo plano na Figura 4) é tamanha, de maneira que seja entendida como uma expansão do centro comercial, que faz referência ao parque inclusive em seu nome – ParkShopping Canoas. Nesse sentido, se deseja observar também a questão da produção do espaço público pela iniciativa privada, que poderia estar influenciando na construção imagética desse lugar público.

O projeto do Parque Getúlio Vargas foi entregue à população como uma medida de contrapartida para a instalação do *shopping center*, ou seja, foi por ele produzido. A nova área do parque inclui anfiteatro, área de recreação infantil, labirinto com o logotipo da Multiplan, além de um pequeno lago, que recebe um show de águas e luzes.

Fica evidente, que apesar das melhorias entregues à população da cidade, o empreendimento também se beneficia da área pública na construção imagética de seu

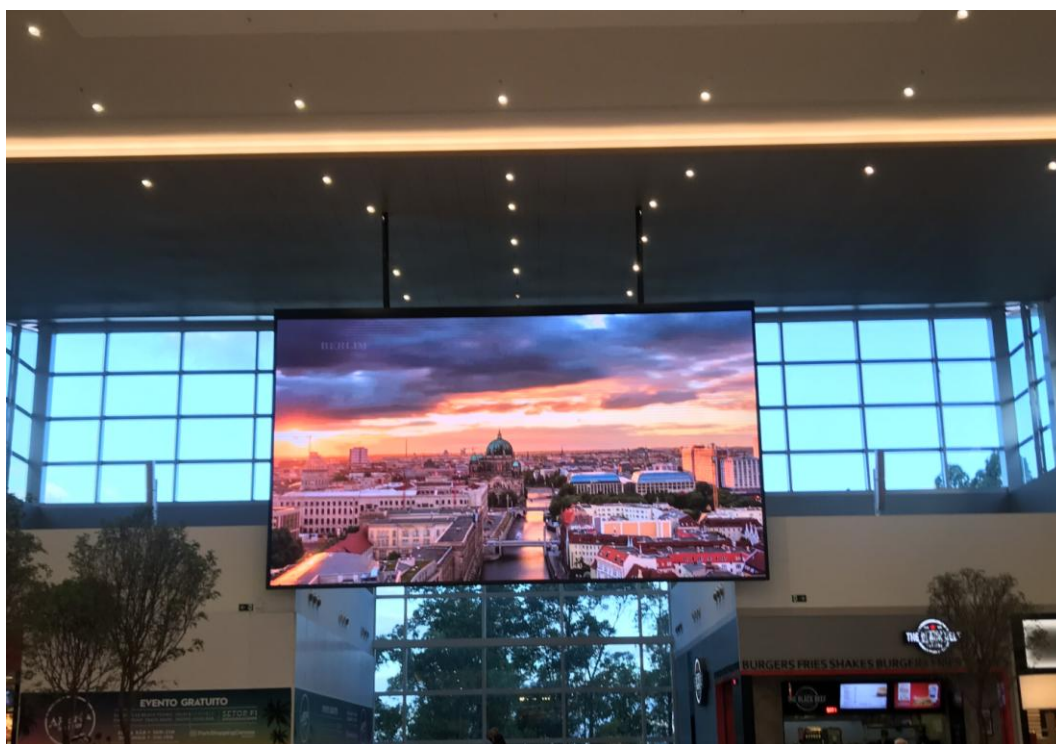
¹ Empresa administradora do ParkShopping Canoas.

espaço privado. Explorando dessa forma, a espetacularização do espaço público, que embora atenda uma demanda por essa qualidade de espaço, é apropriado também para gerar maior valor aos espaços privados circundantes, inclusive aos que surgiram a partir da consolidação do centro comercial.

A evidente valorização do solo no entorno do *shopping center*, os tipos de empreendimentos construídos no seu entorno e a forma como são implantados os novos empreendimentos, valorizando o uso do transporte motorizado individual, parece sugerir uma seleção do público que poderá ocupar o novo bairro.

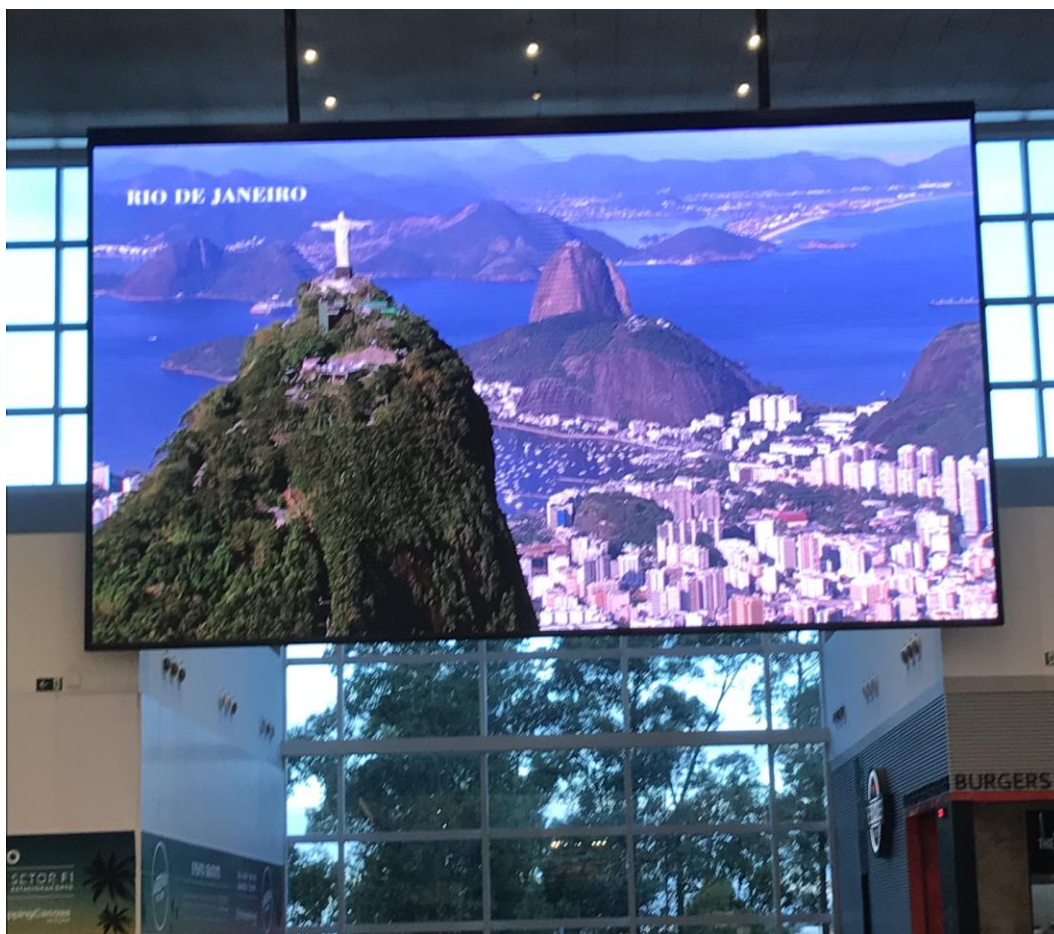
Muitos são os fatores que parecem influenciar na criação de um **novo lugar** dentro de Canoas – o lugar do centro comercial – descolado das imagens e características da cidade. O próprio ambiente interno do *shopping center* parece valorizar e buscar referências com as imagens de outros lugares. Por muitos momentos, o telão da praça de alimentação apresenta fotos de grandes e famosas cidades do mundo (Figuras 5 e 6), como uma tentativa de vínculo com um lugar globalizado, como exemplifica Santos (2001, p. 19) “[...] como se o mundo houvesse tornado, para todos, ao alcance da mão [...]”; de certa maneira, buscando uma homoneigização do mundo, nesse processo vão se apagando as características identitárias de Canoas.

Figura 5 – Imagem de Berlim no telão do ParkShopping



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

Figura 6 – Imagem do Rio de Janeiro no telão do ParkShopping



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

Deseja-se averiguar, através de uma busca indiciária, as influências na imagem de Canoas, desse que se lê como um novo processo de ruptura. Para tal entendimento, se busca compreender como as diversas rupturas, ao longo de sua história urbana, teriam interferido na construção da imagem da cidade. Há indícios suficientes para se acreditar que a imagem de Canoas estaria sendo reinventada mais uma vez.

1.1.2 Lacuna do conhecimento

As características de cidade metropolitana, extremamente conectada com outros municípios, configura à Canoas, diversos problemas comuns às cidades brasileiras. Esses problemas instigam que alguns estudos do campo do planejamento urbano voltem seus olhares especialmente para essa cidade. Embora sobre outras perspectivas teóricas, se pode destacar alguns trabalhos que foram dedicados aos problemas e peculiaridades de Canoas.

O mais conhecido autor sobre a história de Canoas, sem dúvidas, é João Palma da Silva, jornalista e membro da Academia Riograndense de Letras, que inclusive dá nome a biblioteca municipal (CANOAS, 2011). Através da obra “As origens de Canoas”, de 1963 (1ª edição), Silva remonta a trajetória da cidade através da busca por indícios e relatos. Um segundo livro, “Pequena história de Canoas”, de 1978 (1ª edição), acrescenta alguns fatos importantes. Essas obras muito contribuíram para que trabalhos futuros fossem possíveis; no entanto, a longínqua data de suas publicações nos permite afirmar que muitos outros capítulos foram acrescentados a essa história.

No que tange ao processo de urbanização de Canoas, a historiadora Viegas (2011), em sua dissertação de mestrado, intitulada “Entre o(s) passado(s) e o(s) futuro(s) da cidade: um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS (1929 - 1959)”, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), apresenta ampla base para a compreensão do processo de urbanização da cidade entre as décadas de 1930 e 1960. Viegas aponta como seu principal problema de pesquisa, “a articulação da urbanização da cidade com os processos de (i)migração e de metropolização” (VIEGAS, 2011, p. 16). No que se refere à compressão da formação urbana, a autora compila diversos acontecimentos e serve como base, juntamente com outros autores e documentos, para a elaboração da compreensão histórica desse estudo.

A presença do ParkShopping é relevante nos rumos de desenvolvimento de Canoas. Apesar de bastante recente, 2017, o caso da implantação do *shopping center* foi estudado por Flores (2019), em sua dissertação de mestrado intitulada “Bairro Marechal Rondon: Transformações no espaço urbano a partir da implementação do Parkshopping Canoas”, pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS); no entanto, o geógrafo “[...] analisa os processos espaciais que ocorreram na estrutura urbana no bairro Marechal Rondon, em Canoas, doravante a implementação do ParkShopping Canoas [...]” (FLORES, 2019, p. 19), não vindo a tocar nas questões de imagem e percepção.

A presente dissertação também se dá como forma de continuação dos estudos da pesquisadora acerca desse objeto empírico. Bus

cando um aprofundamento a partir da monografia elaborada para conclusão de Curso de Especialização em Cidades, intitulada “Os elementos formadores da identidade urbana de um lugar: um estudo sobre o caso da cidade de Canoas – RS”, onde buscou-se “identificar os elementos físicos que influenciam na formação de identidade de um lugar” (PEREIRA, 2018). Como maneira de seguir contribuindo para os estudos sobre Canoas, nesse momento sob outra abrangência, essa pesquisa apresenta um olhar voltado a

construção imagética, entendendo a imagem como um componente da formação de identificação dos usuários com o espaço físico.

1.1.3 Questão central da pesquisa

A principal questão que orienta esse trabalho é a compreensão da formação das diversas imagens urbanas de um mesmo lugar, buscando identificar de que maneira são construídas, dependendo das forças que a constroem. Ou seja, aplicado à cidade estudada, se procura perceber como, ao longo do tempo, o mesmo lugar, Canoas, construiu suas imagens motivadas por forças distintas, seus possíveis impactos e consequências na qualidade da urbe para seus usuários. Construindo esse entendimento do passado, se deseja analisar a forma como essas imagens se sobrepõem e podem influenciar a imagem atual.

1.1.4 Outras questões que orientam a pesquisa

Além da questão central que orienta essa pesquisa, outras questões ajudam na elaboração do estudo, a fim de construir respostas que contribuam com a obtenção do objetivo dessa análise:

- a. como os processos de ruptura que aconteceram com frequência em Canoas foram capazes de gerar uma sobreposição de imagens?
- b. quais os reflexos que a construção de diversas imagens causa na apropriação e no sentimento de pertencimento dos usuários com o lugar?
- c. um segmento social consegue se apropriar da construção imagética de um lugar?
- d. quais as consequências da construção de uma imagem urbana a partir da narrativa de um segmento social para a dinâmica da cidade de Canoas?
- e. as novas construções imagéticas estariam tentando agir pelo apagamento das imagens até então estabelecidas?

1.2 MOTIVAÇÕES

Diante do problema apresentado, a pesquisa se justifica a partir de dois pilares: o das motivações pessoais – onde se apresentam as relações da pesquisadora pela escolha do tema e objeto de pesquisa; e o das motivações empíricas – onde compreende-se o

contexto da cidade que motivou a escolha do tema, apresentado na construção do problema.

Aqui se vê como indispensável à essa pesquisa mencionar as relações pessoais da pesquisadora com o lugar, objeto desse estudo. O interesse se deu de forma natural e gradativa, enquanto moradora da cidade e, mais tarde, como Arquiteta e Urbanista em formação. Ao constatar, ainda que superficialmente, a aparente falta de identificação dos usuários com o território desta cidade, houve uma aproximação com o estudo desse lugar, através de trabalhos acadêmicos que procuravam compreender suas relações urbanas.

Após dedicar o trabalho de conclusão de Curso da Graduação, em 2016, em propôr uma reformulação da área central da cidade através de projeto de desenho urbano², a pesquisadora motivou-se a aprofundar seus conhecimentos no campo do planejamento urbano, buscando complementar sua formação com um Curso de Especialização na área, onde dedicou sua monografia final³ em compreender a relação da identidade da cidade de Canoas com a formação de seu território. Enquanto o trabalho de conclusão em Arquitetura e Urbanismo procurava conectar a área central ao restante do território e evidenciar as suas características históricas, através de um percurso qualificado que interligava o patrimônio cultural edificado; o trabalho desenvolvido na especialização buscou, através de investigações acerca da formação urbana e da relação território com o patrimônio cultural edificado, compreender a identidade de Canoas. Como moradora da área central da cidade, a pesquisadora sempre inquietou-se com as complexas relações urbanas que a cidade apresenta, como sua mobilidade prejudicada pelas barreiras construídas pela BR-116 e pelo Trensurb, e ainda, pela aparente dependência da vizinha e capital do estado, Porto Alegre, que parecia gerar a falta de pertencimento à cidade por parte de seus moradores.

Essas inquietações levaram a pesquisadora à busca pela compreensão da história e da formação urbana de seu lugar, procurando indícios no passado dos reflexos percebidos no presente; foi quando encontrou-se com o campo dos estudos imagéticos, que se apresentou como um meio de compreender o seu próprio lugar, e assim aprofundar-se nas suas inquietações pessoais acerca de sua cidade, procurando contribuir para a compreensão dos rumos de Canoas.

² Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), intitulado “Centro Histórico de Canoas: corredor cultural e busca pela identidade”, orientado pela Professora Ms. Débora Becker.

³ Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Cidades: Gestão Estratégica do Território Urbano, na Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), intitulado como “Os elementos formadores da identidade urbana de um lugar: um estudo sobre o caso da cidade de Canoas – RS”, orientado pela Professora Ms. Débora Becker, em 2018.

1.3 OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS E SEUS PRESSUPOSTOS

1.3.1 Objetivo Geral

Essa pesquisa tem como objetivo principal compreender a construção imagética de uma cidade, tendo como corpo de observação a cidade de Canoas sob a influência de um novo evento – a implantação de um *shopping center* e a reconfiguração de seu entorno – que demonstra uma alteração na imagem de Canoas.

1.3.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos que irão nortear esta pesquisa estão elencados a seguir:

- a. estabelecer uma leitura da construção imagética de Canoas, prévia à instalação do *shopping center*;
- b. compreender como os processos de rupturas, que se repetem frequentemente na história da cidade, influenciaram em sua construção imagética;
- c. apreender os impactos da implantação do *shopping center* na imagem de Canoas;
- d. compreender a relação entre a imagem do lugar e o sentimento de pertencimento dos usuários.

1.3.3 Hipótese

As construções imagéticas da cidade de Canoas foram forjadas por eventos promovidos por diferentes forças. A cada novo desafio, uma nova ruptura. Canoas se reinventou e se mostrou de uma nova maneira, atendendo e deixando de atender demandas, fazendo emergir novas imagens urbanas, que se sobrepuseram ao longo do tempo, e em determinados momentos podem ter surgido na tentativa de apagar as imagens e características anteriores, como um palimpsesto urbano.

Defende-se a hipótese de que **a instalação do ParkShopping Canoas, em 2017, estaria estimulando um novo processo de ruptura, gerando a construção de uma nova imagem.** Imagem agora narrada, predominantemente, através das demandas de um nicho social: a classe média com poder de compra no sistema capitalista. Este processo estaria se dando através da força da iniciativa privada que estaria representando estes atores.

Fato que preocupa por evidenciar a apropriação da dimensão política e pública, por determinados agentes, que por vezes parecem desconsiderar populações, questões e características locais, além de demandas de diferentes grupos sociais, em detrimento da construção de um espaço globalizado.

1.4 METODOLOGIA

Esse capítulo tem como objetivo definir as características da pesquisa, como ela pretende responder ao que se propõe, além de organizar seus procedimentos metodológicos e apresentar o recorte metodológico do problema e a abordagem de cada capítulo.

A metodologia é compreendida como uma disciplina que tem por objetivo o aperfeiçoamento dos processos e critérios que serão utilizados numa pesquisa científica. Portanto, sua definição visa elencar os métodos, ou caminhos, que serão utilizados, a fim de atender aos objetivos previamente definidos (MARTINS E THEOPHILO, 2007, p. 37). Ainda sobre o método, Marconi e Lakatos (2000, p. 44) defendem sua importância na pesquisa científica por afirmarem não haver ciência sem o emprego de métodos científicos. Portanto, esse capítulo destina-se à definição dos processos e métodos que se pretende utilizar no presente estudo.

A pesquisa, que está no campo das Ciências Sociais Aplicadas, tem uma abordagem metodológica fenomenológica, que segundo Martins e Theophilo (2007, p. 44), “fundamenta-se na busca de conhecimento a partir da descrição das experiências como estas são vividas”. Para os mesmos autores, a compreensão dessa abordagem se dá da seguinte forma: **“o objeto de estudo é o fenômeno, o instrumento é a intuição e o objetivo é entender a relação entre o fenômeno e a sua essência”**, o que é almejado com a busca da compreensão da construção imagética do lugar. Portanto, não se trata de um estudo teórico e sim com características empíricas, uma vez que busca compreender fenômenos, que ocorrem em um objeto de estudo extremamente dinâmico, que é a cidade.

Apresenta como objetivo compreender fenômenos no campo de estudo das cidades, com enfoque principal na construção imagética dos lugares; a pesquisa se caracteriza como descritiva e tem enfoque qualitativo. Esse tipo de enfoque é característico do campo dos fenômenos sociais, e é caracterizado por Sampieri et al. (2013, p. 33), como sendo um enfoque que “utiliza a coleta de dados sem medição numérica para descobrir ou aprimorar perguntas de pesquisa no processo de interpretação”, que não estaria fundamentado na estatística e que funcionaria a partir de um processo indutivo – do particular ao geral –, sem

sequência linear, e que, ainda segundo Sampieri et al. (2013, pg. 29), apresenta uma riqueza interpretativa e contextualiza um fenômeno.

Desta maneira, a metodologia proposta parte de um problema empírico observado previamente pela pesquisadora, e mais do que isso, de um questionamento – **como são construídas as imagens dos lugares?** – e, busca a compreensão de um fenômeno observado, com caráter sensível; essa busca se baseia em bibliografias dos campos conceituais envolvidos, para que, por fim, a teoria consiga ser relacionada com o problema do objeto empírico.

Ainda no que diz respeito às estratégias da pesquisa, essa se delimita como bibliográfica, que se dá a partir de material disponível em livros e trabalhos científicos (GIL, 2012, p. 50), e documental, com caráter historiográfico, onde além das fontes bibliográficas, que são secundárias (que passaram por tratamento analítico), se buscam materiais de fontes primárias, que ainda não tenham passado por tratamento analítico (GIL, 2012, p. 51); utiliza-se também de estudo de campo, para aproximação ao objeto analisado, que segundo Gil (2012, p. 57), estaria muito mais no campo da observação do objeto de estudo do que de uma aproximação ativa, de interrogação, como num levantamento de campo.

1.4.1 Processos metodológicos e delimitações

As análises se dão a partir da **escolha de imagens icônicas**, identificadas a partir de textos, fotografias históricas e peças publicitárias. Que estabelecidas pela pesquisadora, representam imagens de consenso, e que sobrepostas ao longo do tempo formam a construção imagética de Canoas, no intuito de se construir uma investigação do passado que possibilite a análise da construção imagética do momento presente.

Baseando-se no método indiciário de Carlo Ginzburg, se procura enxergar traços, vestígios e evidências que ajudem a compreender o processo histórico. Pois como Ginzburg (1989, p.177) anuncia: “se a realidade é opaca, existem zonas privilegiadas – sinais, indícios – que permitem decifrá-la. Dessa maneira, o autor demonstra a necessidade de buscar nas entrelinhas da história, os detalhes que a constrói, tal qual um detetive busca por decifrar um enigma.

Ginzburg (1989, p. 178) explica ainda, que o paradigma indiciário não é um método rigoroso, pois se assim fosse não traria resultados relevantes. Para o autor, “[...] este tipo de rigor é não só inatingível mas também indesejável para as formas de saber mais ligadas à experiência cotidiana [...]” (GINZBURG, 1989, p. 178). Dessa maneira, Ginzburg entende que para aplicação desse método é necessário um “rigor flexível”.

Complementando o método indiciário de Ginzburg e compreendendo as cidades como palimpsestos – assim como aqui nos propomos a ler a construção imagética de Canoas –, Pesavento (2004a, p. 27) diz que:

[...] nesta busca dos tempos e espaços perdidos, o historiador deve olhar o passado em palimpsesto da urbs em busca não só das formas e funções que sobreviveram e que se apresentam, explícitas e visíveis, ao pesquisador. É preciso ressuscitar o implícito e o invisível à superfície, desenterrando aquilo que não mais se vê: o sugerido, o intuído e pressuposto, o transformado, o desaparecido e o lacunar, o ausente.

As imagens que compõem o palimpsesto imagético urbano de Canoas parecem emergir a cada processo de ruptura presente na história da cidade, e por consequência, acabam representando um período que a cidade viveu. Quando sobrepostas, contam muito sobre os processos de formação urbana da cidade; se deseja analisá-las uma a uma a fim de compreender cada uma individualmente e ainda coletivamente, para que seja possível entender o processo de formação desse palimpsesto, o quanto ele apaga de cada uma delas e o quanto se mantém visível.

Dessa forma, no capítulo 3 – *Aproximação ao lugar e seus processos de rupturas – Canoas e sua imagem palimpséstica* – e capítulo 4 – *A mais recente camada do palimpsesto, o shopping: o que se vende e o que se apaga* – são identificadas as imagens que representam cada um dos momentos que a cidade viveu e que hoje se sobrepõem:

- a. **estação de veraneio:** nos primeiros anos de sua formação urbana, a instalação de uma estação de trens no então Capão das Canoas forma uma centralidade que dará origem ao seu desenvolvimento como núcleo urbano. A localidade passa ser frequentada por famílias abastadas da capital, que atraídos pela natureza presente na região, construíram suas casas de veraneio, alguns bangalôs ainda se encontram presentes e preservados no tecido urbano;
- b. **cidade dormitório:** a oferta de empregos na capital gaúcha influenciou no fluxo migratório de pessoas do interior do estado; no entanto, a oferta por terras mais baratas na cidade vizinha, Canoas, e suas fáceis conexões com Porto Alegre, intensificaram o surgimento de loteamentos residenciais, que hoje configuram boa parte do território canoense;
- c. **cidade do avião:** instalada em Canoas desde 1937, a aeronáutica está presente fortemente na imagem da cidade, principalmente pela presença de

um avião no centro da mais famosa praça de Canoas, a Praça Santos Dumont, popularmente conhecida como Praça do Avião. O caça foi doado à cidade em 1968, pela FAB. A praça é ponto de referência e pode ser considerada uma das mais fortes imagens da cidade, em função da sua localização, à margem da BR-116, o que a torna conhecida também entre as pessoas que apenas transitam na rodovia diariamente, sem de fato conhecer e adentrar o território canoense;

- d. **cidade industrial:** a consolidação industrial na década de 1960 e 1970 fortaleceram a imagem industrial de Canoas, que a partir da presença da Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), do sistema Petrobrás, se consolidou como importante polo do setor secundário no estado;
- e. **centro comercial e universitário:** Canoas se consolida como uma cidade comercial, a partir da década de 1980. Período em que acontece a virada econômica do município, que deixa de ter sua economia baseada na indústria para ter como principal setor econômico o de comércio e serviços. A instalação da Linha 1 da Trensurb, em 1985, conectou a cidade, ainda mais, à Região Metropolitana de Porto Alegre, o que também fomentou o crescimento das Universidades, que dão à cidade a característica de cidade universitária.
- f. **ParkShopping – a imagem atual,** entendida como a imagem em construção nesse momento, essa seria a última imagem da montagem do palimpsesto, a que se constrói a partir da implantação de um segundo *shopping center* na cidade, bastante maior que o primeiro, e de seu entorno imediato.

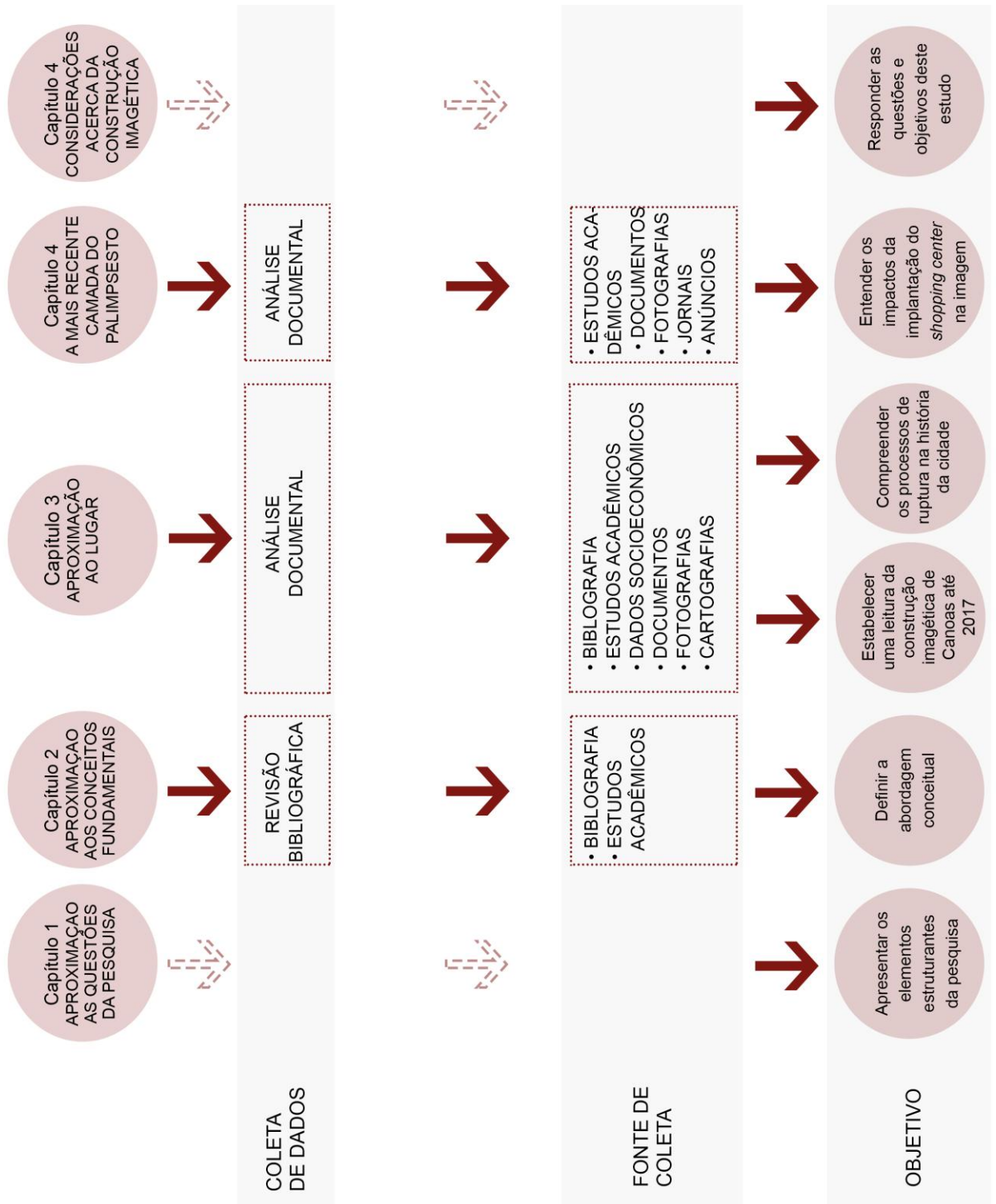
A pesquisa delimita-se a compreender a construção imagética da cidade de Canoas – RS, na **escala de tempo recente**, ou seja, quando das implicações da implantação de um *shopping center* e de seu entorno na imagem urbana da cidade, a partir de 2017. Para tal objetivo, se busca construir as imagens do passado a fim de analisar a sobreposição da imagem atual, compreendendo as diferentes imagens construídas nesse mesmo lugar e sobrepostas ao longo de sua formação urbana, em um recorte desde o início desse processo, em 1874; podendo assim, analisar o quanto das imagens da consolidada Canoas estão contempladas nessa atual e o quanto dessas já se apagou – ou se tenta apagar.

1.4.2 Dos capítulos

Propõe-se organizar os elementos textuais da dissertação a partir de cinco capítulos; além dos elementos pré-textuais, como resumo, listas – de figuras, fotografias, gráficos – e sumário; e elementos pós-textuais, referências.

A divisão desses capítulos, assim como seus objetos e fontes de coleta são definidos no Quadro Metodológico apresentado na Figura 7.

Figura 7 – Quadro metodológico



Fonte: da pesquisadora

1. o capítulo introdutório – **Aproximação as questões da pesquisa** – visa apresentar os elementos estruturantes da pesquisa. Nele são expostos os problemas, a lacuna do conhecimento e as justificativas que motivam essa dissertação; além de questões e objetivos que se desejam atender, assim como a hipótese considerada.

A introdução apresenta ainda, as abordagens e processos metodológicos que serão utilizados em cada um dos capítulos, assim como os tipos de coletas e de análise de dados, a fim de atingir os objetivos propostos.

2. Visando buscar apoio teórico, se constrói um capítulo de revisão bibliográfica – **Aproximação aos conceitos fundamentais** –, apresentando uma reflexão sobre os conceitos de imagem, lugar e memória; procurando dessa maneira, definir e delimitar de que forma serão abordados cada um desses; além de estabelecer o sentido de cada conceito para a pesquisa, evitando dúvidas acerca da abordagem proposta, principalmente por se tratar de conceitos de entendimentos amplos.

3. O terceiro capítulo – **Aproximação ao lugar e seus processos de rupturas – Canoas e sua imagem palimpséstica** – busca aproximar o leitor as imagens já construídas na história de Canoas.

Procura-se aqui, atingir os objetivos específicos “a” (estabelecer uma leitura da construção imagética de Canoas, prévia à instalação do *shopping center*) e “b” (compreender como os processos de rupturas, que se repetem frequentemente na história da cidade, influenciaram em sua construção imagética).

Para tal, entende-se como necessário se debruçar sobre a história da cidade, através de análises documentais, para que se faça possível compreender os processos de rupturas que geraram as imagens mais relevantes. Busca-se que, ao final desse capítulo, sejam apresentadas as imagens representativa de cada um desses momentos.

4. O capítulo 4 – **A mais recente camada do palimpsesto, o *shopping center*: o que se vende e o que se apaga** – visa compreender os processos pós instalação do ParkShopping, ou seja, delimitados a partir de 2017, e responder ao objetivo específico “c” (apreender os impactos da implantação do *shopping center* na imagem de Canoas). Para tal, busca-se, através de análises de imagens, reportagens, mapas e imagens de satélite, além de material publicitário, compreender os processos que envolvem a instalação do *shopping center* e as alterações do seu entorno.

5. O capítulo final – **Considerações finais** – tem o intuito de responder às questões e objetivos principais deste estudo, verificando se a hipótese foi correspondida e se foi possível obter todas as respostas às perguntas iniciais, assim como relacionar o objetivo específico “d” (compreender a relação entre a imagem do lugar e o sentimento de pertencimento dos usuários) com os resultados obtidos; além de, abrir e apresentar novas possibilidades de continuação deste estudo.

APROXI
MAÇÃO
AOS
CONCEITOS
FUNDAM
ENTAIS

IMAGEM
LUGAR
MEMORIA

2 APROXIMAÇÃO AOS CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Aproximar-se dos conceitos que fundamentam o tema desse estudo consiste em buscar a clareza sobre entendimentos amplos; através de uma reflexão teórica, baseada em especialistas do tema, se busca delimitar a abordagem de cada conceito estruturador para essa pesquisa.

Dividida em três partes, essa seção busca refletir sobre os três principais conceitos que norteiam esse trabalho: **imagem**, **lugar** e **memória**, entendendo essa tríade como formadora da capacidade de identificação e pertencimento que um lugar pode adquirir. A amplitude de cada um deles, requer um olhar para diversas áreas, como o próprio campo do planejamento urbano, mas ainda, o da geografia, da sociologia, da filosofia e da psicologia, para que seja possível delimitar a definição de cada um desses conceitos nessa dissertação.

2.1 APROXIMAÇÃO À IMAGEM

A simples busca pelo verbete “imagem” no dicionário já é capaz de demonstrar a dificuldade de conceituação dessa palavra, que pode apresentar diversas interpretações e entendimentos, dependendo do contexto da frase ou da área de estudo que se discute.

i-ma-gem⁴

- 1 Representação do aspecto ou formato de pessoa ou objeto através de desenho, gravura, escultura;
- 2 Representação escultória de ser santificado para culto e veneração dos fiéis;
- 3 Estampa que representa assunto religioso;
- 4 Reprodução invertida de pessoa ou objeto que se transmite em superfície refletora (espelho, água etc.);
- 5 **Representação exata ou bem semelhante de algo ou alguém; aquilo que simbólica ou realmente imita, personifica ou representa pessoa ou coisa;**
- 6 **Percepção mental sobre alguém ou algo;**
- 7 **Reprodução dinâmica (ou não) de pessoa, coisa, paisagem através de câmeras de máquina fotográfica, de cinema, de televisão, de celular ou de computador;**
- 8 Pessoa extremamente bonita.
- 9 **Opinião (positiva ou negativa) que o público tem de uma pessoa (político, artista etc.), de uma organização ou de um produto; conceito, reputação;**
- 10 **Palavra, frase ou expressão literária que descreve algo ou alguém de maneira poética ou alegórica;**

⁴ IMAGEM, 2021.

11 Reprodução na mente de uma sensação ou percepção anteriormente vivida ou sentida.

Algumas definições do dicionário – em especial, as grifadas – podem dar uma orientação de como a palavra se aplica ao planejamento urbano e mais em especial, ao estudo das cidades. Sendo assim, as próximas seções se destinam a construção conceitual do termo “imagem” adotado nesse trabalho.

2.1.1 Imagem urbana: a imagem dos lugares

Buscando a compreensão dos conceitos por trás da palavra *imagem*, se parte do entendimento de Kevin Lynch, autor de “A Imagem da Cidade”, considerado por Saboya (2008), uma das obras mais famosas e influentes no urbanismo. Ainda que se entenda que a abordagem de Lynch apresenta caráter quantitativo, enquanto o que se pretende aqui estabelecer é um viés qualitativo do conceito; entende-se como necessário, primeiramente compreender o teórico de maior relevância do campo, para *a posteriori* se aproximar de autores mais contemporâneos.

Para Lynch (1997, p. 9), a *imagem da cidade* é composta por três elementos – identidade, estrutura e significado – caracterizados por ele da seguinte maneira:

[...] Uma imagem viável requer, primeiro, a identificação de um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. A isso se dá o nome de identidade, não no sentido de igualdade com alguma outra coisa, mas com o significado de individualidade ou unicidade. Em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e os outros objetos. Por último, esse objeto deve ter algum significado para o observador, seja ele prático ou emocional. O significado também é uma relação, ainda que bastante diversa da relação espacial ou paradigmática. (LYNCH, 1997, p. 9).

O autor entende a imagem ambiental da cidade de forma física, à medida que reconhece a “estrutura” como um elemento de relação espacial e paradigmática do objeto com o observador; por outro lado, compreende que os elementos também devem possuir “significado”, para que apresentem uma boa imagem, esse último elemento estaria associado à relação dos usuários com a cidade e não somente com sua estrutura física.

O que fica claro é que “imagem” está sempre relacionada com a existência do homem, Lynch (1997, p. 7) deixa isso evidente ao afirmar que as imagens das cidades “são o resultado de um processo bilateral entre o observador e seu ambiente”, enfatizando a posição atuante do usuário do lugar na percepção da imagem.

[...] Este último (o ambiente) sugere especificidades e relações, e o observador – com grande capacidade de adaptação e à luz de seus próprios objetivos – seleciona, organiza e confere significado àquilo que vê. [...] Desse modo, a imagem de uma

determinada realidade pode variar significativamente entre observadores diferentes. (LYNCH, 1997, p. 7).

Castells (1983, p. 305) também compreende que a imagem urbana está diretamente ligada ao observador, já que para ele está “ligada a uma prática social”.

Apesar de reafirmar a percepção das imagens individualmente – por cada indivíduo –, Lynch (1997, p. 51) enfatiza que haveriam imagens de grupo, chamadas “imagens consensuais”, e que seriam essas as mais relevantes ao planejamento urbano; afirma ainda, que a composição das imagens urbanas coletivas seriam a sobreposição de várias imagens individuais.

O que parece assentido entre diversos autores é o entendimento de que a construção de imagem sempre permeia a existência do usuário. Joly (2007, p. 13) corrobora com esse entendimento ao afirmar que “imaginária ou concreta, a imagem passa por alguém, que a produz ou a reconhece”.

Compreendido o papel fundamental do homem como usuário do espaço, na construção imagética, faz-se necessário distinguir a relação pessoal com a imagem – no nosso caso, a urbana – e a imagem de grupo. Ferrara (2008, p. 196), assim como Lynch, apresenta diferenciação entre imagem individual e imagem pública.

Possamai (2007, p. 339) afirma que;

O estudo das imagens remete necessariamente ao estudo do imaginário, que se manifesta por imagens e discursos que tentam definir uma determinada realidade. Somente recentemente, os imaginários sociais vêm sendo preocupação dos historiadores, até então relegados a um plano secundário e fora do alcance racional.

Para Possamai (2007, p. 339, grifo da pesquisadora), “o imaginário [...] se reportaria sempre a algo ausente. Através de **discursos, imagens, alegorias, símbolos, ritos, crenças**, evocam-se ideias, visões de mundo, definições que ordenam a realidade, dando-lhe coerência”, estaria, portanto, no campo das representações.

Da mesma forma, compreende Pesavento (1995, p.16), associando o conceito de **imaginário** às representações coletivas da realidade e não aos reflexos diretos da mesma; ou seja, o imaginário se relaciona ao que é representado, ao que está expresso, necessitando de uma interpretação. Sendo assim, essas interpretações dão suporte, para através do imaginário, buscar-se a compreensão das imagens estabelecidas – ou que se tentam estabelecer – para os lugares, que agem mais como marcas históricas.

Da imagem se espera que transmita uma espécie de testemunho sobre o passado. Os historiadores querem ver nelas traços visíveis daquilo que teve lugar um dia, como marcas que restaram de um outro tempo e que podem dizer algo sobre o presente de sua elaboração e de sua leitura pelos homens daquela época já distante. (PESAVENTO, 2008, p.19).

Portanto, entende-se **imagem** como uma característica de análise da cidade, que se dá de forma precisa e segura, como um elemento da cidade, e que não deixa dúvidas sobre a informação; dessa maneira, é simbólica e representativa, podendo ser analisada tanto qualitativamente, em razão de sua relação com o significado que o homem é capaz de gerar, e ainda de forma quantitativa, se aproximando das análises de Lynch (1997), por ser entendida como um elemento capaz de organizar as características físicas de um lugar.

Ainda no que diz respeito à imagem, Ferrara (2008, p. 195) defende que através desta se escreveria a história documental de um lugar, e que poderia ser uma reconstrução simbólica dessa história, o que vem a contribuir com as perspectivas desse trabalho, à medida que se procuram indícios históricos que remontem as construções imagéticas canoenses:

Emblemática, a imagem é o resgate físico e visual de marcas memoráveis da cidade que, através dela, escreve a sua história documental de episódios, datas, estéticas e personagens. Na realidade, a imagem é uma reconstrução simbólica da história documental de uma cidade. (FERRARA, 2008, p. 195).

A grande contribuição de Ferrara para essa pesquisa está no entendimento de que a **imagem urbana** “[...] é a chancela do hábito, do cotidiano descompromissado e, por isso mesmo, fortemente enraizado na cumplicidade das crenças e valores constatados pela visão e registrados coletivamente. Uma simples fruição” (FERRARA, 2008, p. 196). Portanto, nesse sentido, a identificação da visão coletiva de uma época se associa com a imagem urbana construída nesse período, mais do que isso, a imagem teria capacidade de registrar o momento coletivo pelo qual o lugar passará. Cabe entendermos a qual parcela social essa imagem representa, visto que essa nunca será plenamente democrática, nunca será livre de interesses.

Corroborando com essa questão, Zanetti (2012, p. 155) entende a cidade como um texto, uma forma de linguagem:

Em toda cidade estão inscritos o seu passado e presente. Dessa forma, o espaço urbano pode ser visto e pensado como um texto. Pensar a cidade como um texto é compreendê-la como algo possuidor de signos constitutivos. É pensá-la como uma imensa rede composta por inúmeras estruturas significativas sobrepostas que demandam interpretações. [...]

Aproximando ao empirismo que se apresenta nesse estudo, cabe ressaltar que o fato de uma imagem ser entendida como uma forma de linguagem, tange o campo das representações, pois como apresenta Joly (2007, p. 42), “Se ela se assemelha é porque ela não é a própria coisa; a sua função é, pois, a de evocar, a de significar outra coisa que não ela própria [...]”. Atenta-se aqui para o fato de que essa representação nem sempre é

plenamente democrática – quase nunca, para não ser tão enfática –; portanto, ao passo que representa algo, também deixa de fora muitas outras coisas.

Ainda sobre o caráter comunicativo das imagens, se deseja expor que além de representações, elas demonstram interesses – colocados ou não de maneira intencional, mas que sempre representam alguma intencionalidade –, e é nesse ponto que se pretende construir as análises desse estudo, **investigando a forma como se construíram as imagens urbanas canoenses e a quais interesses responderam.**

Corroborando com essa ideia, Ferrara (2008, p. 196) afirma que: “A imagem da cidade constrói, pela hierarquia dos seus predicativos, um sistema de ordem que comunica um código, um modo de entender, avaliar e valorizar a cidade. [...]”.

No que diz respeito às características contemporâneas da imagem urbana, Ferrara reforça seu caráter globalizado, que desconsidera suas características locais e reproduz, ao redor do mundo, imagens urbanas semelhantes, “[...] a imagem urbana se globaliza e todas as cidades se assemelham [...]”. (FERRARA, 2008, p. 201). Por tratar-se de um espaço altamente relacionado ao fenômeno da globalização, muito provavelmente as imagens geradas com a implantação de *shopping centers*, que interessam à essa pesquisa, atuam dessa maneira.

Reside aqui o principal objetivo dessa pesquisa, de compreender o processo de construção imagética de Canoas, a partir da influência da implantação de um *shopping center*, o que se especula vai de encontro ao entendimento de Ferrara (2008) sobre as imagens urbanas contemporâneas, de que a lógica globalizante estaria imperando na nova construção imagética canoense, desconsiderando, portanto, as características e as representações até então existentes.

2.1.2 Construção imagética nas cidades

Busca-se a compreensão da construção imagética na cidade analisada, entendendo que para esse caso, será importante compreender a sua **imagem simbólica e coletiva**. Na tentativa de remontagem dos períodos simbólicos de Canoas se busca destacar suas imagens ao longo do tempo, através da contribuição de Ferrara (2008, p. 195) de que através da imagem seria possível uma reconstrução simbólica do lugar.

Nesse sentido, entende-se que estamos trabalhando com questões do campo das representações, onde discursos e vivências dão forma a um determinado lugar. Pesavento (1995, p. 15), baseada em Le Goff, entende representação como a “[...] tradução mental de uma realidade exterior percebida e liga-se ao processo de abstração. O imaginário faz parte de um campo de representação e, como expressão do pensamento, se manifesta por

imagens e discursos que pretendem dar uma definição de realidade”. Portanto, são nesses discursos que se construirão as imagens dos lugares, sejam essas formadas pela população ou por instituições.

Hall (1997) também aborda o conceito de representação e o associa à criação de um significado produzido entre membros de uma cultura. Para o autor, “[...] representação quer dizer usar a linguagem para dizer alguma coisa significativa acerca, ou representar o mundo significativamente, para outras pessoas”.

A imagem das cidades, que defende-se que seja considerada nas questões do planejamento urbano, estaria então no campo das representações. Buscando que as culturas locais sejam expressas através de um significado. Para tal construção, seria necessário o entendimento das narrativas que constroem esses lugares, não havendo mais espaço para que se trabalhe apenas com análises técnicas e numéricas, pautadas no racional. Buscar nos lugares uma forma de apreensão para além do conhecimento científico, como sugere Pesavento (2007, p. 10) ao definir sensibilidade, pois as relações que constroem um lugar são muito mais complexas do que qualquer fórmula que possa calcular suas estruturas urbanas.

A construção de uma imagem urbana pode estar relacionada a diversos fatores e não necessariamente as imagens seriam geradas de maneira intencional. Silva (2011, p. 48) nos traz esse entendimento, de que mesmo as imagens “não previstas por seu enunciador” afetam a vida nas cidades, pois “na medida que a sua percepção, digamos inconsistente, é afetada pelas interseções fantasiosas da sua construção social e recai sobre cidadãos reais da urbe.” De forma geral, nos parece que mesmo que imagens surjam de maneira espontâneas, são geradas a partir de alguma influência, seja da construção social da época, de decisões políticas e administrativas ou por alguma ação individual que reflita na história coletiva da cidade.

Para Silva (2011, p. 47), “[...] na percepção da cidade há um processo de seleção e reconhecimento que vai construindo esse objeto simbólico chamado cidade; e *que em todo símbolo ou simbolismo subsiste um componente imaginário*. [...]”, que por sua vez estaria ligado aos sentimentos, memórias e informações geradas por cada indivíduo.

Zanetti (2012, p. 166-167) corrobora com este entendimento ao compreender que “as imagens nada mais são que produtos das relações sociais” e que “as praças, ruas, casas, jardim e avenidas da cidade são o resultado de um contexto social de apropriação dos espaços construídos”.

Portanto, pode-se entender a construção imagética urbana como resultado da percepção dos usuários da cidade; no exemplo de Silva (2011, p. 48-49), “se um grupo [...] vê uma rua como a das mulheres, isso não quer dizer que “realmente” seja a rua que tem

mais mulheres nas respectivas cidades, mas que, se coincidir de um grupo significativo vê-la assim, em consequência tal rua é de “natureza feminina” quanto à sua *percepção urbana*.”

No entanto, por vezes pode ser identificado uma construção imagética intencional, a fim de atender determinados interesses, como é o caso das imagens publicitárias ou das imagens elaboradas por Prefeituras Municipais para defender certo feito.

De certa forma, a cidade dos nossos dias vive o impacto crescente dos veículos de comunicação que se globaliza pela possibilidade de criar e propagar a informação, minimizando tempos e diferenças, de outro transformam a vida urbana na imagem *standard* que unifica todos os espaços públicos e privados. Ao informar, os veículos de comunicação de massa transformam o particular em geral, a diferença no cenário homogêneo que globaliza todos os lugares que passam a viver sob a égide da metrópole internacional: o imaginário possível transforma-se na imagem que corrige particular indeterminado pelo comum e geral. (FERRARA, 2008, p. 200).

Nossa busca por imagens de Canoas, seria, portanto, uma busca pela **percepção da cidade através de sua própria comunidade**, independente da origem dessas imagens e percepções. O que nos leva a necessidade de remontar os processos históricos pelos quais esse território passou, a fim de compreender o espírito da época em que essa imagem foi gerada. Pois, para Silva (2011, p. 52),

[...] então o urbano se faz presente como a *imagem de uma maneira de ser*. A construção imaginária passa assim por múltiplos estandartes de narrativas cidadãs, mas por baixo de todos os seus relatos corre, como fonte primária de um acontecimento psíquico, a figura obscura e densa do fantasma social.

Em certo sentido, a medida que se compreende que “a maneira de ser” pode se alterar ao longo do tempo, podemos compreender o surgimento de diversas imagens para um mesmo lugar. Embora, uma diversidade de imagens para um lugar também possa gerar certa confusão e falta de apropriação.

Diversos autores concordam que as imagens são capazes de fortalecer os laços com a sua própria história. Burke (2004, p.17) ao falar sobre o uso das imagens afirma que “[...] em resumo, imagens nos permitem ‘imaginar’ o passado de forma mais vívida”.

A busca de um passado é feita tão somente por meio de suas representações. O real não poderia voltar. Portanto, os documentos, os relatos, as imagens gráficas ou literárias, não eram verdades absolutas, mas faziam parte de um imaginário coletivo, construído num dado momento. (SOUZA, 2015, p. 67).

A busca se dará, justamente no intuito de resgatar as representações das imagens dessa cidade ao longo do tempo, buscando com isso entender as características presentes atualmente. “Trabalhar com a história do urbanismo ou com as tendências de crescimento de uma cidade, perceber a transformação da estrutura e da paisagem urbana, é verificar a

relação do concreto com as sensibilidades num determinado contexto histórico [...]” (SOUZA, 2015, p. 74).

Silva (2011, p. 53), através da figura do fantasma, que “[...] desde as suas origens, são seres invisíveis que nos falam, que se deixam ver, *que aparecem e vão embora*”, explica a construção imagética urbana, que estaria diretamente ligada à “[...] presença indecifrável de uma marca simbólica na cidade, vivida como experiência coletiva, por todos os seus habitantes ou uma parte significativa deles [...]”. (SILVA, 2011, p. 55).

Para Silva, essa marca simbólica vivida coletivamente teria mais caráter imaginário do que alguma comprovação de fato (SILVA, 2011, p. 55). Além disso, se faz muito importante a contribuição de Silva (2011, p. 59), quando o autor nos explica que “esses fantasmas” – as marcas simbólicas da cidade – “rondam, se transformam e vivem o processo de urbanização. Com o tempo as ruas mais importantes mudam o uso e a mentalidade cidadã [...], e isso está associado à aparição de novos imaginários, como os da modernidade ou do passado ou da incerteza de um momento.”.

Ao ler os autores e escutar os habitantes das cidades, um consenso parece desprender para proclamar que o homem moderno não se sente mais em casa na cidade que lhe constroem os arquitetos e que lhes concebem os urbanistas. Esta constatação pode dizer respeito aos diversos aspectos do espaço urbano: sua estrutura espacial, sua forma, mas também sua própria imagem, a que ela projeta e até mesmo a imagem que cada um dos seus habitantes tem de si mesmos nesse espaço. (LEENHARDT, 2014, p. 48).

Leenhardt (2014, p. 48) reforça o papel da imagem da cidade na relação dos usuários com seus lugares e sua capacidade de se sentirem confortáveis naquele espaço. Mais do que qualquer outra coisa, o estudo da imagem das cidades deve residir em conceder qualidade aos lugares e seus usuários, pois se entende que uma boa imagem seria capaz de gerar tal característica.

Busca-se, portanto, através de um olhar teórico e sensível, olhar para os processos urbanos de Canoas, a fim de identificar suas imagens urbanoas, que como foi visto, são um acúmulo de significados que tomam uma dimensão coletiva; e que, por vezes, são alteradas ou sobrepostas, à medida que novos imaginários surgem.

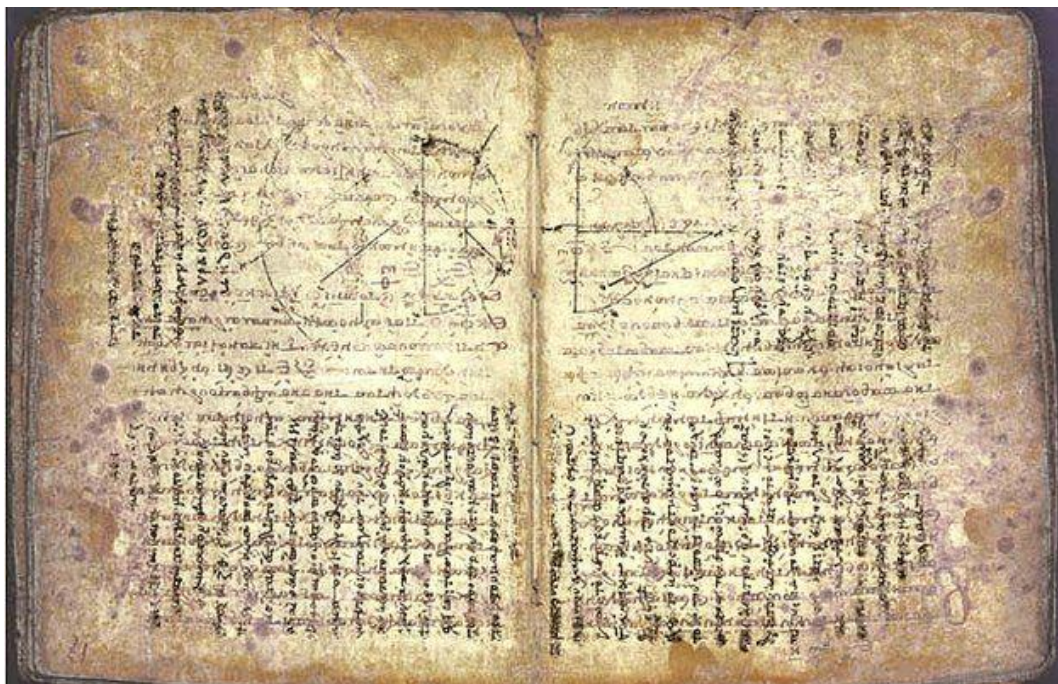
2.1.3 Palimpsesto de imagens

Para Corboz (2004, p. 34), o território se apresenta como um **palimpsesto**, ou seja, é composto por um acúmulo de camadas que o compõe ao longo da história. Dessa maneira, Corboz (2004, p. 27, tradução nossa) entende que “o território não está dado: é o resultado de diversos processos” que acabam por se acumular.

Segundo Cauduro (2000, p. 3), palimpsesto significa “raspado de novo” e tem origem em uma técnica de reaproveitamento de pergaminhos na antiguidade, onde esse se apresentava como um material de valor elevado e, portanto, era raspado para ser gravado novamente, com um texto que se julgava de maior relevância que o anterior.

Cauduro (2000, p. 3) destaca que “o processo de apagamento, por descoloramento e raspagem da escrita anterior, geralmente não se dava perfeitamente e ela reaparecia, ainda que mais fraca, sob a nova escrita, como uma escrita fantasma”.

Figura 8 – Palimpsesto de Arquimedes⁵



Fonte: Por que..., 2017.

De maneira metafórica, pode-se entender as cidades como um **palimpsesto**, ao passo que vão sendo escritas e reescritas todos os dias sobre o mesmo território e seus antigos textos vão sendo apagados – ainda que parcialmente – para dar lugar a novos, em um processo de acumulações. Pois como defende Corboz (2004, p. 27, tradução da pesquisadora), “os habitantes de um território nunca param de apagar e reescrever no solo antigo”

Da mesma forma que se transformam os aspectos físicos da urbe, as percepções coletivas e as imagens que documentam sua memória vão sendo substituídas.

Pesavento (2004a, p. 26) defende que “a cidade se apresenta como um palimpsesto, como um enigma a ser decifrado”; dessa forma, o olhar para os processos de formação

⁵ “[...] o chamado palimpsesto de Arquimedes é um código do século V que continha uma cópia em grego das suas obras e que, séculos mais tarde, foi apagado e reutilizado em textos litúrgicos.” (AGUILAR, 2019).

urbana das cidades e para suas construções imagéticas possibilita analisar as imagens que se configuram no momento presente, a partir da leitura de suas “camadas”, não somente físicas, mas também de memórias.

Esta definição primeira do palimpsesto nos fornece uma chave para os olhos do historiador, quando se volta para o passado. Há uma escrita que se oculta sobre outra, mas que deixa traços; há um tempo que se escoou mas que deixou vestígios que podem ser recuperados. Há uma superposição de camadas de experiência de vida que incitam ao trabalho de um desfolhamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para a obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir. Esta acumulação de marcas de historicidade deixadas no tempo se amplia para além dos traços materiais ou de escrita, pois se estende ao plano das recordações, onde muitas lembranças jazem na esfera do inconsciente, podendo ser recuperadas [...]. (PESAVENTO, 2004a, p. 26).

Pode parecer muito mais evidente que o território acumule marcas físicas. Quando se trata de cidades, é evidente que o traçado urbano carrega marcas da história daquele lugar. Para Secchi (2016, p. 15), seria “um imenso depósito de signos conscientemente deixados por quem nos precedeu”, o autor exemplifica esses signos como “cidades, vilarejos, casas e barracos isolados, ruas e trilhas, canais, galerias, diques, terraços, desmatamentos, divisão de terrenos rurais e sua destinação a cultivos específicos, linhas de árvores e plantações.”.

No entanto, precisa-se estar atento também, aos signos imateriais registrados no palimpsesto urbano. O trabalho de olhar para as imagens estabelecidas em um lugar pode ser comparado ao dos cientistas que desvendaram as camadas do Palimpsesto de Arquimedes; é preciso conhecer os processos que culminaram nessas imagens, para então fazê-las emergir.

Ler esse vasto arquivo de signos, como bem definiu Secchi (2016), é buscar compreender as relações que se estabeleceram naquele território e, ainda, as influências que culminaram em determinadas imagens, “podemos igualmente apreender um vasto conjunto de intenções, de projetos, bem como de ações concretas de pessoas, de pequenos grupos ou mesmo de sociedades inteiras.” (SECCHI, 2016, P. 15). Como completa Secchi, 2016, p. 16), os signos deixados no território são “o resultado cumulativo dessas decisões (de nós mesmos e de quem nos precedeu).”.

Eis a dificuldade de ler as acumulações deixadas nas cidades, dada a complexidade com que se apresenta nossa sociedade:

[...] muitos desses signos materiais deixados no território são o resultado de intenções e decisões, nem sempre coordenadas entre si, de uma sociedade inteira, assumidas com base em regras ditadas crenças e imaginários incorporados na tradição; enquanto outros signos são o resultado de decisões de uma só pessoa, de

uma casta ou de um grupo e, eventualmente, de especialistas, que mobilizaram imagens e argumentos que aspiravam ser compartilhados e indiscutíveis. (SECCHI, 2016, P. 17).

Corboz (2004, p. 27 – 28) compreende o território como projeto, resultado de uma construção, e, também, como produto. À medida que se pode entender o território como um produto, pode-se compreendê-lo como inserido no sistema capitalista que domina a sociedade contemporânea.

Entrando, no jogo mercantil, o território passa a adquirir valor, sua imagem passa a ser ferramenta poderosa de dominação, especulação e, mais importante, de acúmulo de capital por quem souber melhor construí-la. O alerta se dá, no sentido de se compreender, nas construções imagéticas, o que de fato reflete as marcas daquele lugar e o que pode ser construído atendendo a determinadas demandas.

2.2 APROXIMAÇÃO AO LUGAR

“Lugar” é um dos conceitos importantes que norteiam esse trabalho; à medida que se define como objetivo a busca pela **compreensão imagética de um “lugar”** e não de um “local”, se faz uma escolha conceitual.

lu·gar⁶

- 1 Espaço, independentemente do que possa conter;
- 2 Espaço ocupado por um corpo;
- 3 **Local conveniente ou próprio para ser ocupado por ser animado ou coisa;**
- 4 **Espaço onde habitualmente se realizam determinadas atividades;**
- 5 **Ponto no espaço, a que corresponde um astro;**
- 6 Posição relativa numa escala;
- 7 **País, região, estado, cidade, povoado etc. não determinado;**
- 8 Espaço ou assento à mesa;
- 9 Uma área específica em uma superfície;
- 10 Posto, posição ou sítio onde se exerce qualquer função ou mister.
- 11 Posição determinada por circunstâncias especiais;
- 12 Passagem particular de um livro; trecho;
- 13 Posição relativa na escala social;
- 14 Posição que uma pessoa ocupa por direito, nomeação, concurso; cargo, posto, colocação;
- 15 Posição relativa ao grau de importância de alguém ou de alguma coisa, em qualquer contexto;
- 16 Espaço de tempo livre no meio de uma atividade ou de um trabalho;
- 17 Ocasão oportuna ou circunstância favorável; ensejo, motivo;
- 18 Espaço ou assento para uma pessoa em teatro, transporte coletivo;
- 19 **Ponto em que reside ou se supõe residir algum sentimento, qualidade, defeito etc.;**
- 20 Situação relativa numa ordem ou série;
- 21 Alojamento ou acomodação disponível em um hotel, pensão, albergue etc.;
- 22 Sentido ou direção a seguir; orientação, rumo.

⁶ LUGAR, 2021.

Para Castello (2007, p. 2), “lugar é daqueles conceitos que, como “paixão”, tem sua definição prejudicada quando posto em palavras”, é sabido que assim como outros conceitos utilizados no campo da pesquisa social, “lugar” pode ser bastante abrangente e apresentar diferentes definições, dependendo da abordagem do autor; portanto, se pretende aqui, delimitar a abordagem que esse conceito terá na dissertação, buscando em diferentes autores suas definições.

O que parece evidente, logo no primeiro contato com o conceito, é que “lugar” estaria sempre relacionado ao uso humano e as atribuições que os indivíduos fazem desse determinado espaço; diferenciando-se fortemente de “local”, que apenas designaria uma função locacional, sem abranger o significado dado ao mesmo. Para Castello (2007, p. 203), “lugares são parte do imaginário coletivo das pessoas [...]”.

Castello (2007, p. 14-15) defende que lugar seria um espaço qualificado, dessa forma, seriam as qualidades (aqui não somente no sentido positivo, mas no âmbito de suas características) percebidas pela aquela população o tornariam um lugar.

Castello destaca ainda, a importância de se compreender esse conceito, “pois [...] consolidou o entendimento de que a cidade também passa a ser percebida por suas características de produção de experiências humanas e não somente por suas características de produção de bens e de serviços.” (CASTELLO, 2007, p. 126); dessa forma, não somente pelo que está dado como concreto e físico, mas pela percepção dos indivíduos, através de suas próprias experiências.

Através de entendimento semelhante, Lynch (1997, p. 102) afirma que [...] se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro lugar, notável e inconfundível.”.

O geógrafo chinês Yi-Fu Tuan (apud LIMA, 2009, s.p.) compreende que “o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado”; para ele “quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar” (TUAN, 1983, p. 83).

Porém, De Certeau (2000, p. 201-202) vai além ao diferenciar “lugar” de “espaço”. Para o autor, “lugar” estaria relacionado a uma indicação de estabilidade, já *espaço* falaria das operações, das circunstâncias, do tempo e dos usuários, e completa exemplificando:

Em suma, o espaço é o lugar praticado. Assim a rua geometricamente definida pelo urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres. Do mesmo modo, a leitura é o espaço produzido pela prática do lugar constituído por um sistema de signos – um escrito. (DE CERTEAU, 2000, p. 202).

Através do conhecimento acumulado sobre o tema, se define nesse trabalho o entendimento de “lugar” como um espaço que carrega significado para sua população e que, portanto, não tem caráter locacional, mas sim de significado e identificação.

Cabe ainda compreendermos os tipos de lugares existentes. Em sua tese, Castello os classifica entre lugares da “Aura”, da “Memória” e da “Pluralidade”. Enquanto os lugares de Aura se referem ao entendimento clássico de “gênio do lugar”, os lugares de Memória estariam ligados tanto ao patrimônio edificado, quanto as memórias dos usuários. (CASTELLO, 2007, p. 21-22). A terceira categoria citada por Castello (2007, p. 23) são de lugares da Pluralidade, que o autor define como “o lugar do lazer, do prazer, da mistura, do contrastante, dos “outros”, das diferenças, [...]”

Interessa-nos compreendê-los em cada um de seus aspectos; porém, algumas definições dadas pelo autor sobre lugares da Memória e da Pluralidade se relacionam diretamente às análises que se deseja nesse estudo. Os de memória por habilitar “a formação das *imagens* mentais por ressaltarem os elementos do imaginário espacial e temporal que povoam as mentes dos usuários” (CASTELLO, 2007, p. 18); enquanto os de pluralidade por ser “o lugar uma construção social, sua pluralidade é o que necessariamente estará a lhe garantir a dimensão social indispensável em sua experiência.”. (CASTELLO, 2007, p. 18).

2.2.1 A construção do lugar *shopping center*

Castello (2007, p. 135) questiona o porquê do hesito em analisar as cidades com *shopping center*, visto que esse **elemento já faz parte da cidade de forma que ela não poderia mais ser compreendida sem a presença dele**; portanto, melhor nos atentarmos às maneiras como esse equipamento interfere, altera e cria novos lugares em nossas cidades.

A reflexão de Castello contribui muito para esse trabalho, à medida que entende a presença dos *shoppings centers* nas cidades como “novos lugares” e como geradores de urbanidades e propõe sua compreensão. Aqui a contribuição do autor se faz fundamental na construção conceitual dessa dissertação, ao passo que a implantação do ParkShopping é entendida como a construção de um novo lugar dentro da cidade de Canoas.

O autor entende que os novos lugares criados “têm a força de atuar como *commodities*”, pois

na esfera econômica, a maior parte dos novos lugares funciona. E bem. Isto é, **funcionam como geradores de urbanidade**; e funcionam como instrumentos de economia. [...] muitas das instituições que compõem o elenco da gestão das cidades de hoje, correm atrás de projetos que os implementem – porque isto lhes

permite prever grandes possibilidades de retorno em termos de ingressos financeiros e melhor posicionamento em termos de atração de visitantes e consumidores. (CASTELLO, 2007, p. 134, grifo da pesquisadora).

Dessa maneira, o autor coloca que a maior parte dos lugares criados nas cidades estariam em torno de “atividades de *shopping* e a setores da indústria de serviços” (CASTELLO, 2007, p. 134). Para tal afirmação, Castello se baseia em Koolhaas, que entende que atualmente *shopping centers* têm tomado à proporção de concentrar atividades da vida pública:

Inquestionavelmente, *shopping* é a última forma remanescente de atividade pública. Através de uma bateria de formas crescentemente predatórias, *shopping* tem conseguido colonizar – até relocalizar – praticamente todos os aspectos da vida urbana. Centros históricos de cidades [...] e agora estações ferroviárias, museus, [...] estão crescentemente sendo lapidados pelos mecanismos e espaços do *shopping*. [...] Aeroportos têm se tornado incrivelmente rentáveis ao converterem viajantes em consumidores. [...] Talvez o fim do século XX venha a ser recordado como o ponto divisor no qual a cidade não pôde mais ser compreendida sem *shopping*. (KOOLHAAS, 2001, p. 125-127 apud CASTELLO, 2007, p. 134)

Santos Junior (2004, p. 20-21) também compreende que os *shopping centers* fazem parte da configuração das cidades contemporâneas, “assim como as galerias, passagens, magazines e lojas de departamentos associaram-se como signos emblemáticos da modernidade, presentes desde o século XIX nas principais metrópoles européias”.

Esse trabalho tangencia a obra de Castello, novamente, quando o autor defende a possibilidade de criação de “novos lugares”, o qual define através do conceito em inglês de *placemaking*. Para Castello (2007, p. 31), os projetos de lugares podem servir para ressaltar as características dos lugares onde se desenvolvem, sejam essas físicas, naturais ou culturais. Para tal, o autor afirma que esses estímulos buscam reformar a imagem:

Os estímulos projetados, via de regra, buscam reforçar a imagem de urbanidade que um lugar deve conter e poder transmitir às pessoas, seja de forma visual, sensorial ou informacional. Para isso, os estímulos inspiram-se nos sinais mais evidentes de urbanidade, especialmente naquilo que ela é capaz de oferecer em termos de *pluralidade*, uma qualificação necessariamente intrínseca a um *lugar urbano*. [...]. (CASTELLO, 2007, p. 31).

Castello (2007, p. 21) recorre aos estudos de Tuan (1980), para reforçar a importância das pessoas e de suas palavras na criação de lugares. Segundo o geógrafo, a reputação seria um elemento importante para criação do lugar. No entanto, o próprio Castello (2007, p. 203) entende que a prática de “construir lugares” se opõe ao conceito de *lugar*, “que é considerado como um constructo teórico”.

Além de se basear na expressão *placemaking*, que seria “a construção de lugar”, Castello (2007, p. 32) nos apresenta o conceito de *placemarketing*, que segundo ele, é mais recente e menos usual. Para o autor, esse é “[...] um instrumento moderno com poder de

exercer uma atuação decisiva nas circunstâncias gerenciais e econômicas que regulam a construção de novos lugares para as cidades.” (CASTELLO, 2007, p. 33). Seria esse um “caminho para levar a termos reais a concretização dos *lugares* que almejam produzir”. (CASTELLO, 2007, p. 222).

Diversos tipos de marketing estariam sendo empregados à sociedade contemporânea, como “o marketing *verde*”, “o *social*”, o “*institucional*”, o “*cultural*” e “o *político*” (CASTELLO, 2007, p. 33). Dessa maneira, a definição de *placemarketing* toca bastante a questão abordada nessa dissertação, o que o autor define como “*marketing institucional*”, onde se baseia em Ferreira (1999) para apresentar tal definição: “conjunto de estratégias e ações que visam ao fortalecimento da imagem de empresa, organismo, governo, cidade, etc.”.

Placemarketing seria a ideia de aplicar estratégias de marketing, a fim de destacar determinado lugar, reforçando a ideia capitalista de geração de valor, nesse caso monetário, a determinados espaços das cidades.

A ideia de criar “localização” como um valor econômico vem sendo francamente adotada em todo o mundo “(...) com ação clara do capital imobiliário que precisa criar oportunidades de acumulação. (...) As cidades, de uma maneira geral, têm se utilizado de políticas de marketing do lugar (*place marketing*) (...) para vencer a concorrência entre lugares”. (VARGAS, 2011, p. 84 apud CASTELLO, 2007, p. 40).

Para Castello (2007, p. 203), tanto *placemaking*, quanto *placemarketing* seriam componentes de lugares de clonagem.

[...] o sentido que se quer dar aqui à clonagem de lugares da urbanidade está relacionado com uma peculiaridade típica da arquitetura: sua capacidade de local a vida – de produzir locações onde se desenrola a vida – ao mesmo tempo em que, para fazer essa vida se realizar com maior concretude, é capaz de provocar estímulos dirigidos a concretizar essas realizações. [...] a clonagem arquitetônica-urbanística pode criar lugares onde viver a vida [...]. (CASTELLO, 2007, p. 199).

O autor aborda ainda, os princípios para criação de lugares, que estariam associados a capacidade de torná-los mais “vendíveis”. (CASTELLO, 2007, p. 222). Ainda que faça essa abordagem mercadológica sobre a criação de lugares, Castello afirma que, muitas vezes, a criação desses estaria ligada a fatores sociológicos e de busca por representatividade na cidade, o que merece a devida atenção nos estudos da área, mas que não se farão tão presentes nesse estudo, em função dos conflitos dados nesse lugar.

[...] Dentro do conceito de *lugar* há abrigo também para o contraditório, para as ações de cidadania que demandam novas políticas públicas e que, muitas vezes, representam reações com viés acentuadamente cívico, originadas de movimentos civis que lutam por garantir um *lugar* – simbólica e concretamente – para minorias étnicas, sexuais e religiosas, que se agrupam ao longo de determinados *lugares* da cidade e que querem ocupar um lugar próprio na sociedade atual. Isto obviamente

implica reconhecer que *lugar*, assim como detentor de um valor econômico que pode envolver movimentação de bilhões de dólares, contém, muito importantemente, um imenso valor *sociológico*. (CASTELLO, 2007, p. 56-57).

A importância de se compreender os conceitos de *placemaking* e *placemarketing* fica evidente a partir da afirmação de Castello (2007, p. 224) de que “[...] as ações de *placemarketing*”, em conjunto com a concretização material dos lugares exercida pelas ações de *placemaking*”, tornam-se capazes de produzir uma *variação* na percepção que as pessoas têm dos lugares [...]”. (CASTELLO, 2007, p. 224). Estanto essa contribuição teórica diretamente ligada às questões empíricas que se desejam especular no evento da criação do ParkShopping e seus reflexos na imagem de Canoas.

2.2.2 O *shopping center* como um não-lugar e sua percepção de lugar semipúblico

Se entendemos lugar como um local carregado de significado, identidade e construções simbólicas, pode-se pensar que os locais que não apresentam essas características seriam, portanto, “não-lugares”. Essa é a contribuição de Marc Augé ao campo dos estudos antropológicos, o autor apresenta o conceito de “não-lugar” da seguinte maneira:

Vê-se bem que por “não-lugar” designamos duas realidades complementares, porém, distintas: espaços construídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. [...] assim como os lugares antropológicos criam um social orgânico, os não-lugares criam tensão solitária [...]. (AUGÉ, 1994, p. 87).

Para o autor, a criação de não-lugares está relacionada à supermodernidade, “isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: esses, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico” (AUGÉ, 1994, p. 73).

A não presença de significado passa pela falta de espaço para história, conforme Augé (1994, p. 95) explica “[...] eventualmente transformada (a história) em elemento de espetáculo, isto é, na maior parte das vezes, em textos alusivos. [...]”.

É por isso, que Augé define como não-lugares aqueles de uso solitário, de passagem, efêmeros, e os exemplifica como meios de transportes, rodovias, aeroportos e estações (AUGÉ, 1994, p. 74). A partir desse entendimento, podemos definir o *shopping center* como um não-lugar, a medida que não carrega em si significados do lugar onde está inserido e, assim como um aeroporto, poderia estar inserido em qualquer lugar, que a não ser pelos anúncios dos auto-falantes não conseguiríamos identificar o local em que se está.

É importante compreendermos aqui, que se os lugares são carregados de significados que vêm dos usuários que o constroem, Augé (1994, p. 92-93) defende que a lógica dos não-lugares é invertida. São os não-lugares que ditam a identidade dos usuários:

Enquanto a identidade de uns e outros é que constituía o “lugar antropológico”, por meio das convêncas da linguagem, dos sinais da paisagem, das regras não formuladas do bem-viver, é o não-lugar que cria a identidade partilhada dos passageiros, da clientela ou dos motoristas “domingueiros”. [...] (AUGÉ, 1994, p. 92-93)

Dessa maneira, o usuário do não lugar tem relação de dependência com ele, enquanto são os lugares dependem dos seus usuários para o serem, pois sem significado são apenas “locais”. Por isso que Augé (1994, p. 93) nos diz que “o usuário do não-lugar está com este (ou com os poderes que o governam) em relação contratual.[...]”.

Portanto, se as relações são contratuais, os não-lugares podem ser entendidos como um lugares controlados, em que são aceitas as regras impostas:

[...] O cliente do supermercado, se paga com cheque ou com o cartão do banco, também declina sua identidade, [...]. De certo modo, o usuário do não-lugar é sempre obrigado a provar sua inocência. O controle a priori ou a posteriori da identidade e do contrato coloca o espaço do consumo contemporâneo sob o signo do não-lugar: só se tem acesso a ele se inocente. [...] (AUGÉ, 1994, p. 94).

Augé (1994, p. 95) nos coloca ainda, que além de não criar identidade, os não-lugares são lugares de solidão e similitude, ou seja, lugares de semelhança, onde todos nos comportamos da mesma maneira, assim como todos os não-lugares também se comportam.

Portanto, se são lugares de solidão, pode dizer “[...] que existe evidentemente o não-lugar como o lugar: ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele; as “astúcias milenares” da “invenção do cotidiano” e das “artes de fazer”, [...]” (AUGÉ, 1994, p. 74).

Essa relação evidencia que as atividades dos não-lugares, como *shopping centers*, por vezes, tentam reproduzir as relações que se estabelecem nos lugares da cidade. O que é percebido na relação efêmera entre os dois conceitos que Augé (1994, p. 74) apresenta: “[...] O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. [...]”.

Mais recentemente, Rolnik (2017, p. 61) corrobora com essa percepção ao dissertar sobre condomínios fechados, “[...] uns e outros são espaços apartados do conjunto da cidade e, assim como o *shopping*, desenham um espaço “público” virtual, porque exclusivo e de acesso controlado, livre de heterogeneidade dos espaços públicos – reais – da cidade.”.

Na questão dos shopping centers, que aqui compreendemos como não-lugares, pode-se relacionar os estudos de Augé (1994) às definições de Castello de “lugares semipúblicos”:

Parece-nos que “lugar de domínio público” não seja uma tradução plenamente satisfatória, para o Português, do que a expressão “public realm”. [...] um artigo de Mark Lilla (1985 apud SCOTT BROWN, 1990, p. 21), publicado no *The New Republic*, que ilustra com maior clareza a extensão abrangida pela expressão. Lilla distingue o que seriam os locais públicos dos locais cívicos, incluindo entre os primeiros “(...) aqueles que, como o *shopping mall*, o mercado público e a praia, são os que “mesmo que privados, ainda assim satisfazem a necessidade que eventualmente compartilhamos”, [...] desfrutamos de satisfação privada mesmo que em público, [...]. Assim, se torna igualmente correto incluir-se lugares semipúblicos (ou semiprivados) dentro das fronteiras do que se designa como “public realm”, lugares nos quais é possível perceber a ocorrência de uma intensa apropriação pública.

Ainda que aqui não se tenha a pretensão de debater o conceito de *shopping center* como um *lugar*, precisa-se atentar a esse fenômeno – da percepção de que o espaço privado possa ser “público” – a fim de compreender a construção imagética de Canoas, a partir da imagem do *shopping*. Para Sarlo (2014, p. 15), o *shopping center* é “um espaço público de gestão privada”.

Milton Santos (2001, p. 67) expõe que atualmente “a política é feita no mercado”, o autor sugere que a política feita por empresas globais, na lógica da competitividade, impede que haja ações solidárias por parte dessas. No entanto, ele apresenta um mundo onde “as empresas privadas assumiriam um trabalho de assistência social antes deferido ao poder público” e, que segundo o autor seria o fim da Política, pois as ações não seriam tomadas em prol de toda a população.

[...] o *shopping* é imaginariamente inclusivo, embora os diversos níveis de consumo sejam excludentes. Pelo ângulo da inclusão imaginária, o shopping cria o espaço da comunidade de consumidores cujos recursos são desiguais, mas que podem ter acesso visual às mercadorias em exposição de um modo que as velhas ruas comerciais socialmente estratificadas não permitem. (SARLO, 2014, p. 9-10)

Eis o grande problema de “espaços públicos” gerenciados por empresas privadas, embora tenha-se a impressão de que são de fato públicos, que a todos pertencem, será o mercado que irá definir quem tem valor; mais problemática ainda é construção imagética de uma cidade, um lugar público de fato, a partir de forças privadas, que respondem às demandas de apenas uma parcela da sociedade.

No entanto, essa é uma realidade a qual se vivencia e, portanto, deve-se atentar às consequências, pois como bem aborda Castello (2007, p. 226), “[...] esvaem-se cada vez mais os limites entre o público e o privado na cidade atual.” e é difícil que voltemos atrás nesse sentido, pois a vida em sociedade mudou.

A fábrica foi, por pelo menos dois séculos, o principal lugar de socialização de grande parte da população urbana, de construção de estilos de vida e comportamentos comuns. A vida da classe operária e também de grande parte dos setores da classe média baixa era necessariamente pública, porque o espaço privado era insuficiente. (SECCHI, 2016, p. 107).

A partir da abordagem de Secchi (2016) fica evidente que os comportamentos sociais – e muitos advindos do mercado de trabalho e de consumo – pautam a vida nas cidades.

O *shopping center* reconfigura as cidades extirpando os espaços públicos e os valores da coletividade, passa a se tornar uma atração turística e parte da história de uma cidade ao tornar-se um “paraíso” urbano para certa camada privilegiada da sociedade, alimenta a ilusão de nossas insatisfações psíquicas resolvendo estas através da aquisição material e certas atividades de lazer, afirmando que a satisfação pessoal e a felicidade se tornem mercadorias. [...]. (FLORES, 2019, p. 33).

No entanto, é curioso observar como, apesar de os espaços privados, como *shopping centers*, tomarem o lugar dos espaços de socialização públicos, ainda mantêm muitas das características das cidades na construção desses espaços; talvez pela sensação de segurança que o conhecido nos proporciona, ainda que instintivamente.

[...] no espaço pedestrianizado e climatizado do *shopping mall*, organizado como o centro antigo de uma pequena cidade europeia, ou como sequência de *passages* de uma cidade modernas, com as ruas estreitas ladeadas de pequenas vitrines, as praças, o jardim interno, os terraços, os skyways que conjugam um shopping mall ao outro através de um ambiente com temperatura constante, não se tem só a evocação de uma imagem, mas também a preocupação com o desempenho do espaço urbano, com a organização de um conjunto de atores e de um setor inteiro de atividade. (SECCHI, 2016, p. 102-103).

A prática mercantil de construção do espaço pode tomar para si a oferta de espaços de lazer nas cidades, buscando reconstruir o espaço urbano no interior do espaço privado, o que pode levar à decadência das praças públicas, com potencial para bons espaços de convivência e lazer que poderiam se estabelecerem como mais seguros através da intensiva ocupação. Além disso, espaços públicos democráticos podem ser elementos importantes para valorização da memória local e reforço da identificação dos cidadãos para com sua cidade.

2.3 APROXIMAÇÃO À MEMÓRIA

O último conceito, que juntamente com imagem e lugar, é fundamental e estrutura essa pesquisa, é a compreensão de memória. Assim como nos dois primeiros, a subjetividade do tema faz necessário um alinhamento acerca da abordagem dessa questão.

me·mó·ri·a⁷

- 1 Faculdade de lembrar e conservar ideias, imagens, impressões, conhecimentos e experiências adquiridos no passado e habilidade de acessar essas informações na mente;**
- 2 Função psíquica de um indivíduo de reproduzir um estado de consciência passado e reconhecê-lo como tal;**
- 3 Termo geral para denominar a função do sistema nervoso com a capacidade de reconhecer, evocar, reter e fixar as experiências passadas;**
- 4 Lembrança de qualidades, coisas e feitos (positivos ou negativos) de um ser ausente ou após a sua morte;**
- 5 Reputação bem estabelecida;
- 6 O produto de experiências passadas que permanece no espírito e serve de lembrança;**
- 7 Monumento erguido para comemorar os feitos de pessoa ou coisa ilustre e notável;
- 8 Anel que se dá para conservar uma lembrança ou para comemorar algum fato;
- 9 Qualquer objeto ou joia dado a alguém como presente;
- 10 O que se anota para não esquecer; apontamento, lembrete;
- 11 Nota diplomática apresentada por um diplomata ao governo junto ao qual está acreditado;
- 12 Relato oral ou escrito de algum acontecimento;**
- 13 Dissertação sobre um tema literário, científico ou erudito destinada a ser apresentada em congresso ou ser publicada em revista especializada;
- 14 Conjunto de chips num computador para armazenar dados e programas;
- 15 Documento em que a parte expõe a sua defesa ou o seu pedido e que se junta aos autos;
- 16 Comemoração a um santo ou a oração que se faz no ofício do dia.

⁷ MEMÓRIA, 2021.

2.3.1 Memória e imagem

As definições da palavra memória no dicionário são bastante amplas, mas podem trazer uma introdução do sentido que ela toma no campo do estudo das cidades quando se define o verbete através de “faculdade de **lembrar e conservar** ideias, imagens, impressões, conhecimentos e **experiências adquiridos no passado e habilidade de acessar** essas informações na mente”. (MEMÓRIA, 2021, grifo da pesquisadora).

O primeiro indício que se apresenta, a partir dessa definição, é o de que ao se tratar de memória fala-se necessariamente de passado. Para Ricoeur (2007, p. 40), “[...] não temos nada melhor que a memória para significar que algo aconteceu, ocorreu, se passou antes que declarássemos nos lembrar dela.”.

Rossi (2010, p. 15) corrobora com esse sentido a medida que entende memória como uma “persistência”; para o autor, ela – a *memória* – “[...] remete à capacidade de recuperar algo que se possuía antes e que foi esquecido.”

Ainda em sua obra “O passado, a memória, o esquecimento”, Rossi (2010, p. 16) sustenta que evocar a memória passa por um esforço “de escavação ou busca voluntária entre os conteúdos da alma [...]”. A partir desse entendimento, pode-se dizer que apesar de substantivo, memória se relaciona diretamente com uma ação.

Para Rossi (2010, p. 57), “memória e imaginação, memória e fantasia se apresentam reunidas e tendem a se tornar sinónimos”, o que os diferencia seria, justamente, o caráter temporal imbricado ao ato de memorar. O autor afirma ainda que a memória “reconfigura sempre o passado tendo por base as exigências do presente” (ROSSI, 2010, p. 28), o que a coloca também no campo das representações, como concorda Possamai (2007), ao entender que tanto imaginação, quanto memória, evocam “a presença de algo ausente”, ou seja, algo que se representa, mas que não é de fato a coisa representada.

No entanto, a autora diferencia os dois conceitos ao afirmar que “a possibilidade de acesso a uma visão irreal, no caso da imaginação, ou a um real anterior, no caso da memória.” (POSSAMAI, 2007, p. 339). A partir dessa sentença de Possamai (2007) se pode questionar a capacidade de evocação do “real” das memórias, a medida que essa se dá no presente, sempre pela ação do homem.

No que diz respeito a associação dos dois conceitos, Ricoeur (2007, p. 27, grifo da pesquisadora) esclarece que:

[...] confusão entre memória e imaginação é tão antigo quanto a filosofia ocidental. Sobre esse tema, a filosofia socrática nos legou dois *topoi* rivais e complementares, um platônico, o outro aristotélico. O primeiro, centrado no tema da *eikon*, fala de **representação presente de uma coisa ausente**; ele advoga implicitamente o envolvimento da problemática da memória pela da imaginação. O segundo, centrado

no tema da representação de uma coisa anteriormente percebida, adquirida ou aprendida, preconiza a inclusão problemática da imagem na lembrança.

Possamai (2007) elucida que o *ato de gerar memória* ou, usando o termo da autora, a “arte da memória”, é proveniente dos gregos, “que consistia em associar imagens a lugares organizados rigorosamente. Assim guardadas, estas imagens seriam mais facilmente evocadas quando necessário.” (POSSAMAI, 2007, p. 338).

A partir dessa afirmação, se consegue compreender a relação íntima entre memória e imagem, dois importantes conceitos para essa pesquisa. Corroborando com essa percepção, Rossi (2010, p. 15-16, grifo da pesquisadora) relaciona memória à imaginação, “é uma coleção ou **seleção de imagens** com o acréscimo de uma referência temporal”, novamente, relacionando à questão do tempo.

Halbwachs (1990, p. 28) nos apresenta a capacidade das imagens de evocar o passado, através da memória:

[...] se as imagens se fundem tão intimamente com as lembranças, e se elas parecem emprestar a estas sua substância, é que nossa memória não é uma tábua rasa, e que nos sentimos capazes, por nossas próprias forças, de perceber, como num espelho turvo, alguns traços e alguns contornos (talvez ilusórios) que nos devolveriam a imagem do passado.

Possamai afirma que “a relação entre imaginação e memória, por sua vez, é antiga na cultura ocidental, principalmente no que se refere à problemática da lembrança associada a uma imagem.”. (POSSAMAI, 2007, p. 339).

No campo do estudo das cidades, claramente se pode compreender a evocação das imagens de memória e da relação entre lembrança e imagem, através da conservação de determinados sítios ou edificações, por exemplo. Rossi (2010, p. 23) afirma que “o mundo em que vivemos há muito tempo está cheio de lugares nos quais estão presentes imagens que têm a função de trazer alguma coisa à memória” e, ainda, que “nos lugares da vida cotidiana, inúmeras imagens nos convidam a comportamentos, nos sugerem coisas, nos exortam aos deveres, nos convidam a fazer, nos impõem proibições, nos solicitam de diversas maneiras”, deixando claro o poder de manipulação, não necessariamente intencional, das imagens.

Dentro da questão da memória urbana, Possamai (2007) corrobora com a ideia de Rossi, de que as cidades conservam lugares capazes de evocar memória:

A memória de uma cidade, no entanto, pode adquirir forma material, constituir-se em traços do passado no espaço urbano. Monumentos, ruínas, memoriais, museus ou centros históricos preservados adquirem uma significação especial na negociação que fazem os habitantes da urbe com seu patrimônio (Choay, 2001⁸). Erigir estes

⁸ CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo, Estação Liberdade/UNESP, 2001.

“lugares de memória” (Nora, 1993⁹) é como traçar uma linha, mesmo que imaginária, entre o presente e o passado da cidade. (POSSAMAI, 2007, p. 340).

Se é possível afirmar que uma cidade contém a sua memória, se pode compreender que memória não é um conceito que diz respeito exclusivamente ao indivíduo, podendo atuar no campo da coletividade.

2.3.2 Memória coletiva

Não estamos ainda habituados a falar da memória de um grupo, mesmo por metáfora. Parece que uma tal faculdade não possa existir e durar a não ser na medida em que está ligada a um corpo ou a um cérebro individual. Admitamos todavia que haja, para as lembranças, duas maneiras de se organizar e que possam ora se agrupar em torno de uma pessoa definida, que as considere de seu ponto de vista, **ora distribuir-se no interior de uma sociedade grande ou pequena**, de que elas são outras tantas imagens parciais. Haveria então memórias individuais e, se o quisermos, memórias coletivas. (HALBWACHS, 1990, p. 53, grifo da pesquisadora).

Halbwachs (1990), através da obra “A memória coletiva”, contribui para discussão, ao diferenciar a memória individual e a memória coletiva. Apesar de entender que elas andam juntas, o autor defende que a memória coletiva não se confunde com as memórias individuais de cada um, embora as envolva (HALBWACHS, 1990, p. 53).

Acredita-se que o grande legado de Halbwachs ao campo do estudo das cidades esteja em suas considerações acerca da construção de memória em função do grupo a qual se pertence. Nossa memória individual está envolta de memórias coletivas. Para ele (Halbwachs) não existiria uma memória estritamente individual, pois as lembranças são construídas a partir do envolvimento, principalmente afetivo, no interior de um grupo (POSSAMAI, 2007, p. 338). Dessa maneira, Halbwachs entende que a memória ganha maior exatidão, a medida que passa a ser uma experiência coletiva.

Por estar relacionada a um grupo social a qual se está inserido, fica evidente o fator locacional da memória, e como ela, mais uma vez, se entrelaça ao lugar. Segundo Halbwachs (1990, p. 143), “[...] não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial.”.

A importância do lugar e sua influência na construção de imagem fica evidente a partir da seguinte afirmação:

Quando um grupo está inserido numa parte do espaço, ele a transforma à sua imagem, ao mesmo tempo em que se sujeita às coisas materiais que a ele resistem. [...] A imagem do meio exterior e das relações estáveis que mantém consigo passa ao primeiro plano da ideia que faz de si mesmo. (HALBWACHS, 1990, p. 133).

⁹ NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, 10:7-28, 1993.

Halbwachs explica ainda, que o lugar não é como um mero “cenário” na construção da memória coletiva. “O lugar ocupado por um grupo não é como um quadro negro sobre o qual escrevemos, depois apagamos os números e figuras.” (HALBAWACHS, 1990, p. 133). Dessa maneira, o lugar influencia na sociedade, assim como a sociedade influencia no lugar.

Precisa-se lembrar que os lugares não são feitos somente de marcas especiais, portanto, as memórias não seriam apenas construídas através dos aspectos físicos e espaciais do espaço, mas, também, a partir dos acontecimentos que lhe constroem a alma. “Para além do espaço e de suas permanências, no entanto, a cidade pode ter sua memória reconstruída a partir dos relatos, sonhos e imagens”. (POSSAMAI, 2007, p. 340).

Pois, se podem ser construídas e reconstruídas a partir de questões tão subjetivas, e por influência dos seres humanos, evidentemente o que se escolhe memorar ou não pode estar carregado de intencionalidade.

2.3.3 Esquecimento, apagamento e intencionalidade

Para Ricoeur (2007, p. 459), “ver uma coisa é não ver outra. Narrar um drama é esquecer outro.”. O que nos traz o filósofo francês evidencia que a memória pode ser uma questão de escolha. Ele traz ainda, que tanto a memória quanto a imagem são, intrinsecamente, “suspeitas”. Ou seja, é necessário que se olhe para ambas com certa desconfiança. Isso porque, precisamos lembrar, estão no campo das representações, suscetíveis a falhas e infidelidades. Como defende Vieira (2012, p. 215):

É consenso que toda representação é uma abstração, releitura, uma abstração impossível de retratar com precisão e na sua totalidade aquilo que representa. “O mapa não é o território” expressa de forma genial a questão fundamental da representação: que toda representação é uma parte, uma interpretação, um tentativa de registro, nunca abrangendo todas as peculiaridades do representado.

Para Rossi (2010, p. 57), as imagens poderiam “[...] fixar conceitos de memória, agir sobre a vontade e, em consequência, modificar comportamentos”, o que nos coloca em alerta para a capacidade de manipulação – intencional ou não – que pode estar presente no campo da representação, e mais especificamente das *imagens* e da *memória*.

Deve-se perguntar, portanto, por que alguns acontecimentos perduram e outros caírem no esquecimento? O que faria com que determinados momentos fossem esquecidos, senão o fato de não serem lembrados? Parece que os dois conceitos – memória e *esquecimento* – andam sempre lado a lado.

Possamai (2007, p. 340) sustenta interligação, ao afirmar que “a memória não se faz sem o esquecimento e estará sempre ameaçada pela amnésia. O esquecimento somente é

percebido a partir da memória que ficou daquilo que se pressupunha esquecido”. Estamos fadados ao esquecimento, a medida que evocamos a memória.

Da mesma forma, em relação às cidades, onde as imagens que configuram as memórias são concebidas a partir de determinados pontos de vista. “Se a memória da cidade pode estar presente nas narrativas, orais ou escritas, no seu espaço material, nas imagens produzidas por artistas ou fotógrafos, da mesma forma encontra-se ali o seu esquecimento” (POSSAMAI, 2007, p. 340).

É o que Halbwachs (1990, p. 67) propõe ao afirmar que “a história não é todo o passado, mas também não é tudo aquilo que resta do passado”, algo sempre escapa – ou se faz escapar.

Ricoeur (2007) reforça, no entanto, a importância da memória na compreensão do esquecimento; como já se percebeu, um é inerente ao outro.

[...] não temos outro recurso a respeito da referência ao passado, senão a própria memória [...]. As deficiências procedentes do esquecimento, [...], não devem ser tratadas de imediato como formas patológicas, como disfunções, **mas como o avesso de sombra da região iluminada da memória**, que nos liga ao que se passou antes que o transformássemos em memória. Se podemos acusar a memória de se mostrar pouco confiável, é precisamente porque ela é o nosso único recurso para significar o caráter passado daquilo de que declaramos nos lembrar. (RICOEUR, 2007, P. 40, grifo da pesquisadora).

Se for entendido o esquecimento como a sombra da memória, evidencia-se o fato de que ele não é uma inexistência – uma lacuna – o esquecimento são fatos que existem na temporalidade da vida, apenas não estão sob os holofotes. Assim como a lua, que não está iluminada durante o dia, mas que não tem sua existência contestada.

Rossi (2010, p. 187) ressalta que “[...] não se esquece por apagamento, mas por sobreposição, não produzindo ausência, mas multiplicando as presenças. Uma massa superabundante de informações faz que o leitor ou o telespectador não mais esteja em condições de lembrar o que aconteceu.”. A sobreposição de memórias – ou de imagens, como essa pesquisa se propõe a debater – poderia, portanto, encobrir determinados pontos (da história, da imagem, da percepção, do espaço físico etc).

Nesse momento depara-se com um novo termo – apagamento –, que não se dá apenas como um conceito, mas como uma ação – o ato de apagar –, supõe portanto, intencionalidade e pode estar, intimamente ligado à substituição. Apaga-se para reescrever, assim era com os pergaminhos. O que Montaner e Muxí (2014, p. 159) dizem ser “[...] uma tendência geral do sistema de construção das cidades de apagar a memória urbana [...]”.

Rossi (2010, p. 31-32, grifo da pesquisadora) reconhece o fenômeno quando afirma que, “de fato, os apagamentos não ocorrem apenas na reelaboração dos manuais científicos ou na **substituição de novas verdades** por proposições antes aceitas como verdadeiras.”.

Pondera ainda, que “há muitos modos de induzir ao esquecimento e muitas razões pela qual se pretende provocá-lo.”

Dessa maneira, se evidencia a importância das narrativas em que se inserem às memórias coletivas. A capacidade que se tem de “comprar” um discurso se confunde, muitas vezes, com as próprias convicções. “Estamos então tão bem afinados com aqueles que nos cercam, que vibramos em uníssono, e não sabemos mais onde está o ponto de partida das vibrações, em nós ou nos outros.” (HALBWACHS, 1990, p. 47).

Eis o que Halbwachs (1990) denomina a “arte do orador”, a capacidade de despertar sentimentos nos ouvintes que lhes pareçam propriamente seus. “Quantas vezes exprimimos então, com uma convicção que parece toda pessoal, reflexões tomadas de um jornal, de um livro, ou de uma conversa. Elas correspondem tão bem a nossa maneira de ver que nos espantáramos descobrindo qual é o autor, e que não somos nós.” (HALBWACHS, 1990, p. 47).

Esse é o ponto onde deve-se deixar a ingenuidade de lado ao olharmos para a memória, para o esquecimento, e mais ainda, para o apagamento, e questionar-se quem de fato, tem o poder de gerar novas imagens, sobre quais influências e demandas.

Pois da mesma maneira que Ricouer (2007, p. 453) diz que “porções inteiras do passado reputadas esquecidas e perdidas podem voltar. [...] Uma das convicções mais firmes de Freud¹⁰ foi mesmo que o passado vivenciado é indestrutível.”, ao passo que as iluminemos novamente. Rossi (2010, p.32) conclui que:

O “apagar” não tem a ver só com a possibilidade de rever, a transitoriedade, o crescimento, a inserção de verdades parciais em teorias mais articuladas e mais amplas. Apagar também tem a ver com esconder, ocultar, despistas, confundir vestígios, afastar da verdade, destruir a verdade. Com frequência se pretendeu impedir que as ideais circulem e se afirmem, desejou-se (e se deseja) limitar, fazer calar, direcionar para o silêncio e o olvido.

¹⁰ Sigmund Freud (1856-1939), médico neurologista e pai da psicanálise.

2.4 IMAGEM + LUGAR + MEMÓRIA NA CONSTRUÇÃO DA NOÇÃO DE PERTENCER

A configuração dos três conceitos que norteiam essa pesquisa, além de darem suporte teórico para as discussões e embasamento para se analisar o lugar proposto, são capazes ainda, se relacionados, de configurar a **noção de pertencimento** dos usuários.

Rossi (2010, p. 24) apresenta a noção de que memória se relaciona com identidade, ao propor que “A memória (como bem sabia David Hume¹¹) sem dúvida tem algo a ver não só com o passado, mas também com a identidade e, assim (indiretamente), com a própria persistência de futuro.”.

A definição literal do termo “identidade”, segundo o dicionário Caldas Aulete é “o conjunto de características próprias de uma pessoa, um grupo etc., que possibilitam sua identificação ou reconhecimento” (IDENTIDADE, 2018). Diversos autores dos campos que tratam das Ciências Sociais também buscam a compreensão desse conceito, para Lima (2009, s.p.), “o conceito de identidade, assim como o de pertencimento, só tem sentido se relacionado à alteridade [...]”, o que sugere que identidade estaria ligada à diferenciação, ou seja, ao fato de o sujeito se parecer apenas consigo mesmo ou com sua cultura, buscando as características e elementos que o fazem único.

A ideia de diferenciação com os outros e de semelhanças consigo mesmo se relaciona também aos lugares e vem sendo discutida por estudiosos das cidades, pelo entendimento de que o ser humano somente se apropria daquilo com o qual se identifica. “A identidade gera o sentimento de pertencimento, a referência que nos orienta enquanto cidadãos.” (LERNER, 2015, p. 13). Além da relação de pertencimento, a identidade urbana poderia ser uma importante aliada à boa imagem de uma cidade, pois segundo Lynch (1960, p. 12) seria “identidade” um dos aspectos que a formam.

Castells (2018, p. 54) demonstra, ao afirmar que “identidades, [...], constituem fontes de significado para os próprios atores, por eles originadas, e construídas por meio de um processo de individuação”, que o conceito de identidade se associa a significação.

A utilização do conceito de identidade no campo do planejamento urbano e do estudo das cidades parece estar sofrendo contradições em sua utilização. Entendendo que o sentido principal do planejamento urbano deve residir em proporcionar qualidade e organização à vida nas cidades, tratando de suas infraestruturas – mobilidade, densificação, saneamento, entre outros –, e ainda de suas culturas, respeitando a diversidade de pessoas

¹¹ David Hume, filósofo, historiador, economista. “Ficou conhecido por ser um dos maiores expoentes do empirismo com o pensamento voltado ao ceticismo positivo. Sua teoria levanta a hipótese de que existem duas formas de percepção: as impressões e as ideias. Em função disso, pontua que toda ideia não atestada por comprovação é digna de ser rejeitada”. (GRANDE..., 2016).

que compõem esse espaço; proporcionando, dessa maneira, cidades adequadas, seguras e igualitárias para tais práticas culturais humanas; pois como explica Castells (2018, p. 54), identidade é o processo de construção de significado a partir de um ou mais atributos culturais.

A identidade urbana deveria aparecer no planejamento com o intuito de auxiliar o enaltecimento do que torna aquele lugar único, ou até mesmo do que o torna um **lugar**, valorizando as características daquela população e dos diversos grupos que a compõe.

Enquanto Norberg-Schulz (1980, p. 50 apud CASTELLO, 2007, p. 21) defende que além das resultantes dos usuários, os lugares apresentariam características próprias; Castello (2007, p. 21) defende que essas características – que o autor denomina como “aura”, poderiam ser criadas e não necessariamente nascer de forma espontânea.

Autores, como Reyes (2018), criticam a valorização de um “espírito do lugar” e a tentativa de enaltecimento de uma característica única do lugar, que vise sintetizar àquela população e seus hábitos em torno de um elemento, apagando as diferenças, conforme se percebe em sua fala:

[...] é muito difícil pensar que exista uma espécie de “espírito do lugar”, o *genius loci* de Norberg-Schulz (1980), que apazigue as diferenças em prol da existência de uma identidade reconhecível como valor histórico. Se essa ideia funcionava como crítica à postura modernista de um modelo racional totalizante, porque trazia para o debate os valores locais, em tempos de economia de mercado em potência máxima isso é um risco. [...]. (REYES, 2018, p. 6).

Apesar das distorções percebidas, o assunto apresenta relevância para quem busca um ambiente urbano socialmente mais justo e saudável, entendendo que o enaltecimento das características únicas do lugar ou da cultura do lugar pode ser um importante elemento para gerar no indivíduo, que se utiliza do meio urbano, um sentimento de identificação com o seu espaço, como salienta Pereira (2018, p. 21):

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.

Evidencia-se a importância de se compreender os aspectos da identidade urbana e, principalmente, da sua resultante de identificação e apropriação dos usuários do lugar, para que se consiga perceber a presença ou a falta desses aspectos nas construções imagéticas do lugar que aqui nos propomos a analisar – Canoas.

Compreendida a importância da identidade no campo do planejamento urbano e, principalmente, do sentimento de apropriação e identificação do indivíduo com seu espaço,

salienta-se sobre o perigo de “pasteurização”¹² das diversas culturas presentes em uma cidade.

Como uma trama de muitas ideias, vivências, identidades e diferentes narrativas a cidade se constrói. A cidade é, de certa maneira, conflito de opiniões, que devem ser observados e respeitados por seus planejadores e administradores; afinal, a cidade é feita desse choque!

Rancièrre (2005, p. 15) compreende a sociedade através do seu conceito de “Partilha do Sensível”, que segundo o autor seria um sistema de evidências que revelaria um comum partilhado e partes excluídas. Pode-se relacionar, através de suas falas, ao comportamento da sociedade urbana e também do seu planejamento, que em geral contempla os indivíduos pertencentes ao “comum partilhado”; ou seja, vive-se em cidades pensadas para a classe dominante, que possui o poder de consumo, que perpetua a cultura do patriarcado e sob um preconceito velado para com as minorias.

Pelo termo de constituição estética deve-se entender aqui a partilha do sensível que dá forma à comunidade. Partilha significa duas coisas: a participação em um conjunto comum e, inversamente, a separação [...] Uma partilha do sensível é, portanto, o modo como se determina no sensível a relação entre um conjunto comum partilhado e a divisão de partes excluídas. (RANCIÈRE, 1995, p. 7).

Os espaços urbanos são pensados para uma “maioria”, que vive em sua zona de conforto e que fazem parte do comum, por serem a “persona” idealizada nos projetos, mas que os compartilham com aqueles indivíduos que vivem à borda do sistema, e que estão à parte, enfrentando dificuldades de viver em espaços a qual eles não pertencem.

Quando fala-se em colocar em evidências as diferentes narrativas trata-se, justamente, de possibilitar que as “partes” que não partilham do comum sintam-se contempladas e, mais do que isso, que consigam se identificar com o espaço onde vivem, reconhecendo no seu lugar características que são de sua cultura. Para tal, se conclui que o entendimento de identidade urbana deveria estar intimamente relacionado as diferentes partes que a compõem, visando ser abrangente, heterogênea e contempladora.

A valorização das identidades urbanas traz à tona a discussão de políticas que “furem a bolha do sistema” que coloca o comum partilhado como sendo a única forma de vivenciar o espaço urbano e permitam uma vivência mais democrática das cidades, onde os sujeitos possam vivenciar os espaços em posições de igualdade, corroborando com Rancièrre (2005, p. 19, N.T) que diz só existir política mediante a efetuação da igualdade de qualquer pessoa com qualquer pessoa.

¹² Pasteurização é um processo de variação de temperatura realizado em alimentos, com o objetivo de destruir micro-organismos patogênicos que possam haver naquele alimento, através de uma variação de temperatura possibilita matar os germes e bactérias. Ao utilizarmos esse termo busca-se debater sobre uma forma perigosa de “higienização” das culturas locais e da homogeneização em torno de um único sentido identitário do lugar.

Entende-se então, o conceito de identidade urbana como o resultado da identificação dos usuários com o espaço. A crítica se dá a valorização da identidade urbana, através da criação de uma “marca” que impõe significados, e não como resultado de vivências, processos e diferentes narrativas.

O que parece evidente é que o caminho é muito mais da base – das pessoas e de suas relações – para o topo – o planejamento. Exigindo uma sensibilidade de compreensão dos processos e relações sociais presentes na cidade antes de qualquer tomada de decisão sobre um papel em branco ou um mapa.

Nesse sentido, a possibilidade de que diversas narrativas sejam expressas e que a fala de grupos minoritários seja ouvida é importante para construção de lugares com que os indivíduos se identifiquem e que expressem suas formas de utilizar a cidade. Pois segundo Lima (2009, s.p.), “[...] 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. [...]”.

A construção das identidades passaria, então, por perceber de que forma as partes excluídas do comum partilhado apreendem o seu espaço, e de que forma sua cultura pode ser expressa nesses lugares. Planejar a cidade com identidade seria compreender o que faz as pessoas se identificarem com seus espaços e de que forma se veem expressos neles e dar luz à isso, impedindo que o planejamento das cidades passe por cima dessas relações com a justificativa do progresso.

Pois o que demonstram Montaner e Muxí (2014, p. 159) é que a lógica de apagamento cultural de muitas cidades vem se dando de forma sorrateira, sem necessariamente nos colocar em situações traumática, como é mais fácil imaginarmos.

Podemos falar de um apagamento sistemático da memória coletiva [...] sem conflitos sociais aparentes, de uma maneira lenta e oculta, como consequência do desenvolvimento tardo-capitalista e neoliberal das grandes urbes, que querem estabelecer identidades simples para o controle interno e a comunicação externa, voltadas aos investimentos e ao turismo, e que se transmitem convenientemente adoçadas por meio de campanhas publicitárias. (MONTANER E MUXÍ, 2014, p. 159).

Corroborando com essa questão, Secchi (2016) coloca ainda a relação de ambiguidade que hoje se constrói com o passado: “[...] por um lado, com o desejo de destruí-lo em nome do novo para que a contemporaneidade se explicita completamente; e por outro lado, [...] apenas nele, parece possível reconhecer as identidades individuais e coletivas.” (SECCHI, 2016, p. 66). Eis os dois extremos da relação urbana com a memória, por um lado, um ato de ruptura, por outro, de contra-ruptura. Deveria-se tentar encontrar o equilíbrio?

Da mesma maneira, Montaner e Muxí (2014, p. 161) entendem que a memória coletiva se descontroe em duas direções, “[...] por parte do sistema produtivo, reforçaram-se

os mecanismos de apagamento e substituição de memória, e [...] por parte dos movimentos sociais, reivindicou-se a diversidade de memórias existentes em cada cidade [...].”

Zanetti (2012), ao questionar a identidade urbana de São José dos Campos, apresenta preocupações e características que se relacionam ao caso de Canoas, e que dessa maneira, poderiam ser indícios do que aqui se investiga.

São José dos Campos tem se caracterizado como um ambiente **de fluxos e ritmos acelerados, de transformações constantes**, cuja característica principal reside no crescimento do setor da produção industrial, de serviços especializados e de produção tecnológica. [...]. (ZANETTI, 2012, p. 15).

Essas transformações constantes talvez sejam a chave para se compreender a relação dos canoenses com seu território, e ainda, uma possível dependência cultural da capital, Porto Alegre. Montaner e Muxí (2014, p. 159) dizem ainda que seriam algumas características “[...] dos processos contemporâneos de urbanização: a dissolução da memória plural e complexa [...]”, o que poderia resultar em uma “identidade rígida” ou até mesmo, na inexistência de uma identidade efetiva.

Por “identidade rígida” poderia-se compreender a criação de símbolos ou temas para os lugares; e por inexistência de uma identidade efetiva, poderia-se compreender os casos em que as características e memórias dos lugares são apagadas em prol de novas.

Um dos maiores paradoxos, ambiguidades e dificuldades que a condição pós-moderna apresentou são os processos de eliminação da memória real e invenção de memórias temáticas e estabelecidas – é o caso da facilidade com que as culturas pós-modernas criam imediatamente tradições festivas e comemorações e impõem edifícios – arranha-céus ou shopping centers – como símbolos imprevistos das cidades. Com isso, produz-se um processo psicológico de “distração”, quando de repente, sem que a coletividade esteja muito consciente disso, uma falsa memória expulsa a existente, que é substituída por uma *imago* [...] (MONTANER E MUXÍ, 2014, p. 161).

Para Castells (2018, p. 54), a multiplicidade de identidades pode estar relacionada à falta de apropriação, a medida que há uma crise de autorepresentação naquele lugar.

Zanetti (2012, p. 147) diz ainda que “[...] identidade é definida historicamente e não biologicamente.”, o que corrobora com a ideia de Reyes (2018, p. 6) de que o “espírito do lugar” não existiria, suas características, portanto, seriam uma resultante de seus processos históricos e vivências, suas construções de memória e de imagem.

Essa é a importância de olhar para os conceitos de maneira entrelaçadas, conforme expõe Santos (2001, p. 96-97):

O território não é apenas o resultado da superposição de um conjunto de sistemas naturais e um conjunto de sistemas de coisas criadas pelo homem. O território é o chão e mais a população, isto é, uma identidade, o fato e o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é a base do trabalho, da residência, das trocas

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS

materiais e espirituais e da vida, sobre os quais ele influi. Quando se fala em território deve-se, pois, de logo, entender que se está falando em território usado, utilizado por uma dada população. Um faz o outro [...].

**APROXI
MAÇÃO
AO LUGAR
E SEUS PRO
CESSOS DE
RUPTURAS**

**CANOAS E SUA
IMAGEM
PALIMPSESTICA**

3.

3 APROXIMAÇÃO AO LUGAR E SEUS PROCESSOS DE RUPTURAS – CANOAS E SUA IMAGEM PALIMPSÉSTICA

Para Zanetti (2012, p. 155) a cidade é “um livro de registro da sociedade”; portanto, todo movimento de investigação do território e de busca por indícios históricos é também um meio de compreender a comunidade que ali vive.

Esse movimento de olhar para os processos que fizeram de Canoas o que ela é hoje, evidencia as complexidades dessa cidade. Pode-se perceber, que sua história urbana se desenvolveu a partir de rupturas. Segundo Zanetti (2012, p. 170), “as sociedades modernas são, portanto, por definição, sociedades de mudança constante, rápida e permanente”. Dessa maneira, não se espera que a cidade tenha as mesmas características do início de seu povoamento há quase 150 anos, a estranheza se dá nos modos abertos em que a cidade adota diferentes características e, conseqüentemente, forma novas imagens.

Busca-se, com a leitura da construção imagética de Canoas, identificar as ocasiões em que a cidade pareceu ter rompido com o que se estabelecia até então – ou com os rumos que se mostravam mais evidentes naquele momento –, no anseio de novas características. Em algumas ocasiões, no entanto, se percebe que a cidade demonstra certa mobilização no resgate de sua memória, ainda que em momentos pontuais, o que podemos entender como atos de “contra-rupturas”.

Chama a atenção não simplesmente as alterações de características e funções da cidade, o que evidentemente acontece na maioria dos lugares, mas a forma como as características antigas parecem ser deixadas de lado em detrimento das novas. Como quem quer romper por completo com sua história. Entretanto, Secchi (2016, p. 87) nos esclarece que “mesmo a ruptura mais violenta e radical nunca rompe todos os laços que ligam o antes e o depois”.

Ainda que desejado, os atributos de determinado local jamais são apagados por completo; eles deixam marcas, seja naquele espaço urbano ou naquela população. Se enxerga assim, a imagem da cidade de Canoas, como uma sobreposição de muitas outras imagens, onde ainda que uma nova imagem tente se sobrepôr ao que já está dado, traços das antigas imagens insistirão em emergir.

Através da busca pelos momentos de rupturas – eventos que geraram novas características à cidade –, e ainda os de contra ruptura – onde o resgate ou o aparecimento das antigas características ressurgem –, esse capítulo deseja construir as principais “imagens públicas” de Canoas ao longo do tempo, buscando vestígios, traços e marcas deixadas na história urbana canoense – seja através de sua configuração espacial, das bibliografias, fotografias, textos e recortes de jornais, de anúncios publicitários. Se deseja,

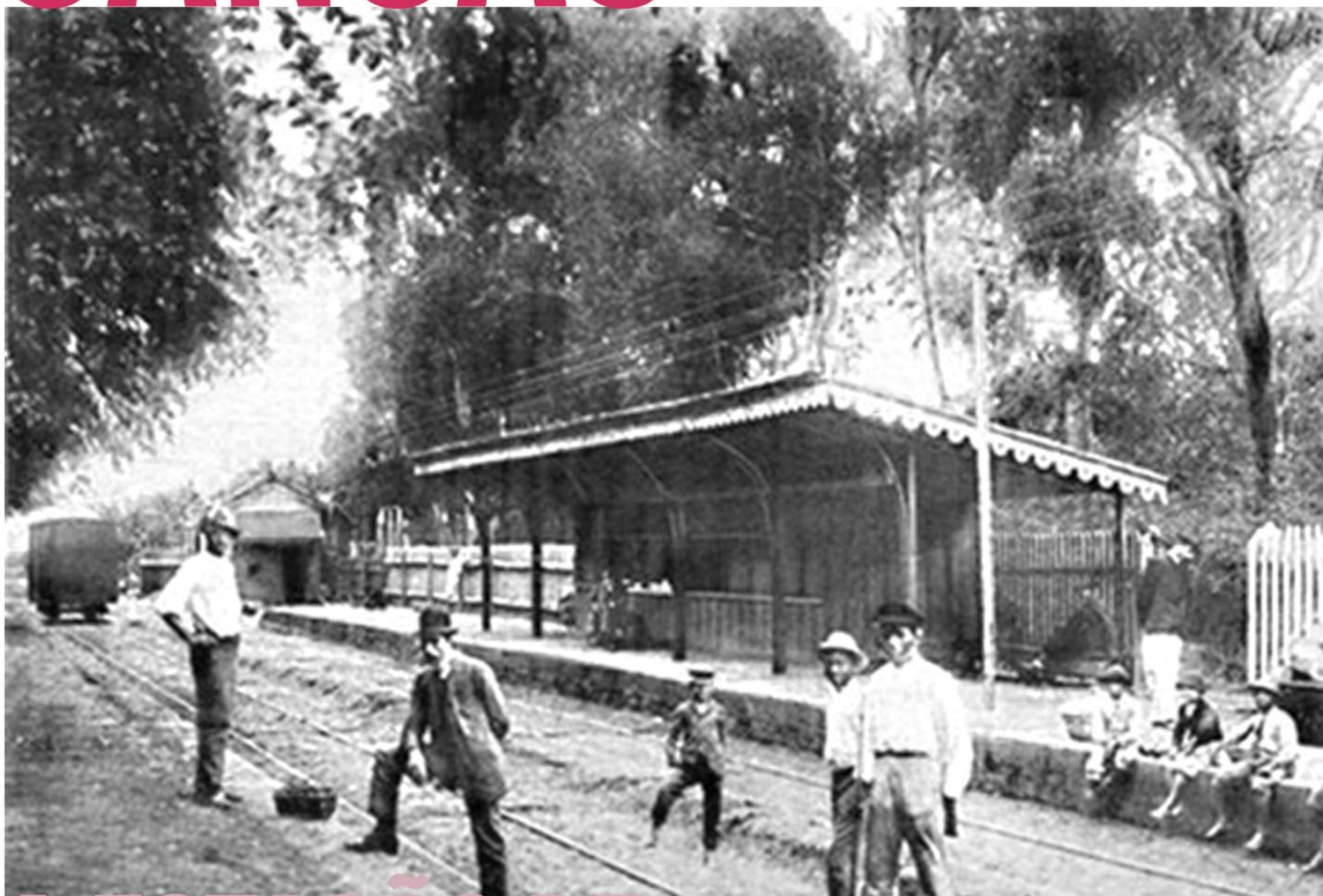
dessa maneira, investigar esses anos de caminhada desde 1874 – quando da fundação da estrada férrea – até o evento da implantação do ParkShopping Canoas, em 2017, e suas implicações, onde se especula que uma nova imagem sobrepõe as até então construídas, a partir do entendimento de sobreposição cumulativa de informações presentes no território, como bem esclarece Secchi (2016, p. 87):

[...] o presente é o resultado do depósito de uma longa série de práticas que levaram a destruir, modificar, conservar ou construir *ex novo* algo que antes nem podia ser imaginado [...]; cada forma desenvolvida contém, dentro de si, resquícios de formas precedentes.

Assim, apreende-se a construção imagética de Canoas, como uma sobreposição de imagens – um palimpsesto – em que se procura enxergar, nos dias atuais, o quanto de cada uma dessas imagens encobertas se faz apagar com a construção de uma nova e o quanto dessas ainda insistem em emergir nessa sobreposição.

Ainda que siga certa sequência cronológica, as seções seguintes não estão necessariamente amarradas a uma linha do tempo, aqui fala-se mais da construção imagética que gerou cada uma das imagens representativas, do que se pretende contar a história da urbanização de Canoas em uma ordem cronológica rigorosa – o que já encontra-se publicado por outros autores –, afinal os eventos se perpassam e ainda que se deseje destacar momentos de ruptura, esses não se dão de forma abrupta, nem transformam a imagem da cidade de um dia para o outro.

CAPÃO DAS CANOAS



A ESTAÇÃO DE
VERANEIO

3.1

3.1 CAPÃO DAS CANOAS – a estação de veraneio

Visando assimilar a história da localidade, se buscam as origens que a construíram; nesse sentido, procura-se olhar para a história urbana de Canoas, além das suas datas oficiais de fundação e de consolidação como núcleo urbano, que tem como marco de sua formação a implantação da estrada de ferro.

Embora sem relação direta com a história da cidade de Canoas, 1684 é a primeira data que se apresenta como relevante nessa remontagem histórica, quando da fundação da cidade de Laguna, no estado vizinho de Santa Catarina, como uma base para servir para a conquista do território sul-rio-grandense. Nessa localidade nasceu Francisco Pinto Bandeira, que viria a ser o povoador das terras que dariam origem à Canoas.

A localização geográfica do Rio Grande do Sul, território alvo de disputa entre Portugal e Espanha, no século XVIII, fez das terras desse estado um lugar de trânsito, e um território a ser conquistado. Com isso, o êxodo de uma população oriunda de Laguna – SC com destino aos Campos de Viamão¹³ a partir de 1733, ocupou a região de maneira estratégica a fim de impedir o avanço dos castelhanos. Com isso, Francisco Pinto Bandeira, que viria a ser Tenente Coronel do Corpo de Dragões, em 1738, se fixa na região, na então paragem Guaixim – Sapucaia. (SILVA, 1964, p. 63 – 71).

Segundo Silva (1964, p. 77), Francisco Pinto Bandeira instala nessas terras a sede da Fazenda Gravataí, onde hoje se localiza o bairro Estância Velha, nessa cidade. Após a sua morte, a Fazenda Gravataí é herdada por seu filho, Rafael Pinto Bandeira, que viria a ser o primeiro brasileiro a ocupar o posto de oficial general do Exército Colonial Português, e posteriormente foi herdada de geração em geração na família Pinto Bandeira.

Assim de deu até 1867, quando da publicação da lei que determinou a construção da primeira estrada de ferro da Província de São Pedro, entre Porto Alegre – a capital do estado – e São Leopoldo – a colônia alemã que prosperava naquele momento – e a partir dessa, os rumos da localidade e os ares e características rurais passam a dar espaço a um núcleo urbano (SILVA, p. 95).

Em 1871, a construção da ferrovia é iniciada, comandada pelo Engenheiro inglês John Mac-Genity, evento que segundo Silva (1964, p. 99 – 100) altera a futura formação urbana de Canoas, já que a instalação de sua estação atrai a consolidação de um núcleo urbano nas proximidades, até hoje caracterizado como a área central da cidade.

O autor (SILVA, 1964) afirma que provavelmente, ao passo que a localidade se dividia entre duas fazendas, identificadas no mapa das divisões territoriais da época (Figura 9), dois diferentes núcleos teriam se formado a partir das terras do Major Vicente Ferrer da

¹³ Por Campos de Viamão compreende-se “os campos desde a Lagoa dos Patos até a serra adiante de Sapucaia.” (SILVA, 1964, p. 62).

Silva Freire e de José Joaquim dos Santos Ferreira. Portanto, a construção da estrada de ferro é extremamente relevante para mudar os rumos do desenvolvimento da região, marcando o primeiro ponto de ruptura da história de Canoas e configurando um núcleo mais forte de desenvolvimento.

Figura 9 – Esboço das divisões territoriais das origens de Canoas, 1884



Fonte: SILVA, 1964, p. 130

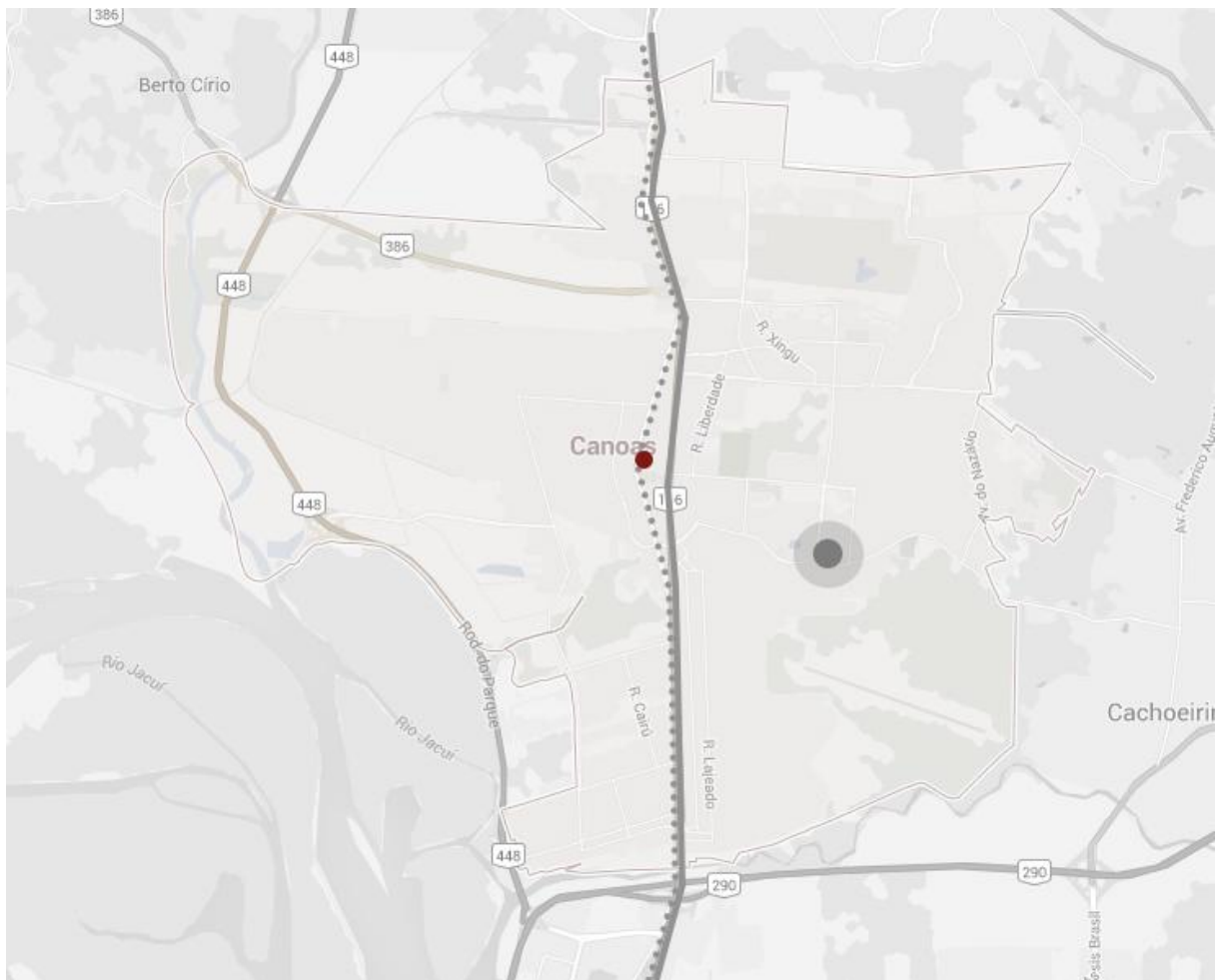
A localidade tem sua origem dada por um desses momentos de rompimento, onde uma ação política de implantação de uma linha férrea muda os rumos de sua urbanização, de sua história e, muito especialmente, de sua formação espacial. Seria, portanto, a instalação da parada de trens que marcaria esse primeiro momento de ruptura, deixando os ares interioranos para trás e fomentando um crescimento considerável e atraindo investimentos.

Segundo Silva (1978, p. 35), a inauguração da estrada de ferro teria acontecido no dia 14 de abril de 1874, e teria sido a instalação de uma estação de trens na localidade do Capão das Canoas que teria impulsionado seu desenvolvimento urbano. Canoas se diferencia da maioria das cidades por não ter o berço de sua expansão urbana a partir de sua primeira sede, que teria sido a Fazenda Gravataí, nem fundada a partir de um núcleo religioso, mas no entorno de um equipamento de mobilidade regional.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS

A cidade de Canoas, como a maioria dos antigos núcleos comunais gaúchos, originou-se do retalhamento de um estabelecimento rural. [...]. E também como aconteceu com tantas outras povoações dessa natureza, o núcleo urbano foi fundado pelos próprios descendentes do povoador pioneiro da sesmaria. [...] Mas o núcleo da cidade não se desenvolveu, segundo a regra tradicional, em torno da velha sede da sesmaria [...]. (SILVA, 1964, p. 191).

Figura 10 – Localização aproximada da Fazenda Gravataí e da Estação do Capão das Canoas



Fonte: adaptado de SILVA, 1964, p. 191 e Canoas... (2020).

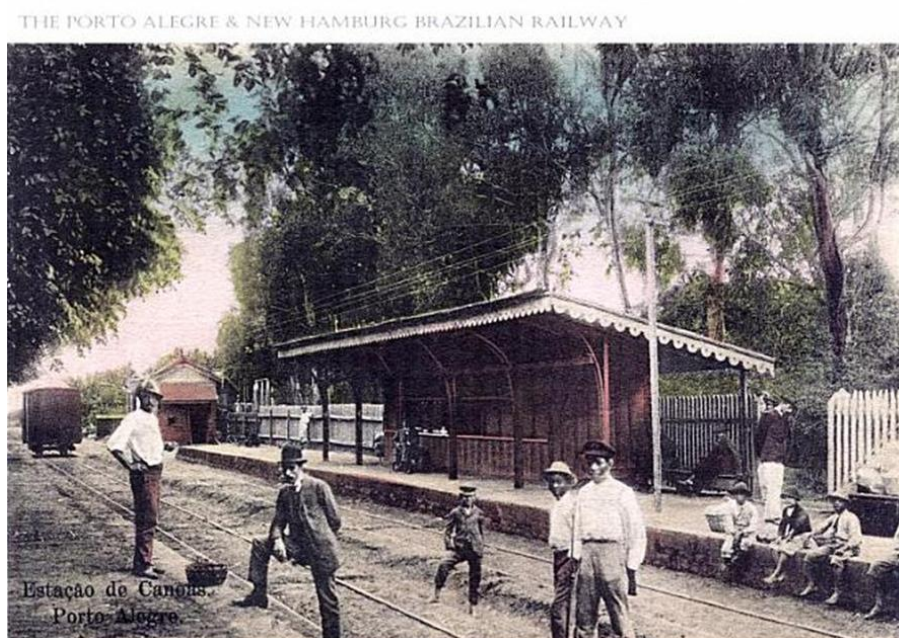
Na Figura 10, destaque-se o berço do desenvolvimento urbano de Canoas, a estação férrea – representada pela marcação vermelha –, enquanto em cinza está representada a localização aproximada da Fazenda Gravataí, na parte alta da Avenida Santos Ferreira.

Ao que sugere Silva (1964, p. 121), o local da estação teria sido escolhido por interesse do proprietário das terras, Major Vicente Ferrer da Silva Freire, que seria um homem influente no município de Porto Alegre, o que demonstra a atuação de determinados segmentos sociais na formação do território e na imagem de Canoas desde seu princípio.

Logo, as terras viriam a sofrer parcelamento e seriam vendidas a famílias abastadas da capital, com o propósito de estabelecer na localidade uma estação de veraneios, que recebia aos finais de semana os porto alegrenses vindos de trem, atraídos pela paisagem interiorana e natural (SILVA, 1964, p. 121).

Apesar de ser somente uma, entre tantas paradas da linha férrea que ligava Porto Alegre a São Leopoldo, a estação nomeada de Capão das Canoas possuía requintes para conquistar famílias de cidades vizinhas a se deslocarem nos finais de semana de verão (e, quem sabe, em outras estações) para as suas paragens, já que os interessados em desfrutar momentos de repouso e de entretenimento na capital estavam cercados de opções diversas [...]. (VIEGAS, 2011, p. 33).

Figura 11 – Cartão Postal da estação de trens do Capão das Canoas, em 1910



Fonte: VIEGAS, 2011.

Segundo Silva (1964), a intenção do então proprietário das terras, Major Vicente Ferrer da Silva Freire, era fazer do Capão das Canoas um espaço de lazer destinado a alta sociedade porto-alegrense, o que logo fez a localidade crescer e reforçar a imagem de balneário.

[...] os chalés de madeira, meio ocultos no mato, com os seus alpendres onde, à noite, sentavam-se os veranistas, depois de acenderem os indefectíveis lampiões belgas. Já dissemos que os capões de Canoas, quando limpos, tomavam aspecto de parque. É fácil imaginar que deliciosa estação de veraneio foi Canoas, quando a natureza conservava ainda a sua beleza original [...]. (SILVA, 1964, p. 149).

Há quem defenda que a construção de espaços de veraneio próximos as grandes cidades seja um reflexo da Modernidade; ainda que o então Capão das Canoas fosse um

pacato vilarejo cercado de natureza e não estivesse passando pelas grandes transformações experimentadas ao redor do mundo, já estaria sentindo as consequências desse novo espírito que tomava conta do pensamento dos homens nesse momento: a Modernidade. Viegas (2011, p. 36) cita o trabalho acadêmico da pesquisadora Schossler (2010) acerca do surgimento de balneários no Rio Grande do Sul:

Averiguou-se [...] um esclarecimento importante a respeito da procura constante por refúgios particulares em pleno efervescer urbano da virada do século XIX para o XX, especificadamente através do trabalho de Joana Schossler que defendeu a busca pela vilegiatura como um desdobramento da Modernidade. Enquanto as capitais se urbanizavam rapidamente, com o alargamento, com o calçamento de antigas ruas e com a construção de novas edificações, a população buscava novos locais para o desfrute do lazer junto a retiros naturais. (VIEGAS, 2011, p. 36).

As premissas da pesquisadora vão ao encontro de autores que tratam dos temas da modernidade e defendem que embora as grandes transformações ocorridas nas cidades em decorrência do pensamento da modernidade tenham beneficiado e, talvez até mesmo tivessem sido necessárias para a consolidação da vida urbana como conhecemos hoje, as pessoas não suportariam tantas mudanças sem manter algumas referências do que já estavam habituadas; a necessidade de casas de campo ou de se fixarem em uma nova localidade mais interiorana poderia estar demonstrando esse conflito do momento, o que justifica a importância das casas de finais de semana para as famílias porto alegrenses, que experimentavam da vida urbana na capital.

Major Vicente Freire se desfaz de todas as suas propriedades em Canoas em 1895, na ocasião já estavam estabelecidos os chalés de veraneios e até hotéis, reforçando o caráter turístico da região. Mas também se desenvolviam pequenos comércios e indústrias, o que demonstra o rápido fortalecimento urbano (SILVA, 1964, p. 135). O loteador não contava, no entanto, que a localidade iria se desenvolver tão rapidamente e não seria lugar de exclusividade dos abonados.

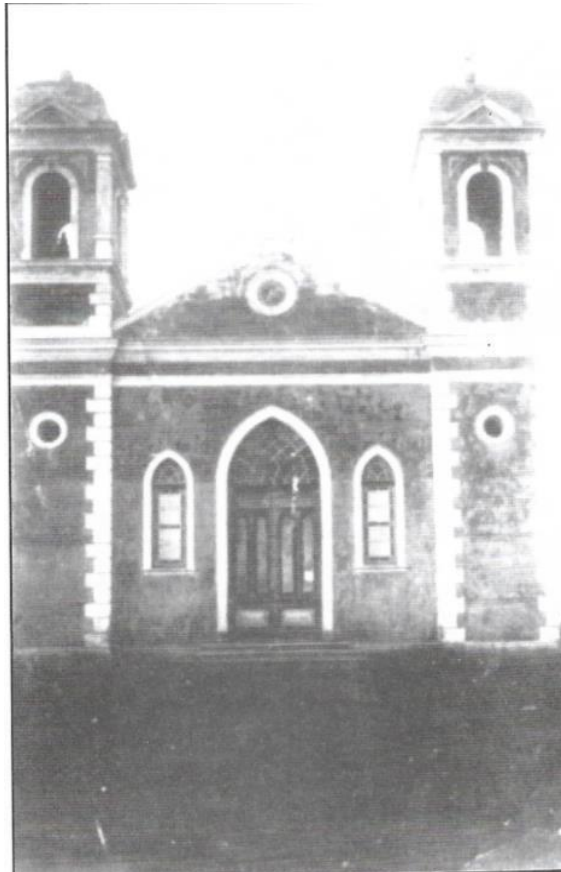
No começo do Século XX, a expansão da pequena localidade do Capão das Canoas se dá de forma rápida, perceptível ao se verificar os indicadores do começo de uma consolidação econômica. A localidade passa a ter características mais amplas, deixando de ter apenas função territorial de defesa¹⁴, como no momento em que servia de sede para Fazenda Gravataí, para agregar funções de mobilidade e escoamento da produção, em função da presença do trem.

Como já mencionado, Canoas não tem o berço de seu desenvolvimento em um núcleo tradicional, com a presença de uma Igreja; no entanto, a religiosidade se faz presente e logo se consolida através da construção da primeira capela (Figura 12).

¹⁴ Principal função destinada à essas terras quando da vinda dos portugueses de Laguna, visando ocupar as terras e evitar o avanço dos espanhóis.

Junho, 21 – Nesta data festiva de São Luís Gonzaga, é inaugurada a capela, uma bonita igreja estilo colonial português, com duas torres, cada uma delas encimada por um vistoso galo cor de prata. A festa de inauguração durou três dias [...]. Mas D. Rafaela Schell, seu filho Israel e uma parte da população, não se conformaram com a escolha de S. Luís para padroeiro de Canoas, pois queriam S. Roque. (SILVA, 1978, p. 62).

Figura 12 – Primeira capela canoense, construída em 1898



Fonte: Silva (1964, p. 157).

Conforme demonstra Silva (1964, p. 156 – 157), a disputa territorial se dá até mesmo na escolha do local para construção da capela; após a concorrência entre dois importantes moradores da localidade – Israel Schell e Olavo Ferreira –, a capela (Figura 12), agora já demolida, foi construída onde hoje se localiza a Rua Santini Longoni, e não onde hoje está implantada a Igreja Matriz São Luiz Gonzaga, inaugurada somente 33 anos depois (SILVA, 1978, p. 78), no local onde Israel Schell desejava implantar a primeira capela desde o princípio, conforme situado no mapa presente na Figura 13.

A batalha travada para escolha do local para construção da capela demonstra a fragmentação do território canoense desde os seus primórdios. Aproveita-se esse fato para levantar o questionamento: qual seria a configuração espacial da cidade caso o

desenvolvimento tivesse se dado no entorno da primeira capela? Possivelmente teriam se formado dois fortes núcleos, um no entorno da estação e outro no entorno da capela.

Figura 13 – Localização da 1ª capela e da Igreja Matriz



Fonte: adaptado de SILVA, 1964, p. 156 e CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES);
MAXAR TECHNOLOGIES, 2021b.

No entanto, o fato que mais chama atenção, desse capítulo da história canoense, é a demolição da capela, que sequer é demarcada na malha urbana atual. Silva (1978, p. 77) afirma que o material da antiga capela teria sido aproveitado na construção da nova Igreja. Esse acontecimento demonstra que as rupturas que se procuram com essa dissertação realmente acontecem há bastante tempo, ao passo que a antiga capela não é nem lembrada no imaginário canoense, seus fragmentos compõem a principal Igreja da cidade, que aparece ainda em construção na Figura 14. Vê-se aqui a ruptura com o passado e o resgate da memória caminhando lado a lado.

Figura 14 – Igreja Matriz em construção

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS



Fonte: Fotos Antigas de Canoas, 2013a.

A primeira década do Século XX demonstra o acelerado processo de organização urbana naquela Canoas, com a instalação do Instituto São José (Figura 15), pelos irmãos LaSallistas – atual Colégio e Universidade LaSalle – o pequeno vilarejo de veranios começa a tomar porte; ainda, em 1909, é construída a estrada que ligava à cidade de Porto Alegre, o que demonstra uma não dependência do trem. Houve também espaço para a fundação de um cinema, Cine Porcello, em 1914. E com isso, o Capão das Canoas teria visto sua população residente saltar de 10 pessoas, em 1870, para 600 pessoas, em 1907, já com 100 prédios construídos no solo canoense. (SILVA, 1978, p. 64)

Figura 15 – Instituto São Jose, à margem da linha férrea



Fonte: Fotos Antigas de Canoas, 2012.

Apesar do rápido desenvolvimento, a localidade nem sequer possuiu rede elétrica – o que passa a ser uma das reivindicações da década de 1930, no mandato do prefeito Coronel Cândido Machado, que assume o município de Gravataí, o qual pertencia, nesse momento, o Capão das Canoas – começa a deixar pra trás suas características de balneário de veraneio.

A DÉCADA DA LUZ



CANOAS
URBANIZADA,
CIDADE
DORMITÓRIO

3.2

3.2 A DÉCADA DE LUZ – Canoas urbanizada, a cidade dormitório

De panorama ela é formosa e bela!
Brilha em fulgor no seu recanto quieta.
A natureza ali, só numa tela
Pode um pintor mostrar a sua meta!

Lindos vergéis, com vistas multicores
Quer na colina ou mesmo no varzedo;
Um matizado campo de mil flores
Une-se em graça às tranças do arvoredo.

Está fadada a um promissor futuro
Essa Canoas que é um forte celeiro
De trabalho, o mais nobilitante...

É que ali passa bem veloz, ligeiro,
O trem de ferro - a máquina possante –
Largando em fumos do progresso o cheiro.¹⁵

A década de 1930 apresenta bastante relevância na história de Canoas, tanto no âmbito político, quanto nas questões urbanísticas. O então distrito de Gravataí recebe avanços condizentes com uma localidade que estava crescendo, como a instalação da rede elétrica¹⁶ e de um novo prédio para a estação de trens¹⁷.

Os reflexos da modernidade parecem surgir nos rumos dessa cidade; o rompimento com o que estava dado e o enaltecimento do novo marcam a modernidade e o pensamento de modernização, que por sua vez é notado por diversas vezes ao longo da história desse lugar – a cidade marcada por rupturas.

Marshall Berman (2007, p. 24), em “Tudo que é sólido desmancha no ar” entende modernidade como um conjunto de experiências. Para o autor:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. (BERMAN, 2007, p. 24).

A cidade, emancipada do município de Gravataí, em 1939, se desenvolve econômica e espacialmente bastante conectada à capital Porto Alegre, visto sua proximidade geográfica. Desta forma, é possível compreender como uma localidade ainda pequena, sem nem ao menos ser reconhecida como município, recebe influências da modernidade que

¹⁵ Soneto intitulado “Canoas”, publicado no “Correio Rural” em 24 de maio de 1932, em homenagem a sede do 4º distrito de Gravataí. (SILVA, 1978, p. 78).

¹⁶ “Ontem ao escurecer, a população de Canoas, 4º distrito de Gravataí, esteve em festas por motivo da inauguração da sua nova iluminação elétrica [...]” (Correio do Povo, 25 de maio de 1935 apud SILVA, 1978, p. 82).

¹⁷ “A cidade cresceu, e, em 1934, foi inaugurada uma nova estação, maior que a original, que era de madeira” (CANOAS, [2021?]a).

estava transformando a vida nas grandes cidades do mundo, obviamente guardadas as devidas proporções.

A modernidade que chega “rasgando”¹⁸ as grandes cidades, anunciando as transformações da nova época, também tende a fazer com que a população encontre novos refúgios (SCHOSLLER, 2010). É nesse momento em que se faz abrigo das famílias porto alegrenses, que Canoas se consolida com grandes avanços em termos de uma organização social e formação urbana.

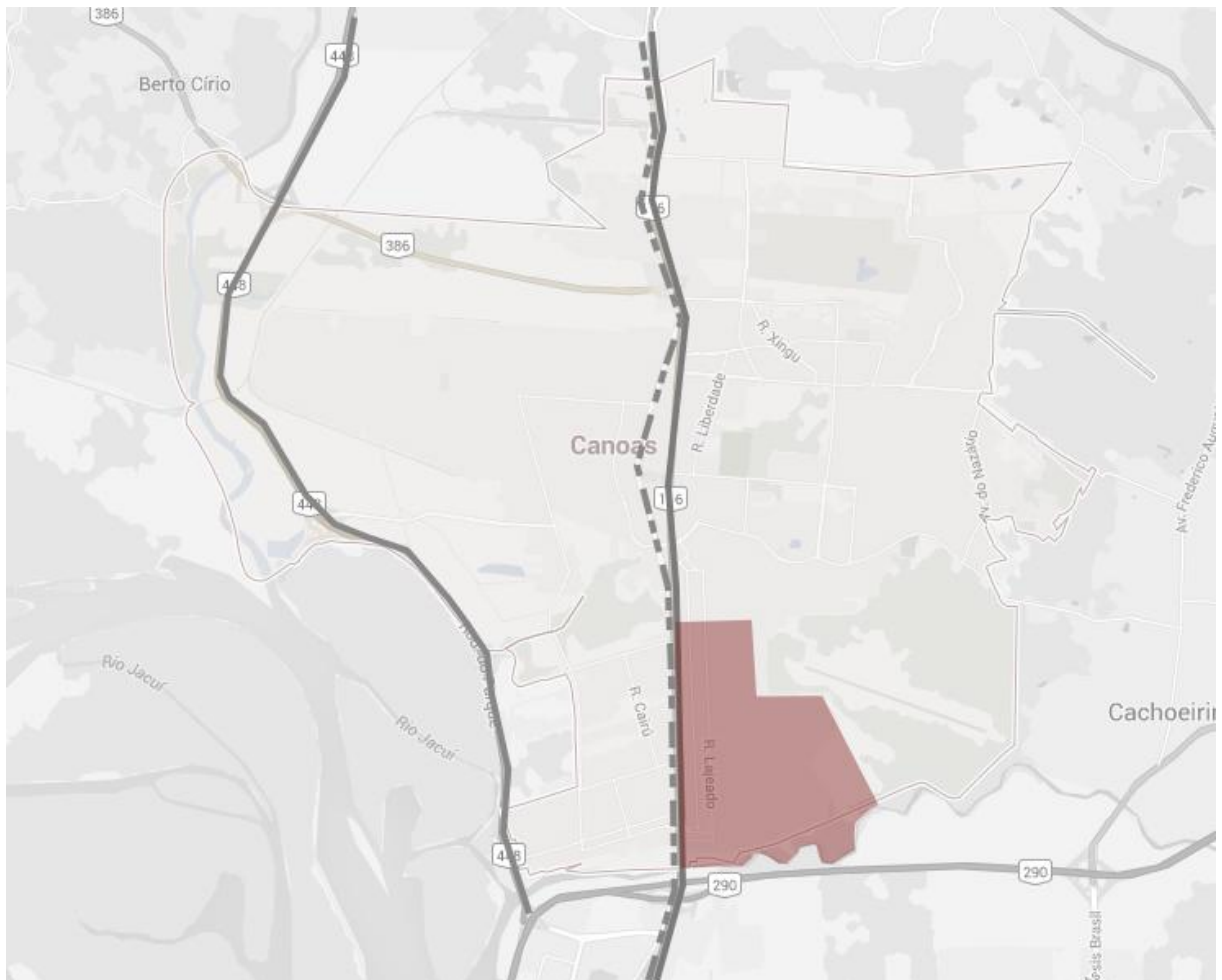
[...] destaca-se a década de 1930, que se inicia com o loteamento Niterói, o primeiro bairro planejado da cidade. A década registra ainda a inauguração de clubes, jornais e indústrias, mas poderíamos destacar como principal fato a instalação da Força Aérea Brasileira, em 1937, com o deslocamento do 3º Regimento de Aviação, atual 5º Comando Aéreo Regional. (PEREIRA, 2018, p. 53).

Assim como é característico de cidades metropolitanas, a região de Canoas apresentava boas oportunidades de moradia, em função do valor da terra mais barato quando comparado à capital, dessa forma surgem diversos loteamentos na cidade.

A *Villa Nictheroy*, o primeiro bairro planejado de Canoas, foi instalada já no início da década de 1930, no que hoje corresponde a parte mais ao sul do município, bastante próximo à Porto Alegre, conforme demonstrado no mapa da Figura 16. “A referida Vila foi, afinal, o primeiro loteamento a ser implantado em Canoas com a finalidade de atender à demanda de interessados que procuravam a região em busca de ofertas de moradia mais acessíveis do que as disponibilizadas na Capital” (VIEGAS, 2011, p. 46).

¹⁸ “[...] Haussmann haviam rasgado e reconstruído a estrutura física da cidade.” HARVEY, 2003, p.167.

Figura 16 – Área correspondente ao bairro Niterói no território atual de Canoas



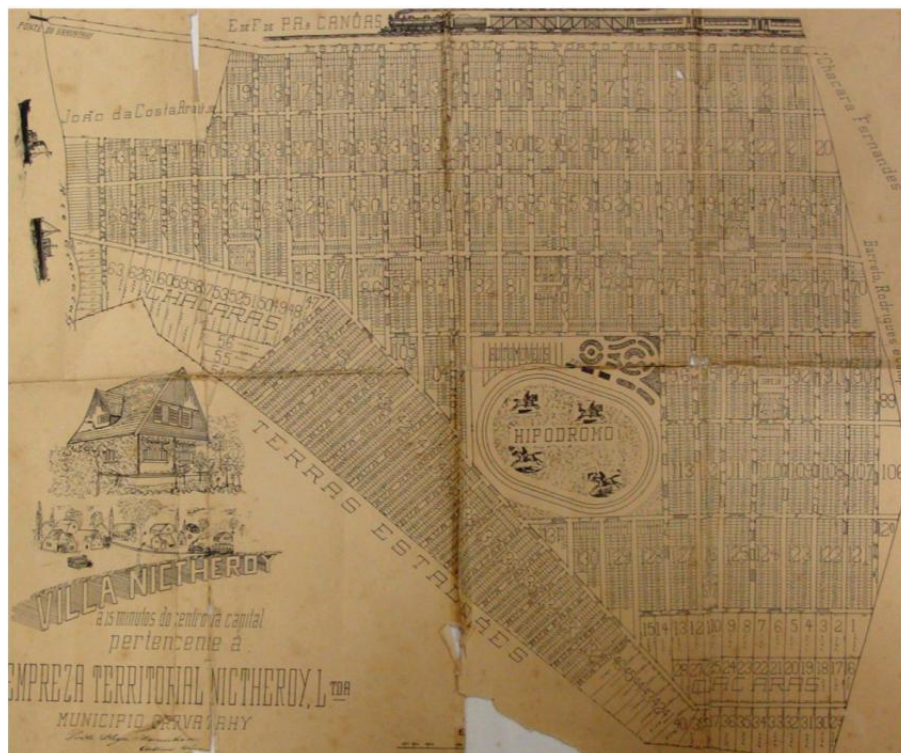
Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Com traçados retilíneos, lotes padrão, praças, escola, igreja e até a proposta de um hipódromo, como se pode ver na planta original (Figura 17), Niterói inaugurava um novo momento na história e na imagem desse local, que viria a se estabelecer como cidade dormitório nos anos seguintes e também a atrair trabalhadores do interior do estado.

Percebe-se aqui, a ação da publicidade e do comércio de lotes (Figura 18) na criação de uma nova imagem para a cidade, que passa a não estar diretamente conectada a presença do trem, que nesse momento já concorre com a estrada de rodagens, que também ligava Canoas à Porto Alegre. Vê-se aqui a construção da imagem da cidade em torno de um local residencial, destinado a trabalhadores, e assim os ares de balneário destinado a famílias de maior poder aquisitivo vão ficando para trás, e dando lugar a uma nova camada na construção imagética de Canoas.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséslica de Canoas – RS

Figura 17 – Planta da Villa Nictheroy



Fonte: Viegas, 2011, p. 47.

Figura 18 – Anúncio publicitário de lotes na Villa Nictheroy

Banco Pelotense
Chamamos a atenção que recebemos valores do referido banco, pagando 70%, em troca de terrenos.

Banco Pelotense
Chamamos a atenção que recebemos valores do referido banco, pagando 70%, em troca de terrenos.

Vista de uma parte construída da Villa Nictheroy

VER PARA CRER A VILLA NICTHEROY

TEM A EXISTENCIA DE UM ANNO APENAS
Nesse curto lapso de tempo foram construídas, aproximadamente, **300 CASAS** todas habitadas.

Apresentando-se as festas de NATAL milhares de pais procuram apresentar seus filhos, e vacilam entre mil e uma sugestões diversas, sem escolher aquella que lhes satisfaz inteiramente.

Permita leitor amigo que lhe demos um bom conselho. O melhor presente e de mais utilidade, sem duvida, será adquirir um dos magnificos terrenos da preciosa VILLA NICTHEROY. Não perca pois a occasião que vos offerece a Empresa, que continúa vendendo terrenos desde 15\$000 o palmo, sem juros e sem entrada.

Empesa Territorias Nictheroy Ltda.
em Porto Alegre à rua Dr. Flores n. 219 (Telefone n. 464) ou representando em _____ e Soc.

Local Saudavel
Zona de Futuro
Linha de Omnibus de 15 em 15 minutos

Ruas Macadamizadas
Terrenos Quasi de Graça
a começar por 12\$500 ao mez. Não é Reclame

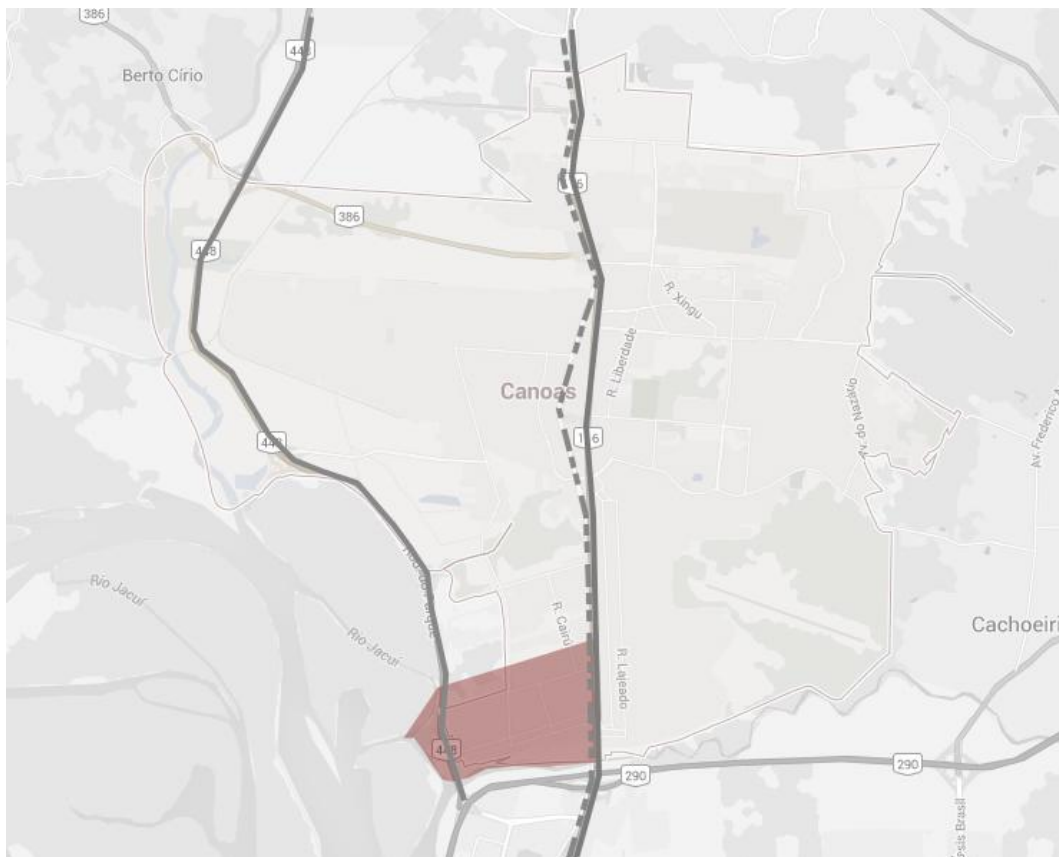
Vista da Associação Nictheroy, principal à terra da Villa Nictheroy, com 22 metros de largura, lousa arborizada e alçada com pedras macadam.

Fonte: Viegas, 2011, p. 48.

Ainda que não tenha sido instalado com o intuito de criar em Canoas um polo industrial, mas sim com a intenção estratégica de produção da própria carne no estado¹⁹, os Frigoríferos Nacionais Sul-Brasileiros, influenciaram o fomento dessa terceira grande característica de Canoas – de cidade industrial – que viria a se consolidar nas décadas de 1960 e 1970, contribuindo para o salto populacional nesse período.

Mas nesse momento, ainda na década de 1930, surge no entorno das instalações do Frigorífero, uma vila popular que atendia aos trabalhadores, construída precariamente pela própria empresa, intitulada *Villa Rio Branco*, que hoje representa o bairro Rio Branco (Figura 19), que assim como Niterói, faz limite ao sul com Porto Alegre, esse na parcela oeste da cidade, do outro lado dos trilhos do trem. A precariedade estava na qualidade das residências, mas também na proximidade com o rio, o que tornava essa área alagadiça e prejudicaria a população nos anos que se sucederam.

Figura 19 – Área correspondente ao bairro Rio Branco no território atual de Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

¹⁹ “A medida de produzir a própria carne ia ao encontro da peculiaridade regional desenhada no Rio Grande de Sul durante o período do Estado Novo, ligada mais à defesa de produtos agropecuários do que propriamente ao fomento de um rumo industrializante para o Estado.” (CAMARGO apud VIEGAS, 2011, p. 50 – 51).

Futuramente, a ocupação da área baixa da cidade seria citada como motivo de preocupação pelo autor de “As origens de Canoas”, João Palma da Silva, em 1964:

Se o núcleo da cidade houvesse se desenvolvido naquele ponto, a 20 metros de altitude, no platô mais alto do primeiro distrito, esta localidade seria muito mais saudável, rica – e não pobre como é – de paisagens, além de mais bela em aspectos urbanísticos. Por outro lado, estaria isenta dos graves problemas que hoje assoberbam. Porque, certamente, não teriam sido loteados os banhados e prados úmidos, agora densamente povoados, mas insalubres e sujeitos às calamidades periódicas das enchentes. (SILVA, 1964, p. 191).

Silva faz uma importante reflexão urbanística, embora sua obra visasse relatar a formação histórica do lugar. O autor demonstra que as decisões tomadas em determinado momento sempre refletem nos rumos futuros da cidade, e que as forças atuantes no território urbano, sejam elas políticas ou detentoras do capital, influenciam diretamente na imagem que se constrói – ou que é construída – para aquele lugar. É, no mínimo, intrigante pensar nos caminhos que o lugar teria tomado caso determinadas ações tivessem se dado de outra maneira.

Os problemas de moradia não eram os únicos que aconteciam na Canoas pré-emancipação, Viegas (2011, p. 57) aponta também a necessidade de instalação elétrica na localidade, melhorias de estradas entres os núcleos urbanos existentes e até a necessidade de um cemitério. Sob essas demandas surge um grupo autodenominado de *Comissão Pró-Melhoramentos*, em 1933, visivelmente embasados em pensamentos de modernização, como o de embelezamento, espacializado nesse território através da implementação de uma praça junto à Igreja Matriz²⁰ (Figura 20) e ainda o novo prédio para estação férrea (Figura 21), ambos presentes no município até os dias atuais.

Figura 20 – Praça da Bandeira, ao fundo Igreja Matriz e Colégio Maria Auxiliadora. Fotografia com data estimada de registro em 1946²¹.

²⁰ Atual Praça da Bandeira.

²¹ Estima-se que a fotografia tenha sido registrada a partir do ano de 1946, visto que identifica-se ao fundo o Colégio Maria Auxiliadora, que iniciou suas atividades em 1944 (SILVA, 1968, p. 105) e teve seu prédio (que aparece na imagem) inaugurado em 1946 (SILVA, 1968, p. 105).



Fonte: IBGE, c2021

Figura 21 – Novo prédio da Estação Férrea, construído em 1934. Fotografia registrada em 1983.



Fonte: IBGE, c2021

A *Comissão de Pró-Melhoramentos*, um grupo composto por uma pequena elite canoense – capitalistas, industriários, ferroviários, comerciantes, entre outros – reivindicava questões como a instalação de luz elétrica no núcleo central e o melhoramento de estradas.

Terá o povo de Canôas que esperar muito pelo seu Prometeu que, deitando por terra com todos os entraves, dará a 8.000 almas aquilo que necessitam? Luz e Força - Cemitério - Direito ao Progresso.²²

A população teria sido convidada a apoiar as reivindicações da Comissão, mas o teor das propostas do grupo deixava claro a quem iria privilegiar: seus próprios membros. Visto que esses mantinham suas residências – muitos dos grandes bangalôs da época da estação de veraneio – e atividades profissionais no que hoje seria o centro da cidade, sem abranger os bairros mais populares. (VIEGAS, 2011, p. 60). Questão essa que é abordada por Berman (2007, p. 118) ao analisar a contribuição de Karl Marx, no *Manifesto* (1848), onde o autor analisa as transformações nas relações produtivas e por consequência nas “condições e relações pessoais”:

[...] como ficamos nós, os membros da “moderna sociedade burguesa”? Ficamos numa situação estranha e paradoxal. Nossas vidas são controladas por uma classe dominante de interesses bem definidos não só na mudança, mas na crise e no caos. [...]. (BERMAN, 2007, p. 118).

A mercê das reivindicações da classe dominante da época, a população seguiu enfrentando problemas urbanos nos anos que se sucederam, fato corroborado pela elaboração de projetos para tentar solucionar essas questões, como o problema das enchentes, nos anos seguintes.

Cabe ressaltar ainda, as mais diversas referências ao pensamento de progresso e modernidade presentes em várias publicações dessa época, com a cidade já caminhando para a emancipação:

Apertada, como servindo de intermediária entre a metrópole sul rio-grandense e a cidade de São Leopoldo, nota-se a Villa de Canôas. Canôas! **A navegar no mar de uma imaginação progressista.** Pequena, dispensando os grandes movimentos, sem opulência e o bulício das cidades, repousa tal um ermitão em seu solitário abrigo, satisfeito com tudo e de tudo. Sua quietude caso não fossem os ônibus e os trens que passam: uns buzinando incessantemente; outros, alarindo sobre os trilhos como uma serpente metálica, seria quase perene. **Mais eis que este conquistador invencível e insaciável chamado “O Progresso” lançou seus olhos sedentos sobre Canôas.** (O CRUZEIRO²³ apud VIEGAS, 2011, p. 64, grifo da pesquisadora).

Não demorou muito para que a ideia de emancipação tomasse conta das tratativas dos líderes da comunidade, muito impulsionados pela instalação, em 1937, da Força Aérea Brasileira, através do 3º Regimento de Aviação, que tinha seu pensamento alinhado ao da *Comissão de Pró-Melhoramentos*.

²² Conteúdo dos panfletos distribuídos à população, na busca de apoio popular as reivindicações da Comissão de Pró-Melhoramentos.

²³ Jornal O Cruzeiro, Canoas, 18/08/1935.

Cabe destacar esse como o grande fato que mudaria a imagem de Canoas, talvez dos mais importantes desde a instalação da estrada de ferro, em 1874, a chegada da Força Aérea Brasileira em seu território. Desde 1935, quando do início dos trabalhos para implantação da área militar (SILVA, 1978, p. 82), até 1939 com a emancipação da cidade, é evidente o salto de desenvolvimento que sofreu esse lugar.

A emancipada cidade de Canoas, nasce também sob o pensamento da modernidade de Victor Hugo Ludwig²⁴, que em seu texto em defesa da emancipação já teria destacado a necessidade de se “conservar melhorando” (VIEGAS, 2011, p. 67), forte característica do urbanismo da época.

Novamente tenta-se compreender como teria sido o desenvolvimento de Canoas caso tivesse tomado outro caminho: o desejo por parte do primeiro prefeito da cidade, Edgar Braga da Fontoura, de afastar o centro cívico canoense dos trilhos do trem com a instalação da Prefeitura Municipal no alto da rua Santos Ferreira. (SILVA, 1964, p. 174). Por certo não se teria os problemas de mobilidade e conexão da área central que hoje assolam a cidade, ao passo que teria sido deixada para trás toda a relação histórica de desenvolvimento no entorno da estação férrea, onde hoje se encontram algumas edificações históricas ainda preservadas.

No entanto, essa informação é contestada no trabalho de Viegas (2011, p. 75, grifo da pesquisadora):

[...] a área onde estava erguida a sede municipal, além de não estar fixada no alto da Santos Ferreira, tampouco era demasiadamente afastada dos lotes que circundavam a linha férrea. Conforme se infere, a área [...] formava uma continuidade, à época, em relação ao núcleo central do povoado; tal como a zona que circundava a estação de trem, havia sido alvo de investimentos ainda no século XIX, quando da comercialização de chácaras para veraneio na região. Desde então, **a zona tornou-se uma das mais valorizadas do povoado, sendo o fator mais notável dentro desse contexto a construção da primeira Igreja de Canoas naquelas terras, em 1898**, justamente por conta de a localidade abrigar as residências de algumas lideranças locais.

Ora, novamente há um interesse em expandir o centro da cidade em direção leste, como se imaginou na época da construção da primeira capela. A história das cidades coloca sempre a pensar o que teria acontecido caso tal fato tivesse se dado, e isso a torna tão fascinante. Poderia-se ter uma área central melhor conectada hoje, talvez sem a presença da BR-116 nessa região, essa poderia ter sido desviada – ou não. Ficam essas especulações no campo da imaginação, representadas na Figura 22.

²⁴ Victor Hugo Ludwig teria sido, segundo Viegas (2011, p. 65), o grande articulador da emancipação.

Figura 22 – Possível expansão do centro da cidade na direção leste



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021b.

Essa reflexão deixa evidente a responsabilidade que a administração pública e todos aqueles que influenciam na formação urbana de um lugar têm; suas decisões refletirão por muitas gerações e, ainda que pareçam pequenas, poderão mudar por completo as relações sociais do lugar.

No que diz respeito a imagem da cidade, especula-se que ao longo de sua história diversas imagens surgiram e foram reforçadas pelo planejamento do município, nesse momento de início de crescimento industriário e o reforço dos bairros operários faz Canoas ser conhecida como cidade-dormitório, parecendo sugerir que os moradores não criavam vínculos com esse local, muitos por serem migrantes do interior do estado e tantos outros por trabalharem na capital e apenas dormirem em Canoas, como destacou o Diário de Notícias, em publicação de 24/12/1944:

A população de Canoas é fundamentalmente operária. São milhares os que trabalham em Porto Alegre e apenas vão dormir em Canoas. A prova tangível está no fato da estrada Canoas-Porto Alegre ser a mais trafegada do Estado. Dezoito ônibus em circulação fazem 110 viagens diárias, transportando, mais ou menos, 4.000 passageiros. E os carros estão sempre lotados ao máximo. A população urbana e suburbana é calculada em 14.000 almas. Dois mil habitantes encontram ocupação moral nas indústrias da metrópole.

A MODERNIDADE EM CANOAS



A IMAGEM QUE
NÃO
SE CONSOLIDOU

3.2.1

3.2.1 A MODERNIDADE EM CANOAS – a imagem que não se concretizou

Os anos de 1940, iniciam-se com a grande enchente que assola Porto Alegre e a região, devido aos grandes volumes de chuva; os loteamentos em áreas próximas aos rios Gravataí e Sinos, as populações fixadas nas áreas baixas de Canoas, como as Vilas Rio Branco e Niterói, passam também a sofrer com os alagamentos.

No ano de 1941, assume a Prefeitura de Canoas, nomeado pelo interventor do estado, o engenheiro Aluizio Palmeiro Escobar. Segundo Silva (1978, p. 102), Dr. Aluizio era também pesquisador de história e haveria escrito um artigo sob o título “Origens de Canoas”, onde tentava desvendar o passado da cidade. Silva destaca que apesar de publicado, o artigo do prefeito Aluizio Palmeiro Escobar continha muitos equívocos.

Apesar de malsucedida, a tentativa de remontar o passado faz refletir como uma cidade ainda tão jovem, recém emancipada, com um passado tão recente, que certamente ainda conservava membros da geração que presenciou o início de seu desenvolvimento urbano, não tinha conhecimento de suas origens. Canoas demonstra, desde o princípio, acumular rupturas com sua própria história e isso parece afetar em uma crise de identidade.

A enchente que havia enfrentado o prefeito Aluizio Palmeiro Escobar logo no início de seu mandato, parece ter provocado a administração pública a fim de analisar a situação urbanística da cidade, para tal teria contratado o Engenheiro Ruy de Viveiros Leiria, em 1941 (VIEGAS, 2011, p. 78).

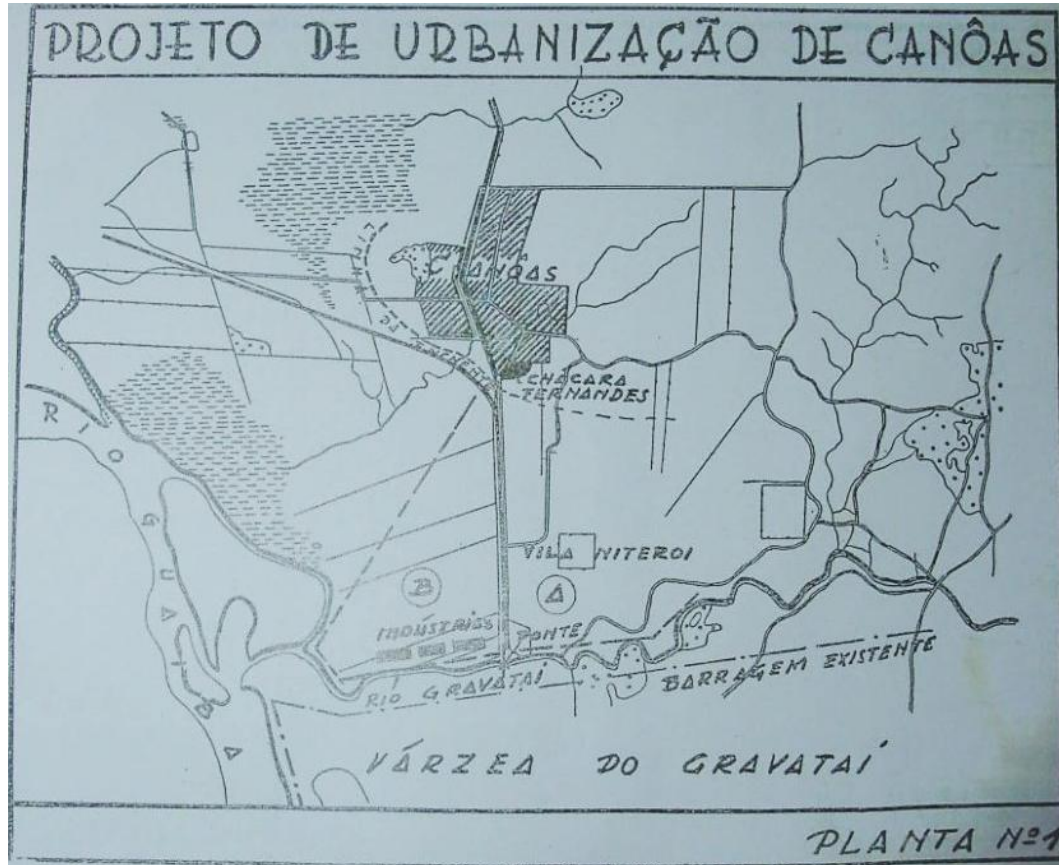
Através do Decreto-Lei nº 33/1943 foi autorizada a elaboração de um “Projeto de Reurbanização” (Figura 23), datado de 1944, de autoria do mesmo Engenheiro Ruy de Viveiros Leiria, responsável pela análise prévia dos problemas da cidade três anos antes.

Ruy de Viveiros Leiria, nesse momento aos 34 anos de idade, era Engenheiro Civil, graduado pela Universidade Técnica do Rio Grande do Sul²⁵, já havia sido responsável pelo projeto da Vila Assunção, em Porto Alegre, com características de bairro-jardim, em 1937 (GESSINGER, 2017, p. 95).

Segundo Viegas (2011, p. 78), Leiria havia sugerido que “melhor do que tentar conter as cheias era, definitivamente, afastar-se delas”. Com isso, além da proposta de construção de diques para a contenção das águas, o estudo sugeriu que as vilas operárias fossem completamente refeitas em novos núcleos urbanos.

²⁵ Atual Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Figura 23 – Projeto da Urbanização de Canoas, 1944.



Fonte: Viegas, 2011, p. 97.

Viegas (2011, p. 78) expõe que o “Pré-Plano para a cidade de Canoas” foi divulgado na Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul, em 1948, e teria sido composto pelo “Projeto de Reurbanização” (1944) e pelo “Projeto da Vila Mauá” (1941). Leiria teria definido a cidade como um organismo doente, um maneira de analisar a cidade característica do urbanismo da época, que compreende a cidade como um organismo humano, onde para solucionar problemas, são necessários diagnósticos, a fim de propor melhorias, como formas de cirurgias.

A cidade é um organismo vivo (...). Se todos os elementos estáticos e dinâmicos estão perfeitamente entrelaçados e em plena harmonia, a cidade tem o seu funcionamento orgânico garantido (...). Havendo desarmonia entre esses elementos, sobreviverá o desequilíbrio orgânico: o indivíduo adoece. (LEIRIA, 1948 apud VIEGAS, 2011, p. 94).

Ao apresentar o “diagnóstico” do “organismo doente”, o engenheiro mapeava as áreas alagáveis e propunha a construção de barragens para conter as águas e uso dessas

áreas com fins industrial (VIEGAS, 2011, p. 97). Esses estudos demonstram ser embasados no pensamento higienista que tomava conta dos pensamentos urbanas da época.

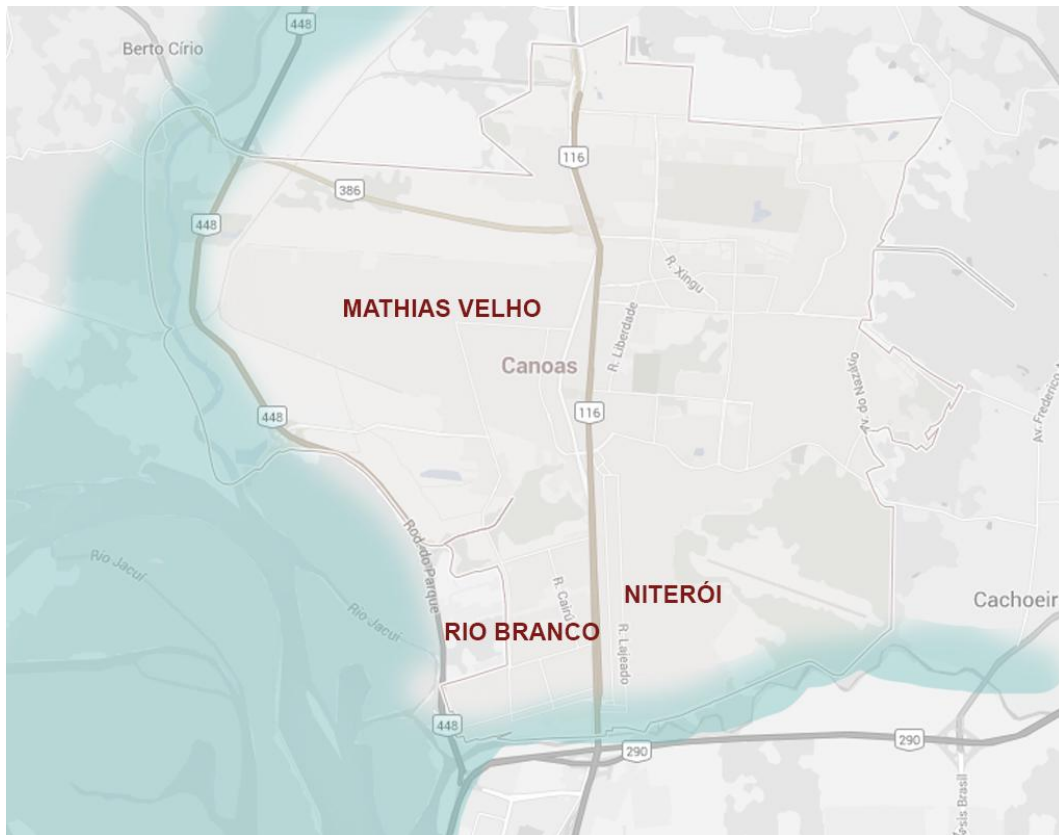
O projeto da “Vila Popular Mauá” (1941) seria a tentativa do Engenheiro Leiria de se afastar das enchentes. Localizado na parte mais alta da cidade, com o intuito de abrigar as famílias que se encontravam em áreas vulneráveis, o projeto propunha, em contrapartida a sua implementação, a construção de um horto florestal onde encontravam-se as residências antigas.

Apesar do esforço para a “modernização”, o projeto da Vila Mauá, que apresentava características de bairro-jardim, acabou ficando no campo das idealizações e não saiu do papel. A cidade adiou sua transformação urbanística dando vez à criação de novos loteamentos residenciais com menor planejamento, na década seguinte, como destaca Viegas (2011, p. 108 – 109):

Se a transformação urbanística da cidade se tornou um desafio intransponível para aqueles que a desejaram fazer, isso não se aplicou à abertura de loteamentos residenciais. Passado menos de uma década da grande catástrofe de 1941, as grandes várzeas de Canoas novamente recebiam máquinas escavadoras e tratores responsáveis pela abertura de novos caminhos.

Corroborando para o entendimento de que bairros residenciais foram alocados sem planejamento e preocupação com as questões de alagamento, inclusive nas décadas seguintes ao estudo de Leiria, Pereira (2018, p. 64) cita o caso do Mathias Velho, datado da década de 1950, bairro residencial instalado em áreas semelhantes a da Vila Rio Branco. “Parece evidente que uma área que possui características de arrozal, não atenderia bem à moradia” (PEREIRA, 2018, p. 64). A autora baseia-se em relatos históricos que demonstram que o citado loteamento passou de zona produtiva à zona residencial. A Figura 24 apresenta a localização desses loteamentos no território canoense e suas relações com os rios que delimitam a área do município.

Figura 24 – Localização dos Rios do Sinos e do Rio Gravataí em relação aos loteamentos residenciais populares: Niterói, Rio Branco e Mathias Velho



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

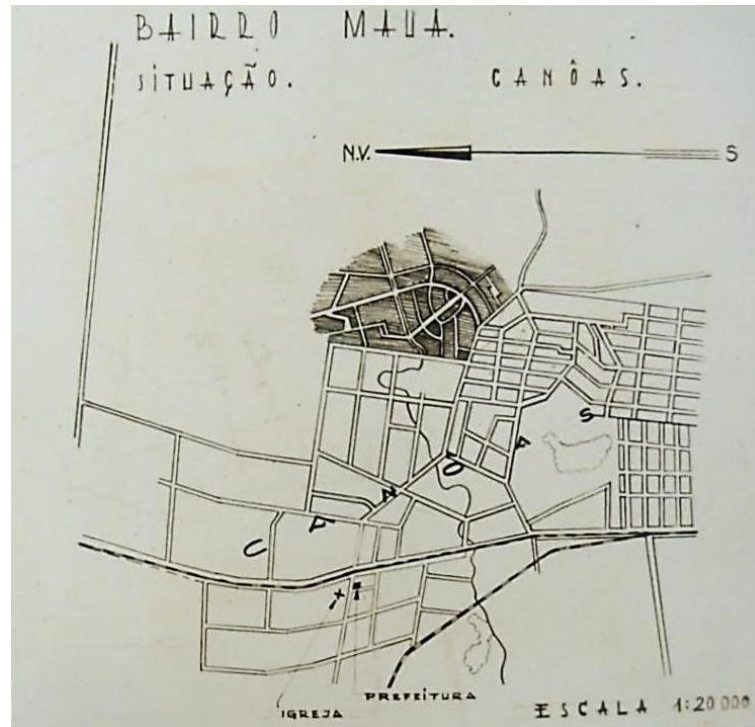
O Decreto nº 21/1942, que regulamentava o criação da “Vila Mauá”, estabelece que o local deveria “oferecer condições de higiene e conforto, capazes de reeducar os seus moradores”, fato que lembra as grandes transformações do período da Modernidade no mundo, que em prol da modernização estabeleciam novos comportamentos adequados.

Durante o tempo em que o interessado residir na habitação coletiva, serão ministradas aos membros de sua família noções rudimentares de higiene e economia doméstica, de forma a reeducá-los sob o ponto de vista social e para que adquira hábitos de higiene, boa conduta e economia. (CANOAS, 1942).

No esforço de compreender como esses eventos poderiam ter rompido com o curso da história que se conhece e como teriam impactado nas suas construções imagéticas, buscou-se identificar onde no território atual estaria localizada a Vila Mauá, no exercício de remontagem de uma imagem que não se concretizou, através da sobreposição da planta de situação do projeto da Vila Mauá (Figura 25) e de imagem de satélite do atual traçado urbano canoense (Figura 27).

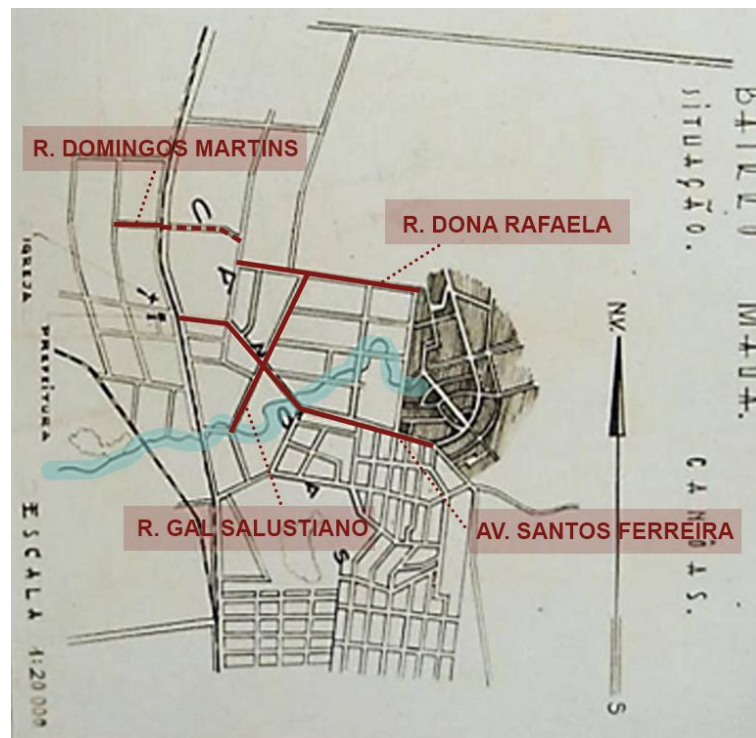
A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS

Figura 25 – Planta de situação do projeto da Vila Mauá



Fonte: Viegas, 2011, p. 79.

Figura 26 – Planta de situação do projeto da Vila Mauá com a identificação de suas principais vias



Fonte: adaptado de Viegas, 2011, p. 79.

Ainda que a sobreposição apresente que a planta de situação não se encontra em perfeitas proporções, é possível identificar determinadas vias presentes em ambas camadas, assim como o curso do Arroio Araçá, que atualmente encontra-se canalizado, e é identificado na Figura 26.

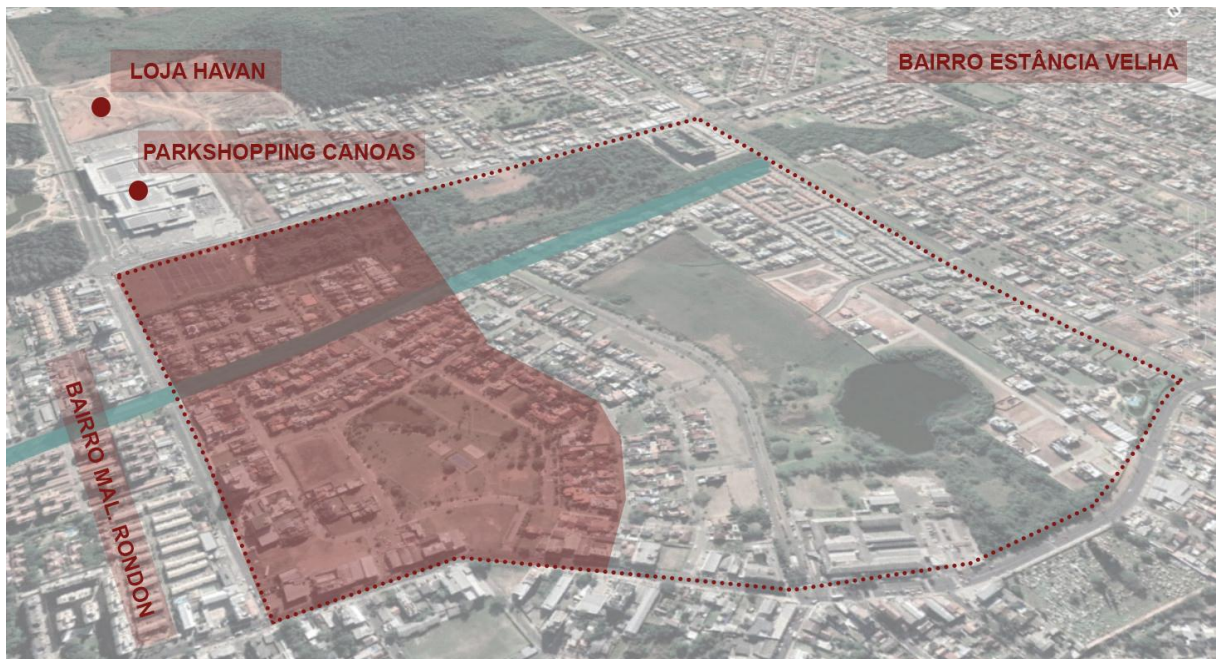
Figura 27 – Sobreposição da planta de situação do projeto da Vila Mauá com imagem de satélite do território atual



Fonte: adaptado de Viegas, 2011, p. 79 e Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021c.

Através desse exercício de sobreposição dos mapas – e com isso da sobreposição de camadas de história – foi possível identificar que a Vila Mauá teria sido construída em uma das áreas com o solo mais valorizado da cidade atualmente, no bairro Marechal Rondon, mais precisamente pelo que hoje é conhecido como loteamento “Cidade Nova”, muito próximo ao ParkShopping Canoas, conforme identificado na Figura 28, objeto importante de análise para essa pesquisa.

Figura 28 – Identificação do projeto da Vila Mauá no território canoense atual



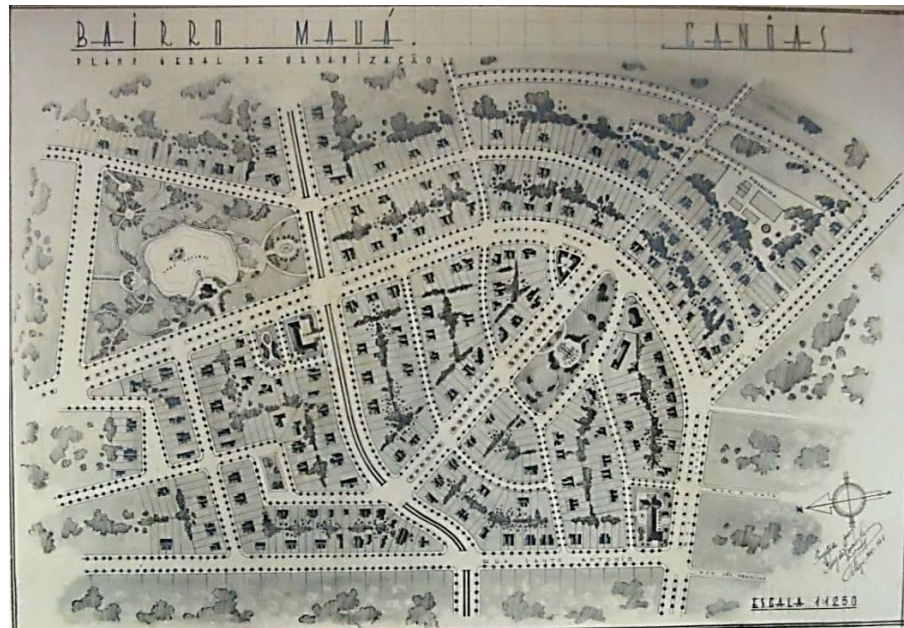
Fonte: adaptado de Viegas, 2011, p. 79 e CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES);
MAXAR TECHNOLOGIES, 2021d.

Através da identificação da localização desse projeto que não saiu do papel, pode-se tentar imaginar como seria o entorno dessa área, nos dias atuais. Na figura 28, pode-se observar o Arroio Araçá (em azul), em grande parte canalizado; os bairros Marechal Rondon e Estância Velha, núcleos mais antigos e bem consolidados; enquanto no centro da imagem (identificado através da linha pontilhada) se identifica um grande núcleo com menor densidade, notoriamente ocupado por classes de maior poder aquisitivo, e ocupada em sua maioria por condomínios fechados horizontais. A área em que seria implantada a Vila Mauá (hachurada em vermelho) hoje é ocupada pelo loteamento Cidade Nova, um condomínio fechado horizontal de alto poder aquisitivo e um estacionamento secundário do ParkShopping Canoas.

A dúvida e a especulação da imagem que teria sido gerada para esse espaço tão precioso para Canoas, caso um projeto como o do Eng. Leiria tivesse sido implantando, fica no mundo das ideias.

No projeto elaborado por Leiria (Figura 29), claramente se identificam preceitos de cidade-jardim, que no contexto brasileiro se implementaram através de bairros-jardim, assim como a mencionada Vila Assunção, na cidade de Porto Alegre.

Figura 29 – Projeto da Vila Mauá



Fonte: Viegas, 2011, p. 83.

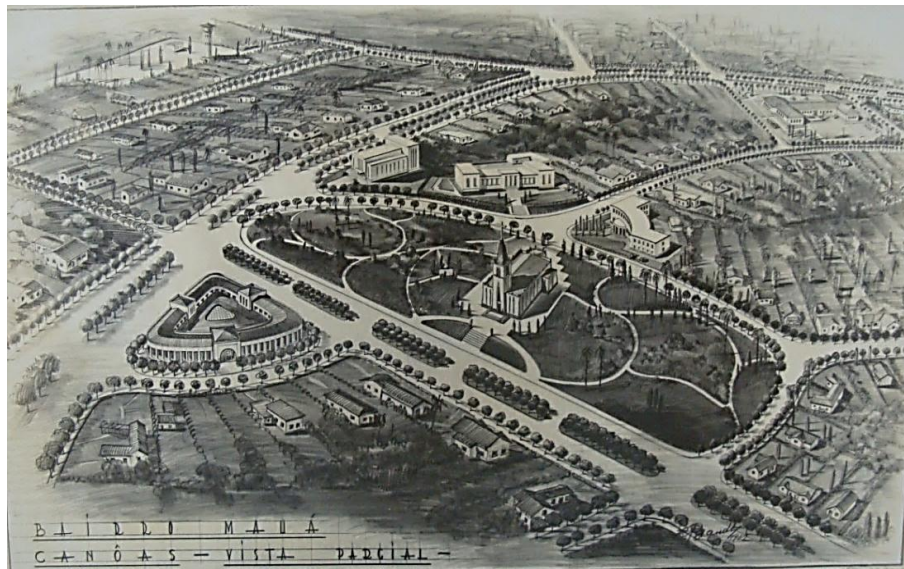
Assim como nas propostas de Howard²⁶, o Projeto da Vila Mauá estabelecia a quantidade de pessoas ideais a ocuparem o espaço. Além disso, questões fundamentais aos bairros jardins, são facilmente identificáveis na proposta, como a densidade, salubridade, boa ventilação e iluminação.

Além de questões de arruamento e loteamento, a proposta também trazia preocupações com o tratamento das águas do esgoto pluvial e cloacal, que seriam depositadas no Arroio Araçá, na proposta canalizado. (VIEGAS, 2011, p. 84). Além disso, o projeto apresentava elementos importantes para a concretização de uma vida em comunidade (Figura 30), com a presença de praça, Igreja, escola, creche, subprefeitura e subdelegacia; além de, biblioteca pública e um cine teatro.

O projeto da Vila Mauá demonstra enorme diferença entre as questões urbanísticas consideradas por uma empresa privada para seus trabalhadores, na construção da Villa Rio Branco, e os itens aqui exigidos em um projeto elaborado pelo poder público.

Figura 30 – Perspectiva do projeto da Vila Mauá

²⁶ Ebenezer Howard (1850-1928), autor de Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform, é considerado o criador do conceito de cidade-jardim.



Fonte: Viegas, 2011, p. 84.

Finalmente, parece possível observar os interesses da população menos privilegiada sendo atendido. O projeto apresentava qualidade inegável à vida em comunidade, completamente diferente do conhecido no contexto de Canoas até então, onde os loteamentos eram marcados pelos traçados retilíneos, como quem só se preocupa em fatiar o solo a fim de obter maior lucratividade, e ainda sem preocupação alguma com espaços de lazer e convivência.

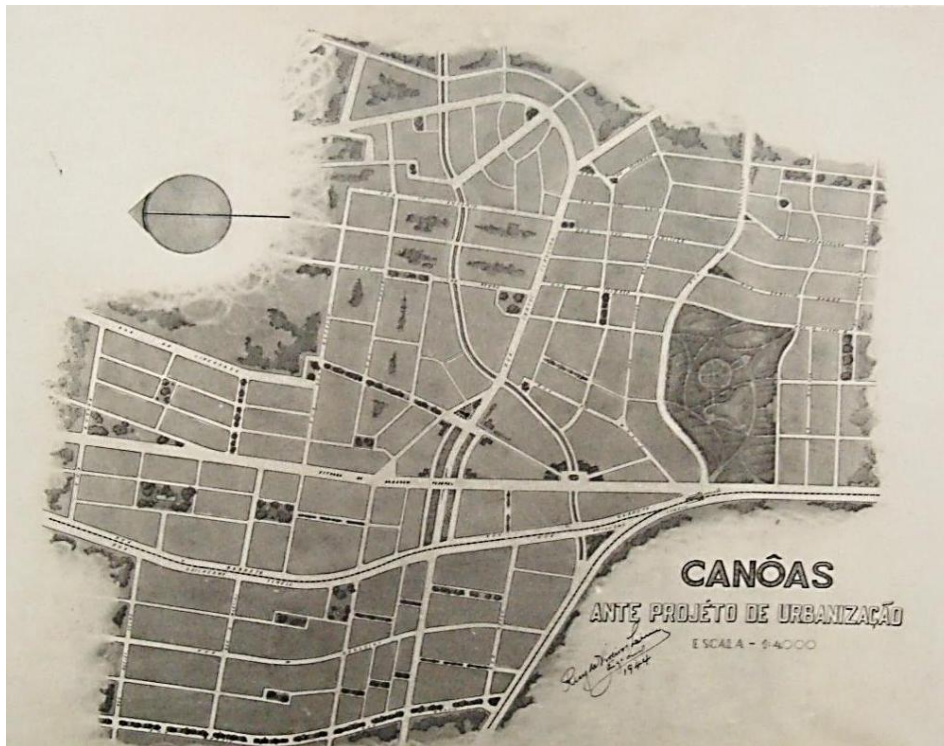
A Vila Mauá não passou de um sonho desenhado na prancheta do engenheiro, como a história nos demonstra, o projeto não foi construído em função de disputas territoriais, onde a Prefeitura não obteve êxito na desapropriação.

O problema humano da várzea do Gravataí já podia estar solucionado. Alguém, no entanto, pôs uma pedra em cima do plano salvador que hoje dorme nos arquivos, enquanto o povo das vilas afunda os pés no extenso charco. Terras desapropriadas, verbas vultosas e obras em andamento, ontem, davam esperança de melhores dias. Mas, caiu sobre tudo o véu do esquecimento e hoje o problema desafia solução. [...] (O Democrata, Canoas, 21/09/1947 apud VIEGAS, 2011, p. 111).

Além de tentar resolver as questões da moradia, Leiria estava atento a necessidade de formar um centro cívico na cidade, como se pode perceber no Projeto de Urbanização de 1944 (Figuras 31 e 32), visto que esse havia se desenvolvido através de uma centralidade na estação da estrada de ferro e teve seu crescimento através de diversas outras centralidades, desconexas entre si, que teriam influenciado fortemente a imagem caótica que hoje apresenta. E novamente, imagina-se como estaria configurado o centro de Canoas hoje, caso a proposta houvesse avançado.

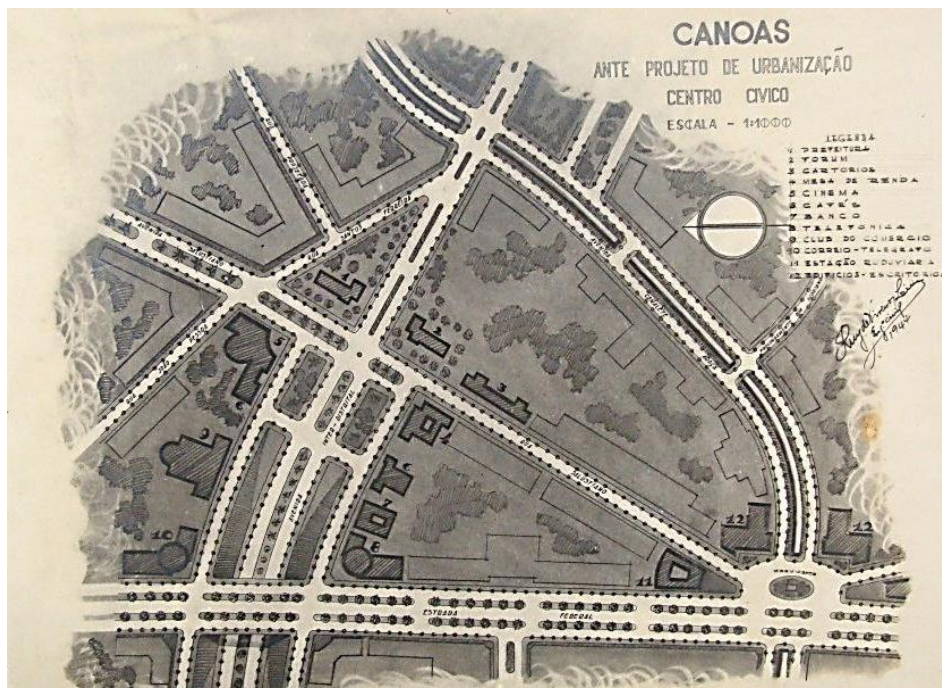
Figura 31 – Projeto de Urbanização de Canoas, 1944.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas – RS



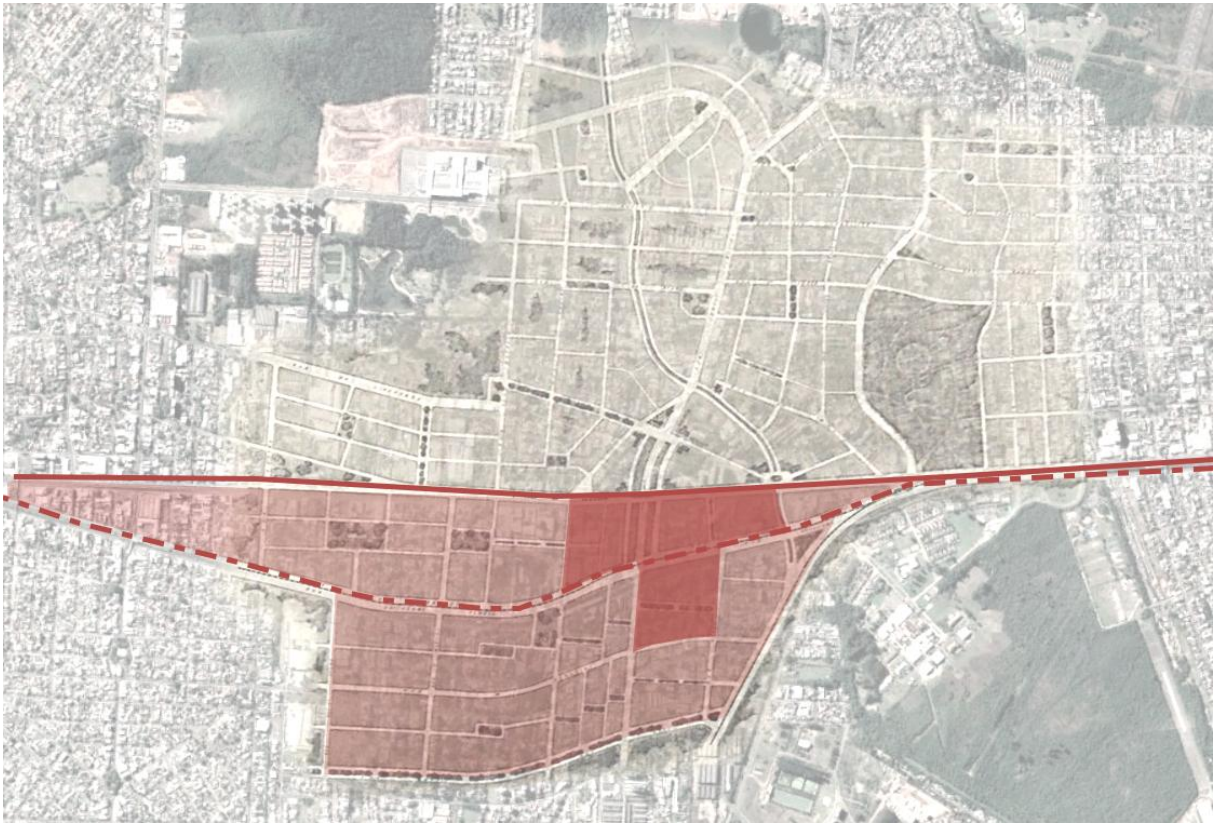
Fonte: Viegas, 2011, p. 103

Figura 32 – Centro Cívico de Canoas no Projeto de Urbanização.



Fonte: Viegas, 2011, p. 103

Figura 33 – Sobreposição do Projeto de Reurbanização no território canoense atual



Fonte: adaptado de Viegas, 2011, p. 103 e CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES);
MAXAR TECHNOLOGIES, 2021e.

Na sobreposição apresentada na Figura 33, está identificada em linha contínua a BR-116 e em tracejada a linha 1 da Trensubr, o que se entende por bairro Centro aparece em hachura de vermelho mais claro, enquanto em vermelho mais escuro se identifica o que corresponde ao núcleo mais central, que poderia se entender como Centro Cívico atualmente: Prefeitura Municipal, Igreja Matriz, Praças, assim como as principais agências bancárias e de Correios.

Novamente é proposto um exercício de imaginação, pensando quais seriam as características imagéticas dessa cidade caso o centro cívico houvesse sido deslocado conforme previa o Eng. Leiria no projeto de 1944 e como já era de intenção em 1898, com a construção da capela na parcela leste da cidade.

O espaço hoje ocupado pelo centro se mostra ilhado, enclausurado entre BR-116 e o TRENURB, e os movimentos que a história registra que foram feitos, demonstram a insatisfação que parece rondar a relação dessa cidade com seu território urbano formal há bastante tempo.

A Figura 34 apresenta a sobreposição da seção do Centro Cívico do Projeto de Urbanização de 1944 e da imagem de satélite do território atual da cidade, a fim de tentar materializar as suposições acerca do projeto não realizado. Dessa maneira, fica mais evidente a tentativa de vencer as barreiras físicas impostas pelas linhas modais existentes.

Figura 34 – Sobreposição da seção do “Centro Cívico” ao Projeto de Urbanização e do território canoense atual



Fonte: adaptado de Viegas, 2011, p. 103 e CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES);
MAXAR TECHNOLOGIES, 2021f.

A retomada historiográfica desse período pôde elucidar a presença de um pensamento urbanístico de modernização, ao encontro do que grandes cidades já haviam

passado ou estavam passando. Como apresenta Berman (2007, p. 24, grifo da pesquisadora):

[...] **A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais**, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. [...].

Seja pela influência geográfica de proximidade com a capital do estado, ou seja pela influência de personalidades, como os administradores da época e o Engenheiro Ruy de Viveiros Leiria, esse pensamento parece ter sido presente em Canoas nas décadas de 1930 e 1940; no entanto, **ficou na imaginação como uma imagem que não se concretizou**.

VOA CANOAS



A CIDADE
DO AVIAO

3.3

3.3 VOA CANOAS – a cidade do avião

Treze anos após o voo histórico de Santos Dumont, às 15 horas e 30 minutos do dia 11 de setembro de 1919 pousa em Canoas o primeiro avião. O piloto italiano Antônio Locatelli, o “Leão da Guarda” durante a I Guerra Mundial, tenta um voo de Buenos Aires ao Rio de Janeiro, tendo Porto Alegre como uma das escalas. Como não pode localizar um improvisado campo de pouso na várzea de Gravataí, vem pousar em Canoas [...] (SILVA, 1978, p. 72).

O pouso de Locatelli (Figura 35) aconteceu praticamente duas décadas antes da chegada da FAB – Força Aérea Brasileira em Canoas, apesar de não programado para que aqui acontecesse, o pouso é a primeira vez em que a história da aviação e a dessa cidade se entrelaçam.

Figura 35 – Avião pilotado por Antônio Locatelli pousa em Canoas, em 1919.



Fonte: Schutz, 2019, p. 77.

Se a chegada do trem impulsionou o desenvolvimento do primeiro núcleo urbano no Capão das Canoas, é possível dizer que a chegada do avião a desenvolveu, contribuiu para que a localidade se emancipasse e até hoje apresenta forte relevância na imagem do município.

Conforme apresentado na abertura deste capítulo, embora siga uma temporalidade, essa seção não tem por finalidade remontar os acontecimentos através de uma linha do tempo, visto que os eventos se perpassam e as imagens se constroem umas sobre as outras; portanto, voltamos agora à década de 1930, enquanto a cidade passava por um

salto de desenvolvimento nos anos de 1930²⁷, chegava à Canoas a Força Aérea Brasileira, através do 3º Regimento de Aviação Militar, que viera transferido da cidade de Santa Maria – RS (CANOAS, [2014?]).

3.3.1 A chegada da Força Aérea Brasileira

Seria equivocado e leviano apresentar a chegada da Aeronáutica de maneira paralela às conquistas dessa década, pois aqui chegados em 1937 (SILVA, 1978, p. 82) os militares tiveram relevância inclusive no processo de emancipação de Canoas, que se daria dois anos depois (1939).

O cenário já se mostrava favorável a emancipação antes mesmo da interferência da Força Aérea, os interesses da localidade já caminhavam nesse sentido. Como vimos, a organização social da comunidade apresentava esses indícios – Comissão de Melhoramentos (1933), reivindicações e preocupações urbanas – parecia ser questão de tempo.

[...] Canôas dá a maior renda entre as dependências do município de Gravatahy, renda que é injustamente é em seu proveito utilizada uma parte muito diminuta. Canoenses! O momento é propício! [...] Luctando em prol do engrandecimento da vossa villa vereis dentro em breve valorizada as vossas propriedades, com a passagem de Canôas à sede do município: o que, bem sei, todos anseiam. (JORNAL DA NOITE, 22/08/1933 apud VIEGAS, 2011, p. 64).

No entanto, é inegável a influência dos militares se mostra protagonista no avanço do processo de independência de Canoas da cidade de Gravataí. Segundo Silva (1978, p. 87), ao assumir o comando do 3º Regimento de Aviação, em 1938, o Coronel Ivo Borges teria convidado Victor Hugo Ludwig²⁸ a liderar o movimento emancipatório. Em publicação no jornal “Correio do Povo”, Dr. Victor Hugo opinou:

Canoas, pela complexidade de suas necessidades, pela magnitude de seus problemas administrativos, não pode continuar dependendo exclusivamente dos favores das verbas de conservação [...].
Atingiu maioridade. Daí não há razão para animosidades e discussões improfícuas. [...]. Ninguém veja, na pretendida emancipação de Canoas, razões menos cordiais para com Gravataí.
Tenho, por mim, a certeza que os canoenses serão sempre gratos pelas inúmeras e repetidas demonstrações de boa vontade de sua comuna-mãe. (SILVA, 1978, p. 92).

²⁷ Conforme demonstrado na subseção que antecede à essa: 3.2. A Década da Luz – Canoas urbanizada, a cidade dormitório.

²⁸ Victor Hugo Ludwig foi um médico canoense, que chegou a ser Prefeito de Gravataí entre maio de 1936 e dezembro de 1937, a convite do Interventor Federal, General Flores da Cunha. Dr. Victor Hugo era filho de Frederico Guilherme Ludwig, que residiu na cidade desde 1904 até 1937, ano de sua morte. (SILVA, 1978, p. 85).

De fato, a cidade emancipa-se de Gravataí no ano seguinte, em 1939, logo após a publicação da carta de Victor Hugo Ludwig no Correio do Povo, através do Decreto nº 7839, de 27 de junho. A criação do município de Canoas unifica o então 4º Distrito de Gravataí, Canoas, e o então 6º Distrito de Caí, Santa Rita, que atualmente corresponde a cidade de Nova Santa Rita²⁹.

Os acontecimentos registrados a partir de então demonstram que a cidade, que já nasce com o registro de 40.128 habitantes (SILVA, 1978, p. 99), realmente apresentava condições de emancipação e logo se percebe uma aceleração em seu desenvolvimento.

Canoas recebe, no mesmo ano de sua emancipação, a BR-2³⁰, e já no ano seguinte, em 1940, é fundada a Fundação de Câmara de Indústria e Comércio de Canoas (SILVA, 1978, p. 99), organizando a força da sociedade civil, através do empresariado.

Se em 1937 a FAB chega à Canoas com o 3º Regimento Aéreo Regional, que atualmente recebe o nome de V COMAR – V Comando Aéreo Regional -, é em 1941, mesmo ano em que o Ministério da Aeronáutica é criado pelo Governo Brasileiro (SILVA, 1978, p. 102), que é estabelecida a Base Aérea de Canoas, através do Decreto-Lei 6814, de 21 de Agosto (BRASIL, 1944), às margens do Rio Gravataí, onde se encontra até o momento (CANOAS, [2014?]), e de onde partem os aviões caças usados nos treinamentos militares que permeiam a paisagem do céu canoense.

3.3.2 O avião como imagem representativa

A presença dos aviões da Força Aérea segue presente na imagem e no imaginário de Canoas, não somente pelos estrondosos ruídos dos aviões caças que acompanham a vida dos canoenses diariamente, mas também pelos monumentos que reforçam a presença dos militares na história do município.

Se hoje Canoas é oficialmente reconhecida como “a Cidade do Avião”³¹, muito se deve a praça localizada no centro da cidade (Figura 36), que reforça essa imagem. A praça que nasceu sob o nome de Praça La Salle, foi rebatizada, em 1977, como Praça Alberto Santos Dumont, a fim de homenagear o pai da aviação; mas é por seu nome popular – Praça do Avião – que ela é mais conhecida (CANOAS, 2006).

²⁹ Nova Santa Rita pertenceu ao município de Canoas, sendo denominada como 2º distrito, até 1992, quando da sua emancipação.

³⁰ Atual BR-116.

³¹ O projeto de lei Estadual nº 35/2021 que declara Canoas como a Cidade do Avião foi aprovado no dia 15 de junho de 2021 e sancionado Governador Eduardo Leite, em 08 de julho de 2021.

Figura 36 – Praça Alberto Santos Dumont. Fotografia registrada em 1983.



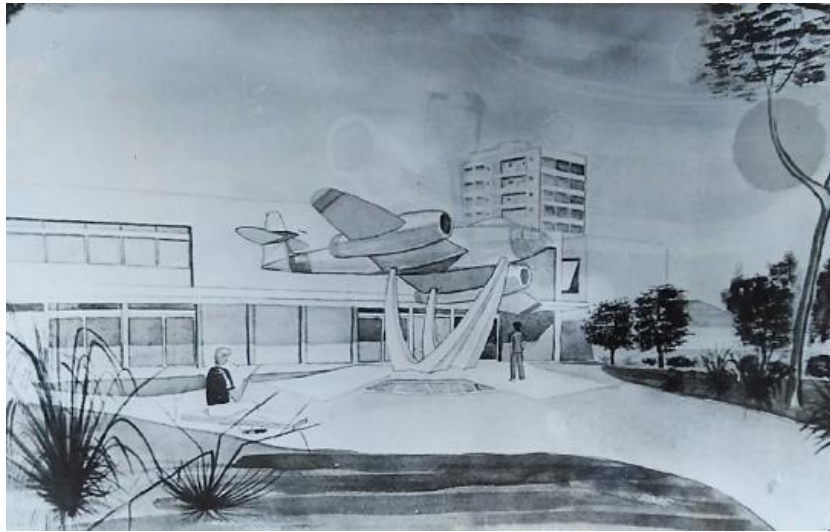
Fonte: IBGE, c2021.

A Praça do Avião, localizada no centro histórico, marca a imagem de Canoas desde 1968, quando um avião a jato foi colocado sobre pilares, levemente inclinado, como se lentamente fosse levantar voo (Figuras 37 e 38).

[...] Numa iniciativa da Força Aérea Brasileira, em 1968, foi colocado no local um avião a jato “Gloster Meteor – F8” de origem inglesa, como forma de homenagear a cidade e o povo de Canoas. O modelo da aeronave estava sendo retirado de circulação após completar mais de 21 mil horas de voo. A sua inauguração como monumento aconteceu no dia 20 de janeiro do mesmo ano, quando o avião foi colocado em um suporte de concreto armado, circundado por um lago. [...]. (CANOAS, 2006).

Segundo Schutz (2019, p. 37), o projeto da praça seria de autoria do Serviço de Engenharia da 5ª Zona Aérea e teria sido executado pela Prefeitura Municipal. O autor destaca ainda que o jato *Gloster Meteor* que está colocado no centro da praça teria sido o primeiro a pousar na Base Aérea de Canoas.

Figura 37 – Projeto da Praça Alberto Santos Dumont



Fonte: Schutz, 2019, p. 37.

Schutz (2019, p. 41) descreve o ato de inauguração da Praça e da colocação do avião (Figura 38), que teria contado com diversas autoridades civis e militares. Segundo o autor, o brigadeiro da Aeronáutica, Nei Gomes da Silva, em seu discurso teria destacado a importância de Canoas como “berço da Aeronáutica no Estado”. O oficial haveria dito ainda que o “monumento é símbolo do amor da Força Aérea Brasileira à Canoas”. Percebe-se que assim como a FAB presta sua homenagem à cidade, também deixa sua marca na imagem desse lugar, que passa a ser conhecida como a cidade do avião, pela força da imagem construída.

Figura 38 – Colocação do avião no centro da Praça Alberto Santos Dumont



Fonte: Schutz, 2019, p. 39.

Além do conhecido avião da Praça Santos Dumont, Canoas conta desde 2011 com uma segunda “Praça do Avião”. Localizada no bairro Fátima, em frente à entrada do V COMAR, a Praça da FAB (Figura 39) exhibe uma aeronave Xavante de 11 metros de comprimento (Figura 40) (FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB), 2010).

Figura 39 – Praça da FAB



Fonte: Canoas, [2021?]c.

Figura 40 – Instalação do Avião na Praça da FAB, em 2010



Fonte: FAB, 2010.

A história da Aeronáutica se mistura com a história de emancipação de Canoas e está presente até mesmo em seus símbolos oficiais, como o hino da cidade, que é de autoria de um sargento e de um suboficial da Banda da Base Aérea³², e foi oferecido à Prefeitura Municipal em 1965, tornando-se hino oficial da cidade (CANOAS, [2021?]e).

Brava gente, canoense
Sob o sol tu surgirás
Pela grandeza do teu esforço
Só vitórias nos darás.

Teu escudo é a ordem
Tua força a união
O teu lema é o progresso
Pela grandeza da nação.

Canoas minha terra
Município de valor
Coração que dentro encerra
Tanta bravura tanto amor.

Nosso povo, altaneiro
Vem cumprindo a sua missão
No caminho de luta e glória
Vem honrando a tradição.

São Luís, padroeiro
Deste povo varonil
Abençoai e protegei
Este pedaço do Brasil.

O estudo elaborado por essa pesquisadora em seu Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Cidades analisou, através da aplicação de questionários junto à população canoense, qual das fotografias apresentadas mais identificava a cidade na opinião daqueles moradores de Canoas. Pereira (2018, p. 103-104) apresenta o resultado de questionários aplicados onde aponta a imagem da Praça Santos Dumont (Praça do Avião) como a “imagem que mais identifica a cidade”, conforme demonstra na Tabela 1.

³² Sargento Wilson Dantur e maestro suboficial Pedro Reinaldo Klein. (SILVA, 1978, p. 143).

Tabela 1 – Ranking da imagem que mais identifica a cidade segundo pesquisa aplicada entre moradores

IMAGEM	NÚMERO DE RESPOSTA	% DE RESPOSTAS
01 – Praça do Avião	63	65,6%
02 – Park Shopping	8	8,3%
03 – Prefeitura Municipal	3	3,1%
04 – Taças da Corsan	0	0%
05 – Casa dos Rosa	1	1,0%
06 - Trensurb	7	7,3%
07 – Villa Mimosa	4	4,3%
08 – Base aérea	3	3,1%
09 – Praia do Paquetá	0	0%
10 – BR-116	7	7,3%
	96	100%

Fonte: Pereira, 2018, p. 104.

Figura 41 – Praça Alberto Santos Dumont à margem da BR-116



Fonte: Canoas, [2021?]c.

Entre os entrevistados que não moravam na cidade, a imagem da Praça do Avião seguia sendo a mais representativa (52,6% das citações), seguida pela imagem que representa a BR-116 (31,5% das citações), rodovia na qual a Praça Santos Dumont está localizada (Figura 41). Com esses resultados, Pereira (2018, p. 109) conclui que a cidade tem em seu símbolo – o avião – um elemento forte na construção de sua identidade, muito em função de sua localização, às margens da BR-116, que diariamente é palco dos movimentos pendulares³³ da Região Metropolitana de Porto Alegre.

³³ “O movimento de pessoas que estudam ou trabalham fora de seu município de residência é denominado pendular” (CUNHA E PEDREIRA, 2006, p. 134).

INDUSTRIA LIZAÇÃO



A CIDADE
QUE PRODUZ

3.4

3.4 INDUSTRIALIZAÇÃO – a cidade que produz

A importância da indústria para Canoas, assim como da FAB, está registrada em seu brasão oficial (Figura 42), que implementado pela Lei 824/1963 é descrito da seguinte maneira:

Art. 1º: Fica adotado como símbolo oficial do Município, o escudo a seguir descrito: [...] No campo inferior, em verde garrafa, uma roda de engrenagem, com dezesseis (16) dentes, que em ouro metálico simboliza a indústria, tendo ao centro a reprodução de uma fábrica em miniatura, com três (3) chaminés, e sobre a engrenagem um chapéu alado, também em ouro metálico, que simbolizando o comércio evoca o panorama da industrialização e desenvolvimento econômico que caracterizam o Município, após a sua emancipação. (CANOAS, [2021?]e).

Figura 42 – Brasão de Canoas



Fonte: Canoas, [2021?]e.

O setor secundário da economia, que hoje apresenta papel relevante na arrecadação do município, esteve presente desde sua fundação, que já em seu decreto de emancipação registrava 450 indústrias de todos os portes (SILVA, 1978, p. 97).

Nos anos que sucedem a emancipação, além do crescimento no número de estabelecimentos industriais e comerciais, Canoas tem um salto em seus dados populacionais, tendo registrado um crescimento demográfico de 390% (SILVA, 1964, p. 188), vendo sua população passar de uma estimativa de 17.630 habitantes em 1940 para 39.800 habitantes em 1950, passando por 47.100 habitantes em 1955, para na década de 1960 ultrapassa os 100.000 habitantes (SILVA, 1964, p. 188; VIEGAS, 2011, p. 114).

Para Silva (1964, p. 196), a posição privilegiada de Canoas em relação à capital e às estradas que levavam ao interior do estado, além da presença da estrada de ferro, os recursos naturais, áreas disponíveis e o interesse das autoridades municipais foram relevantes para essa impulsionar o crescimento industrial.

No entanto, é certamente o projeto “Il Cidade Industrial”, do governador Leonel de Moura Brizola, de 1961, que alavancou essa realidade. O projeto escolheu Canoas para novos investimentos, para isso desapropriou 1.000 hectares. No ano seguinte, 1962, o prefeito de Canoas, José João Medeiros, sancionou a lei que oferecia aos empresários de todo Brasil vantagens para instalação de indústrias em Canoas, e no mesmo ano, se inicia a construção da Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), conforme podemos ver na Figura 43 (BRITTO, 2009, p. 23). A refinaria, que é a primeira do sistema Petrobrás no Sul do Brasil, é inaugurada em 1968, com processamento de 4,5 mil metros cúbicos de petróleo diariamente, tendo sua capacidade aumentada, atingindo de 20 mil metros cúbicos por dia, na década de 1990 (PETROBRÁS [2021?]).

Figura 43 – Obras da REFAP iniciaram em 1962



Fonte: Petrobras, 2014.

Com a economia fortemente baseada na indústria nesse período, a cidade consolida-se com a imagem de **cidade industrial**, sendo um importante atrativo que volta a impulsionar as migrações. Viegas (2011, p. 162) destaca a ideia de substituição da imagem de cidade dormitório que até então se constituía. “Paralela às medidas de contenção do fortalecimento de Canoas como uma cidade dormitório, estava a ideia de sua substituição por uma cidade industrial.”

A autora justifica sua afirmação por meio dos investimentos feitos pela administração municipal para consolidação industrial no município:

Em 1961, a Lei n. 665 autorizou a redução de 30% nos lançamentos de impostos sobre indústrias; ela foi seguida, já em 1962, pela Lei n. 739 que isentava totalmente de tributação as pessoas jurídicas que se estabelecerem no Município, para produção de equipamentos eletromecânicos, subprodutos ou produtos congêneres, que possuam capital mínimo de CR\$ 10.000.000,00, ou empreguem um mínimo de 100 operários (VIEGAS, 2011, p. 162).

Embora deva-se lembrar que a presença da indústria como fortalecedora dos movimentos migratórios de trabalhadores do interior do estado para Canoas se iniciou ainda na década de 1930, com a instalação dos Frigoríferos Nacionais Sul-Brasileiros. Ainda que não tenha sido instalado aqui com o intuito de criar um polo industrial, mas sim com a intenção estratégica de produção da própria carne no estado³⁴, os Frigoríferos Nacionais Sul-Brasileiros, fomentaram essa característica industrial na cidade, e contribuíram para o aumento populacional naquela época.

Além da REFAP, Canoas recebe outras importantes empresas nessa fase. Em 1970, a Massey-Ferguson incorporada à Minuano S.A. iniciou a produção de colheitadeiras na cidade. Após 4 anos de operação, em 1971, a REFAP amplia suas instalações.

Era o milagre econômico, a época do exponencial progresso da cidade que agora tinha ares urbanos. “[...] 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 [...]” (MARCOS, HASENACK E HOFMANN, 2017, p. 78). O crescimento industrial exponencial fez com que Canoas ultrapassasse Novo Hamburgo e São Leopoldo na produção desse setor (BRITTO, 2009, p. 25), como se percebe na Tabela 2.

Tabela 2 – Evolução da participação de Valor Adicionado pela Indústria dos municípios selecionados em relação ao total do Rio Grande do Sul (1950 – 1980)

ANOS	CANOAS	NOVO HAMBURGO	PORTO ALEGRE	SÃO LEOPOLDO
1950	2,61%	3,75%	24,64%	5,54%
1960	2,63%	5,22%	26,30%	3,35%
1970	7,51%	5,22%	25,88%	2,56%
1975	11,09%	4,61%	20,86%	2,69%
1980	5,12%	5,26%	17,93%	3,46%

Fonte: BRITTO, 2009, pg. 25.

³⁴ “A medida de produzir a própria carne ia ao encontro da peculiaridade regional desenhada no Rio Grande de Sul durante o período do Estado Novo, ligada mais à defesa de produtos agropecuários do que propriamente ao fomento de um rumo industrializante para o Estado.” (CAMARGO apud VIEGAS, 2011, p. 50 – 51).

As imagens sobrepostas que se está buscando com essa investigação, claramente aparecem aqui, agora com características de **cidade industrial**, Canoas segue mantendo sua notória aptidão de **cidade dormitório**. Já com o crescimento da industrialização no final da década de 1950 e década de 1960, são novamente construídos loteamentos populosos, como o bairro Mathias Velho (1951), onde o problema da implantação de loteamentos em áreas de baixis é repetido.

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).

Para Pereira (2018, p. 55), o crescimento da cidade estaria relacionado a “descentralização das capitais e criação das regiões metropolitanas, em 1973”. Em tempos de glória da indústria canoense, o segundo choque do petróleo em 1979, influenciou em um endividamento do Brasil, e por consequência impactou na economia da Canoas, pela diminuição de investimentos na REFAP (BRITTO, 2009, p. 25).

A década de 1980, que vem a ser conhecida como a “década perdida”, provoca uma inversão na base econômica de Canoas, que deixa de ter predominância industrial em seu PIB, para ver no setor terciário, de comércios e serviços, a maior importância econômica.

Tabela 3 – Dez municípios com maior Valor Adicional Acumulado (VAB) da indústria e sua participação percentual no VAB da indústria do RS – 2018

POSIÇÃO	MUNICÍPIO	VAB DA INDÚSTRIA (R\$ 1.000)	PARTICIPAÇÃO % NO RS	PRINCIPAIS ATIVIDADES
1	Caxias do Sul	6.162.849	6,9	veículos, reboques e carrocerias
2	Canoas	5.746.385	6,5	refino de petróleo
3	Porto Alegre	5.525.023	6,2	construção civil
4	Triunfo	4.158.674	4,7	química
5	Gravataí	3.882.137	4,4	veículos, reboques e carrocerias
6	Rio Grande	2.646.196	3,0	alimentos
7	Santa Cruz do Sul	2.196.238	2,5	fumo
8	São Leopoldo	2.076.685	2,3	máquinas e equipamentos
9	Novo Hamburgo	1.952.162	2,2	calçados
10	Bento Gonçalves	1.835.455	2,1	móveis

Fonte: Rio Grande do Sul, 2020.

Apesar disso, a REFAP continua contribuindo para que Canoas se mantenha nas primeiras posições do PIB entre os municípios gaúchos. Segundo os dados mais recentes do Departamento de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (DEE/SPGG), referentes a 2018 (Tabela 3), Canoas ocupa a 3ª posição no RS e se encontra em 2º lugar quando se trata do Valor Adicionado Bruto (VAB) da indústria, sendo ainda sua principal atividade o

refino de petróleo. A refinaria tem capacidade de processar 32 mil metros cúbicos de petróleo atualmente. (PETROBRÁS, [2021?]).

É inegável a participação importante da indústria e a característica de cidade industrial que Canoas apresenta; no entanto, a partir dos anos 2000 há uma inversão na característica econômica do município, passando o setor terciário ser o predomínante na economia da cidade (BRITTO, 2009, p. 28), característica essa que irá reforçar o que entende-se como uma quinta imagem para essa cidade, a Canoas do **setor terciário**, que se consolida como cidade de comércios e serviços, impulsionada por sua característica de cidade universitária.

3.5 SETOR TERCIÁRIO – eixo metropolitano, cidade universitária e a consolidação do comércio

A inversão da predominância econômica de Canoas demonstra que o setor terciário – de comércio e serviços – ganha força no município. Os acontecimentos e a imagem urbana que se consolida nesse período formam o contexto atual dessa cidade, onde essa pesquisa enxerga o surgimento de uma nova imagem através da implantação de um *shopping center* – o ParkShopping Canoas –, que será apresentado com maior profundidade no capítulo 4 (A mais recente camada do palimpsesto, o *shopping center*: o que se vende e o que se apaga), e é uma importante consequência do fortalecimento do setor terciário.

Entende-se que a consolidação da cidade como polo comercial é resultado de um contexto, portanto essa seção se dedica a compreender a conexão de Canoas com a região em que está inserida (3.5.1 **Eixo metropolitano**); o polo universitário instalado na cidade (3.5.2 **Cidade universitária**); para, por fim, chegarmos à **consolidação do comércio** (3.5.3).

SETOR TERCIÁRIO



EIXO
METROPOLIANO

3.5.1

3.5.1 Eixo metropolitano

Na década de 1970, o contexto nacional é marcado pela institucionalização das regiões metropolitanas “como parte da política nacional de desenvolvimento urbano, relacionada à expansão da produção industrial e à consolidação das metrópoles como *locus* desse processo” (CUNHA E PEDREIRA, 2008, p. 7). Canoas, como vimos, já estava bastante inserida em um contexto regional, principalmente pelo fortalecimento de suas indústrias.

A Lei Federal Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973, estabelece a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), assim como de outras sete capitais de estados da federação³⁵, visando construir um planejamento integrado entre municípios que integravam uma mesma unidade socioeconômica (BRASIL, 1973).

Segundo Souza e Almeida (2014, p. 6), Porto Alegre teria se antecipado ao processo de institucionalização das Regiões Metropolitanas, organizado um grupo de técnicos que já teria definido os municípios que fariam parte da RMPA; ainda antes da entrada em vigor da lei, o Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM) já havia sido elaborado. Canoas, assim como outros treze municípios³⁶, faz parte da RMPA desde sua criação, em 1973.

Dentro desse contexto, a história da cidade demonstra que já havia preocupações com as questões urbanísticas e de moradia, principalmente visando resolver os problemas de alagamentos recorrentes, através da instalação de diques de contenção, em 1970, e com a criação de seu primeiro Plano Diretor, em 1972.

Cabe destacar que Canoas nasce, em 1874, através de um eixo de conexão “metropolitano”, com a implantação da estrada de ferro entre Porto Alegre e São Leopoldo. Portanto, sua proximidade e relação com a capital é intrínseca a história desse lugar. As famílias que tinham no Capão das Canoas, suas propriedades de veraneio já indicavam uma espécie de movimentação pendular, ao irem e voltarem de suas casas, em Porto Alegre. Do mesmo modo, o desenvolvimento de seu espaço urbano se dá pautado na imagem de cidade dormitório, com loteamentos que serviam à moradores da capital. Em vista disso, a inserção de Canoas dentro de um eixo metropolitano e sua relação muito próxima com Porto Alegre deve ser olhada com atenção, pois marcam a imagem da cidade.

Viegas (2011, p. 117) corroborando com essa percepção, demonstra que a preocupação com certa dependência da capital já existia nos primeiros anos de vida da Canoas emancipada:

³⁵ São Paulo, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza

³⁶ Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.

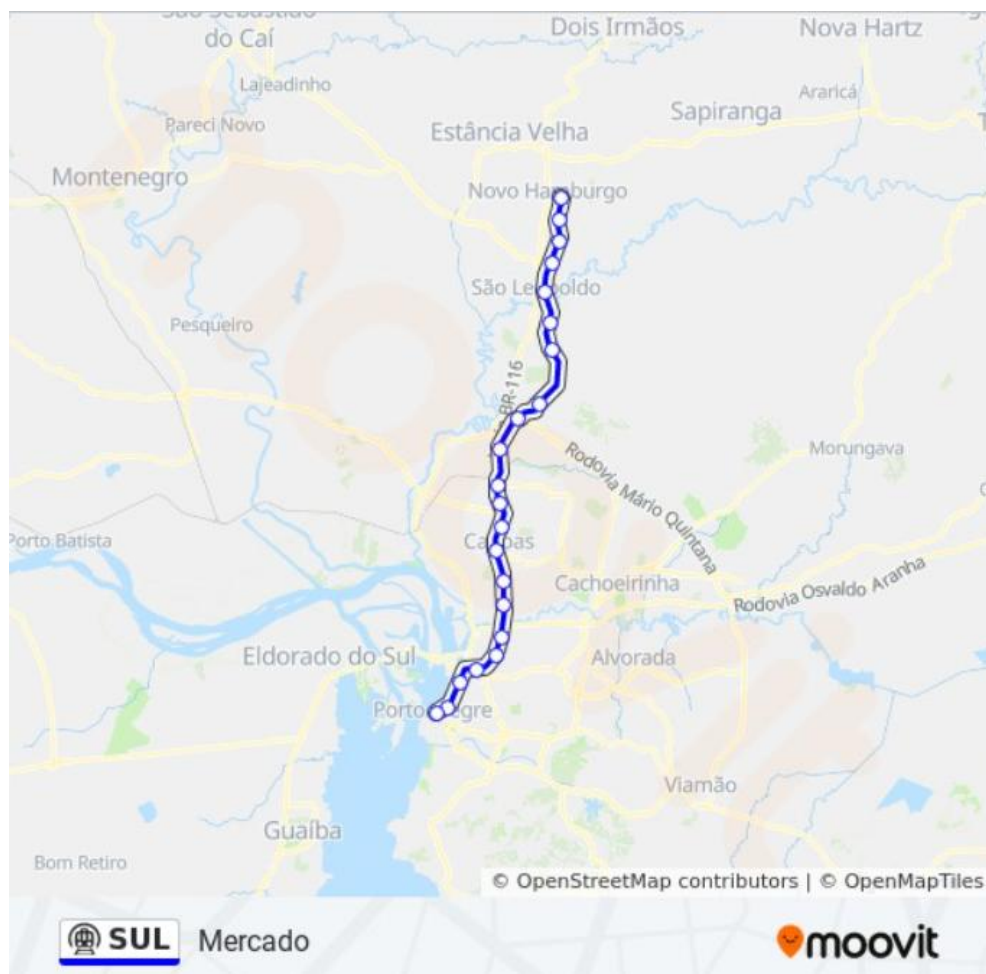
A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

Ainda era o ano de 1944 quando o então Prefeito de Canoas, Aluízio Palmeiro de Escobar, se referia à população do Município como *flutuante*. Tal expressão foi utilizada, nas palavras do político, no sentido de que os moradores de Canoas eram mais passageiros na cidade do que propriamente habitantes.

Com a RMPA consolidada, a necessidade de integração do transporte fez com que surgisse, na década de 1980, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (TRENSURB). A implementação da linha 1 da Trensurb (Figura 44) visava atender os municípios do Eixo Norte da RMPA (Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo). Segundo a própria empresa, com o objetivo principal de:

redução do fluxo de veículos na BR-116, já saturada à época, e pela oferta à população dos municípios mencionados de uma alternativa de transporte com baixo custo e com maior rapidez, segurança, conforto e capaz de absorver uma demanda inicialmente prevista na casa dos 300 mil passageiros por dia. (EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. (TRENSURB), [2020?]).

Figura 44 – Linha 1 Trensurb

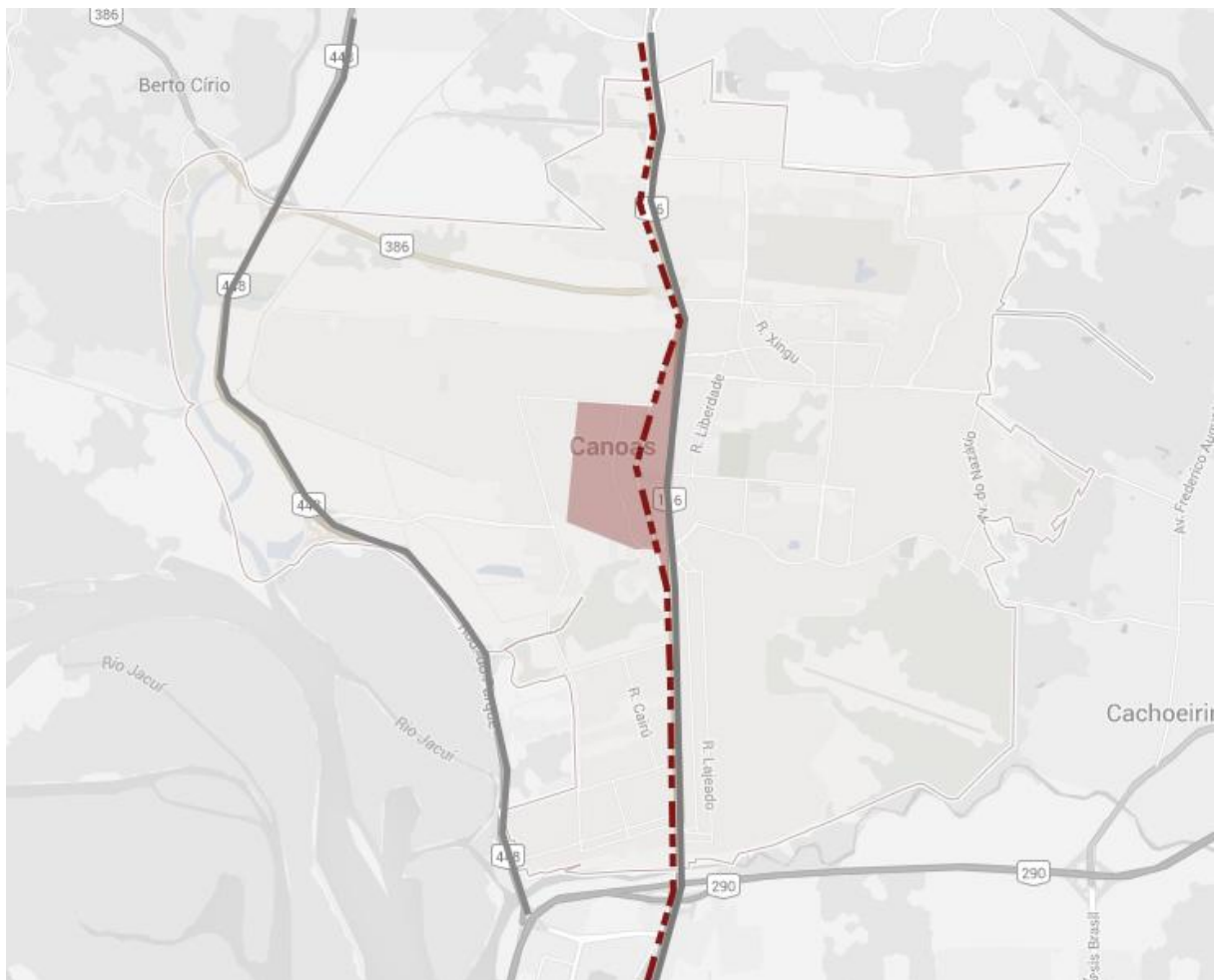


Fonte: MAPA..., 2022c.

Dessa maneira, os movimentos pendulares são facilitados e incentivados. Canoas passa a estar muito mais conectada com a região e de maneira mais democrática, tendo em vista a implementação de um sistema de baixo custo, subsidiado pelo governo.

No entanto, o impacto para cidade e para sua imagem não é apenas benéfico. A construção da Linha 1 da Trensurb utiliza o mesmo traçado da antiga linha férrea, que deu origem ao desenvolvimento urbano da cidade, atravessando toda a cidade no eixo norte-sul e parcelando a área central (Figura 45). Apesar de aumentar a conectividade de Canoas com a Região, a linha de trens urbanos, que em Canoas está no nível da rua, contribui para a criação de uma barreira física, que dificulta a conexão dentro do território de Canoas.

Figura 45 – Relação espacial da área central com a linha da Trensurb



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Na Figura 45, A linha tracejada representa a linha 1 da Trensurb, enquanto as linhas contínuas a BR-448 (na borda oeste da cidade) e a BR-116 (no centro da cidade). A área

hachurada representa o que é considerado como bairro Centro; no entanto, compreende-se que o centro cívico funciona entre as duas barreiras mencionadas.

Figura 46 – Obras de instalação do Trensurb, no Centro de Canoas



Fonte: autor desconhecido.

Ao mesmo tempo que a cidade – como em uma “contra ruptura” – volta às suas origens com a presença do trem, fisicamente o território se vê rompido. A linha da Trensurb necessita de muros de proteção, em função da segurança e da velocidade dos trens, no entanto, os mesmos muros que protegem, segregam o território e isolam a região central entre duas barreiras físicas, a linha do trem e a rodovia federal. Na Figura 46, pode-se ver a construção dos muros de proteção na área central de Canoas, na década de 1980, o que dificulta a conexão entre os dois lados dessa linha modal, o que, apesar da presença já existente dos trilhos do trem, não acontecia antes, pela facilidade de transpor os trilhos existentes, como se pode perceber na Figura 47.

Segundo Edison Barcellos da Rosa, historiador, em entrevista ao Diário de Canoas, essa fotografia (Figura 47) foi registrada na década de 1970 e tem sua autoria desconhecida (NOSSOS...,2019). A Figura 48 demonstra a situação de transição entre a presença da antiga linha férrea e do TRENURB, tendo sido registrado durante as obras para instalação do novo modal. Já em fotografia registrada em 2019, Figura 49, por essa pesquisadora, no mesmo local da primeira, se pode perceber a presença da barreira imposta pelo Trensurb.

Figura 47 – Cruzamento das Ruas Tiradentes e Coronel Vicente, antes da instalação do Trensurb.
Fotografia da década de 1970.



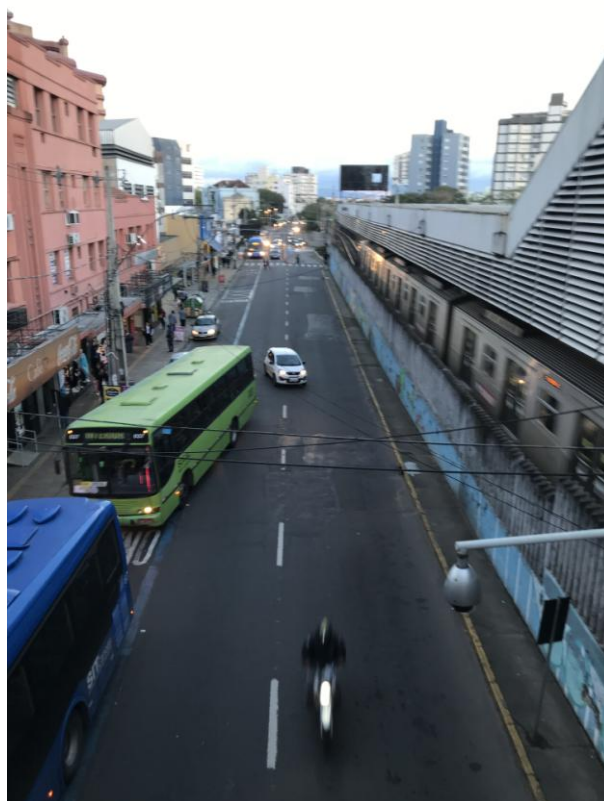
Fonte: NOSSOS..., 2019.

Figura 48 – Centro de Canoas durante as obras de instalação do Trensurb



Fonte: autor desconhecido.

Figura 49 – Trensurb no centro de Canoas



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 02/07/2019.

Para Pereira e Becker (2017, p. 345) o centro de Canoas pode ser lido como uma “ilha”:

O centro de Canoas é particularmente atingido por duas barreiras físicas construídas – BR-116 e Linha 1 da Trensurb – vez que está localizado entre estas; [...] com graves problemas de trânsito e sem relação com outras áreas da cidade. Fatos que agravam os problemas de mobilidade e isolam a área central [...], fazendo com que o centro de Canoas apresente características de ilha, com diversas “pontes” para acessar a região: passarelas para pedestres e viadutos para veículos.

Corroborando com essa percepção de fragmentação, Ugaldi (2013, p. 241) afirma que:

Canoas, entre os municípios da conurbação, é o que mais recebe impactos do bloqueio à circulação urbana representado pela continguidade de duas barreiras, a da linha Férrea (TRENURB) e a da rodovia BR-116 num contexto de ocupação intensiva em ambos os lados da cidade. Desse modo, também os deslocamentos na direção leste/oeste ficam bastante prejudicados.

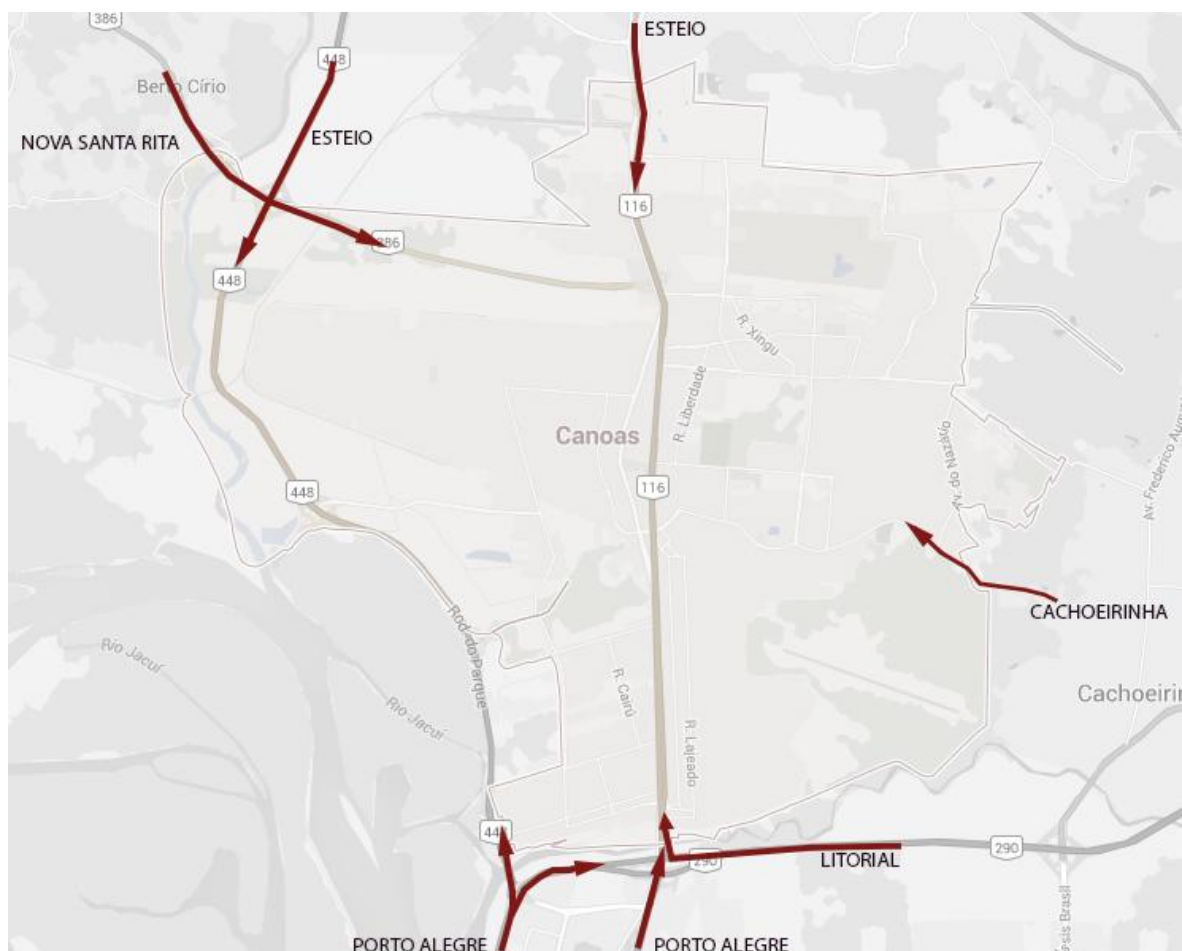
Segundo Pereira e Becker (2017, p. 345), a situação interfere ainda na percepção de identidade da cidade, devido a presença do patrimônio cultural edificado nessa região, o que para as autoras afasta a população de suas origens. Para Pereira (2018, p. 72), a forma como a linha da Trensurb foi implantada pode ter influenciado na capacidade de identificação do canoense com o seu lugar:

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

Pode-se relacionar este momento (de instalação do Trensurb) [...] com o esquecimento do patrimônio histórico 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.

O fato, no entanto, não é novidade na história urbana canoense. A segregação do território havia acontecido, quase que nas mesmas proporções, em 1939, época da instalação da BR-2, que hoje corresponde a BR-116, porém, parcela seu território de forma drástica, desconsiderando inclusive a topografia, o que forja a atual configuração espacial da cidade, que se expandiu através do eixo central.

Figura 50 – Principais acessos à Canoas

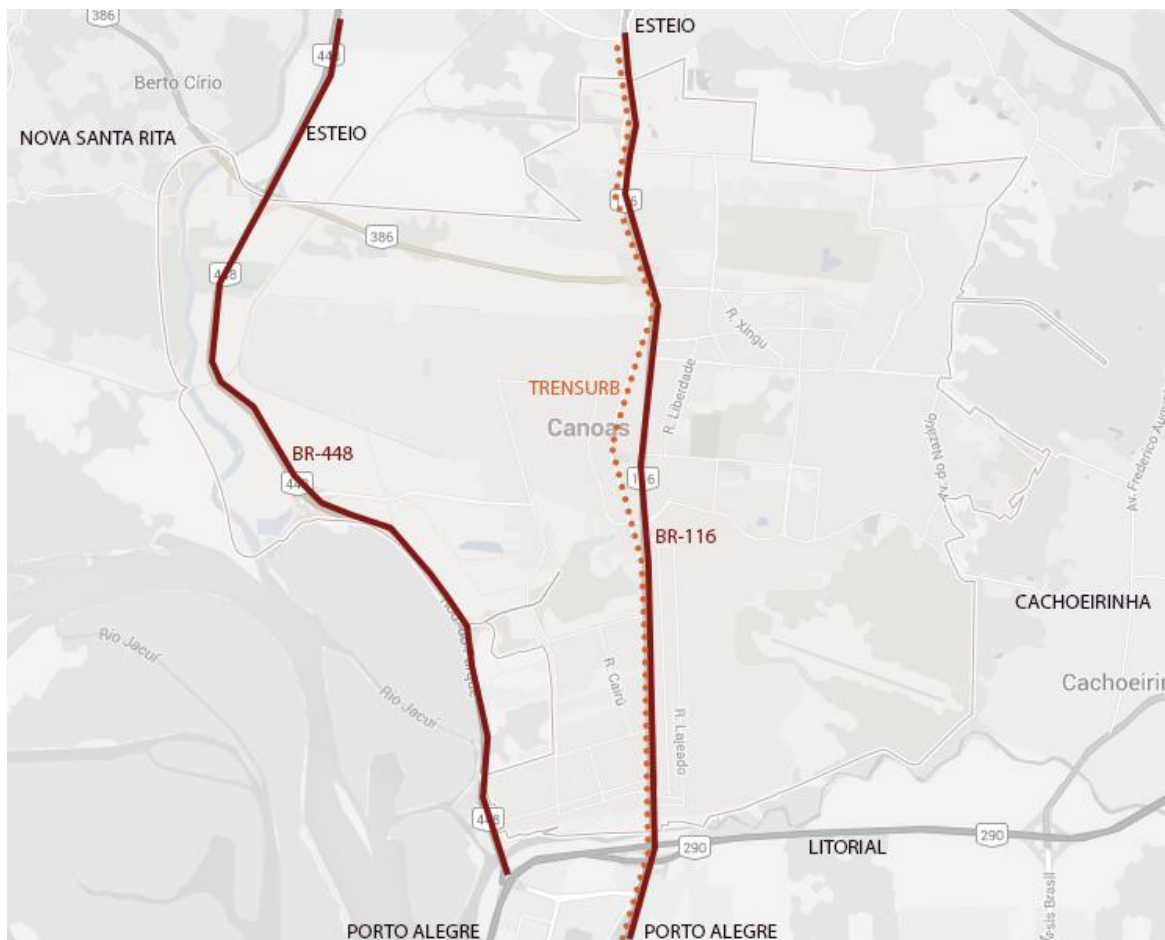


Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Isso posto, cabe ressaltar que a cidade apresenta ótimas conexões com a região através de rodovias, como demonstrado na Figura 50, o que proporciona fácil acesso e boa conectividade com municípios vizinhos, o que pode explicar os fenômenos mais recentes, que serão apresentados no próximo capítulo.

A fim de desafogar o trânsito, da BR-116, causado pela intensa movimentação entre as cidades do Eixo Norte da RMPA, foi inaugurada em 2013, com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), a BR-448, popularmente conhecida como Rodovia do Parque, na borda oeste da cidade, conforme se pode perceber na Figura 51. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2017 a rodovia já havia absorvido cerca de 40% do tráfego da BR-116 (BRASIL, 2017).

Figura 51 – Rodovias BR-448 e BR-116 e linha 1 da Trensurb



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Cunha e Pedreira (2008, p. 134), através do Observatório das Metrôpolis, apresentam dados que comprovam a alto nível de integração de Canoas ao Polo Metropolitano e seus expressivos movimentos pendulares. Os resultados da pesquisa demonstraram que 74,7% das pessoas com mais de 15 anos que trabalham ou estudam, residentes em Canoas, fazem esse tipo de deslocamento, o que, além de evidenciar a conexão da cidade com a região, ressalta a sua característica de cidade dormitório.

SETOR TERCIÁRIO



CIDADE
UNIVERSITÁRIA

3.5.2

3.5.2 Cidade universitária

Rompendo com a característica de cidade industrial, uma nova imagem se consolida na década de 1980, a de cidade universitária, a partir da implantação de centros de ensino superior privados. A boa localização da cidade em relação a RMPA e a facilidade de locomoção com a implantação do Trensurb, em 1985, certamente contribuíram para o fortalecimento dessas instituições.

No entanto, já no começo da década de 1970, em 18 de Outubro 1971, foi fundada a Faculdade de Direito Ritter dos Reis, com atividades no Colégio Maria Auxiliadora, e 10 anos depois, em 1981 se instala n o bairro Niterói, onde atualmente mantem suas atividades, agora como Centro Universitário Ritter dos Reis (UNIRITTER) (UNIRITTER, 2021?).

Em 1976, já haviam iniciado as atividades do Centro Educacional La Salle de Ensino Superior, sendo essa uma instituição vinculada aos Irmãos Lasallistas, presentes na cidade desde a primeira década do Século XX, com o Instituto São José. O Centro Educacional La Salle atualmente atende pelo nome de Universidade La Salle (UNILASALLE), após a homologação da instituição como Universidade em 2017, pelo Ministério da Educação (UNIVERSIDADE LA SALLE, 2017).

Figura 52 – Imagem aérea do centro de Canoas. Fotografia sem precisão de data.



Fonte: IBGE, c2021

Na Figura 52, apesar da fotografia não possuir registro de data, é possível estimar que teria sido registrada entre os anos de 1954 e 1968, a partir da identificação da Praça Santos Dumont, ainda sem a instalação do avião, que aconteceu em 20 de janeiro de 1968 (CANOAS, 2006), e da presença da sede da Prefeitura Municipal, inaugurada em 30 de novembro de 1953 (SILVA, 1978, p. 123).

Para fins de comparação da Figura 52 com a configuração urbana atual, apresenta-se a Figura 53, registrada praticamente no mesmo ângulo da primeira, agora com a presença do Trensurb, da UNISALLE, na área que correspondia apenas ao Colégio La Salle, e de diversas outras construções que demonstram a consolidação urbana canoense.

Figura 53 – Imagem aérea do centro de Canoas³⁷



Fonte: Canoas, [2021?]e.

A Universidade Luterana do Brasil (ULBRA) surge efetivamente como Universidade, em 1988, derivada da já existente, desde 1972, Faculdades Canoenses. Assim como a UNILASALLE, A ULBRA tem suas origens no ensino básico, quando a sua primeira escola é fundada em Canoas, em 1911 (Figura 54). Atualmente, a ULBRA possui 15 unidades de ensino superior no país e tem seu Parque Tecnológico e sua Incubadora Tecnológica

³⁷ Nota-se, ao centro da imagem, o campus da UNILASSALE, no mesmo local onde se instalou o Instituto São José, em 1908, à margem dos trilhos do trem.

implantados na unidade de Canoas (UNIVERSIDADE LUTERANA DO BRASIL (ULBRA), [2021?])b).

Figura 54 – Escola fundada em 1911



Fonte: ULBRA, [2021?]a.

Além das instituições presentes no município, a partir da boa conexão com a RMPA já demonstrada, é possível afirmar que os moradores de Canoas também têm facilidade de transporte até outras importantes Universidades localizadas em cidades próximas, como a UFRGS, em Porto Alegre, e a UNISINOS, em São Leopoldo e Porto Alegre.

Com isso, pode-se dizer que a cidade se consolida como um polo universitário e também reforça sua imagem de cidade dormitório, atendendo os estudantes que fazem esses movimentos pendulares para cidades vizinhas.

SETOR TERCIÁRIO



CONSOLIDAÇÃO
DO COMÉRCIO

3.5.3

3.5.3 Consolidação do comércio

Assim como a instalação das Universidades atende também as demandas de municípios vizinhos, em função da facilitada conexão entre as cidades, o setor do comércio da mesma forma cumpre esse papel, atendendo não somente à população canoense, mas também a de cidades vizinhas.

Ainda no começo da década de 1970, em 1973, iniciaram as obras do Conjunto Comercial Canoas (Figura 55), um centro comercial com cerca de 25 mil metros quadrados, inserido na região central, entre as ruas Getúlio Vargas (via lateral à BR-116) e XV de Janeiro. A Figura 56 evidencia a relação direta do empreendimento com a rodovia federal.

Figura 55 – Início das obras do Conjunto Comercial Canoas em 1973



Fonte: Conjunto Comercial Canoas, [2021?].

O Conjunto Comercial é certamente um marco que consolida Canoas como um polo de compras e de lazer. “Na época de seu lançamento, o empreendimento foi chamado de o Gigante de Canoas [...]” (CONJUNTO COMERCIAL CANOAS, [2021?]). Contando com lojas de pequeno porte e ainda com grandes lojas, que funcionam como lojas âncoras, trazendo um conceito utilizado em *shopping centers*.

Para Alice Tietz, administradora do Conjunto Comercial e irmã do idealizador do empreendimento, a implantação do centro comercial, que iniciou suas atividades em 1976, foi visionária. “A verdade é que a história dos *shoppings centers* no Brasil estava apenas começando, o que evidencia o quanto o Conjunto Comercial Canoas estava à frente de seu tempo” (Tietz apud CONJUNTO COMERCIAL CANOAS, [2021?]).

Figura 56 – Conjunto Comercial Canoas. Fotografia registrada em 1983.



Fonte: IBGE, c2021.

Figura 57 – Conjunto Comercial Canoas em 1977

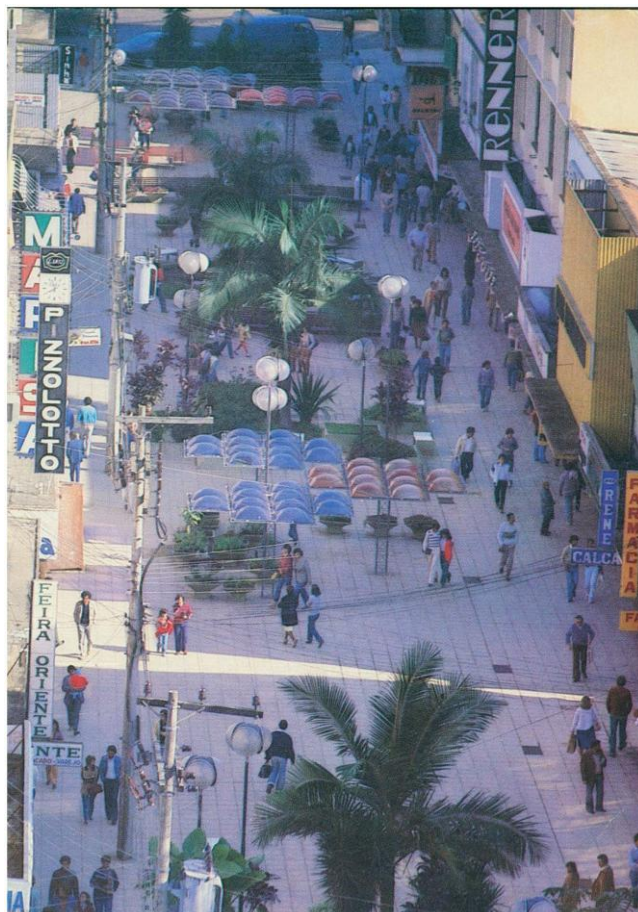


Fonte: Conjunto Comercial Canoas, [2021?]

Além de funcionar como centro de compras, o empreendimento também abrigou o Multicine, que contava com 3 salas de cinema e funcionou até 1997. Segundo Arno Engel, filho do fundador do Conjunto Comercial, o pai Johannes Engel havia percebido a tendência de cinemas funcionarem dentro de *shopping centers* na Europa. (CONJUNTO COMERCIAL CANOAS, [2021?]). Além de salas de cinema, o Conjunto Comercial foi palco de diversos

eventos abertos à comunidade (Figura 57), contribuindo como espaço de lazer aos canoenses.

Figura 58 – Calçadão de Canoas. Fotografia sem precisão de data.



Fonte: IBGE, c2021.

Contemporâneo à fundação do Conjunto Comercial, o projeto do Calçadão de Canoas (Figura 58), na rua Tiradentes, consolida o comércio de rua e o trânsito de pedestres na região mais central. “O calçamento era de basalto e havia luminárias em formas de globos, bancos de madeira e ferro, algumas coberturas em ferro e fibra de vidro e arborização” (IBGE, c2021). Inaugurado em 1974, o Calçadão de Canoas foi o segundo implantado nesses moldes no país.

A consolidação da cidade como um polo do setor terciário se reforça com a instalação do Canoas Shopping, em 1998, em um evento marcado por rupturas.

O Canoas Shopping (Figura 60) foi construído onde estava localizada uma edificação de valor histórico para a cidade, o Casarão da Família Mathias Velho (PENNA, GAYESKI E GAYESKI, 2000), ilustrado na Figura 59. No mesmo momento em que há um rompimento com o passado, através da demolição do Casarão, a Cidade começa a demonstrar

preocupações com a preservação das edificações de valor histórico para o município, organizando sua legislação.

Figura 59 – Sobrado da Família Mathias Velho



Fonte: Fotos Antigas de Canoas, 2016.

Figura 60 – Canoas Shopping



Fonte: Fotos Antigas de Canoas, 2013b.

Embora muito tardio, o tratamento do patrimônio cultural edificado começa a se consolidar, na primeira década do Século XXI. O primeiro tombamento à nível municipal acontece, em 2009, através do Decreto nº 635, de 29 de maio, que dispõe sobre o tombamento da “Vila Mimosa” (Figura 61). Após o primeiro tombamento, outras sete edificações são protegidas nos anos seguintes.

Essa recente preocupação com o patrimônio culminará com a restauração de algumas edificações na área central da cidade, como a própria Vila Mimosa, em contrapartida à construção de um empreendimento privado na propriedade; e a Casa dos Rosa (Figura 62), que é entregue pelo poder público à população em 2016, como o novo museu da história municipal e agora inserida em novo parque urbano, o “Parque dos Rosa”.

Figura 61 – Vila Mimosa



Fonte: Fotos Antigas de Canoas, 2013c.

Figura 62 – Parque dos Rosa



Fonte: Canoas, [2021?]d.

Após 13 anos de atividade e uma forte consolidação na cidade e até mesmo na região, o Canoas Shopping (Figura 63) passou por reforma e expansão concluída em 2011 (CANOAS SHOPPING, [2020?]). No entanto, ao que se percebe, o Canoas Shopping perdeu muito de seu público e hoje coleciona lojas fechadas, fenômeno que se deu assim que o ParkShopping entrou em funcionamento.

Figura 63 – Fachada do Canoas Shopping após a reforma



Fonte: Canoas Shopping, [2020?].

O ápice a consolidação dessa fase – de cidade comercial – parece se dar com a implantação de um novo *shopping center* de Canoas, em 2017. Para Santos Junior (2004, p. 10), “Os *Shopping Centers* expressam, em sua concepção um estágio superior do setor terciário denotando um alto grau de concentração do capital mercantil e um processo avançado de urbanização da sociedade, o da metropolização.” O que leva a crer que a implantação do segundo empreendimento comercial – ou terceiro, se considerarmos o Conjunto Comercial Canoas como um *shopping center* – desse tipo, Canoas inaugura uma nova imagem.

A MAIS RECENTE CAMADA DO PALIMP SESTO

O SHOPPING CENTER:
O QUE SE
VENDE
E O QUE SE
APAGA

4 A MAIS RECENTE CAMADA DO PALIMPSESTO, O SHOPPING CENTER: O QUE SE VENDE E O QUE SE APAGA

A implantação do ParkShopping Canoas demonstra uma continuidade ao processo já iniciado da consolidação de Canoas como polo comercial, que atende à demanda também de cidades vizinhas. A implementação do *shopping center* trouxe consigo uma diversidade de outros empreendimentos no seu entorno e parece estar alterando a dinâmica da cidade. Posto isto, olha-se para esse momento de Canoas sob a perspectiva da hipótese central levantada com essa pesquisa, de que **uma nova construção imagética estaria acontecendo em Canoas, a partir desse episódio**. O que nos parece ser um ponto importante na história urbana dessa cidade e que muito provavelmente, no futuro, será olhado como um momento de ruptura na sua construção imagética, assim como no seu tecido urbano.

Entende-se que um distanciamento maior desse momento será necessário para que se possa compreender o processo que a cidade vive agora. Esse distanciamento só será possível com o passar do tempo e com a consolidação dessas relações. No entanto, olhar para o capítulo da história que está sendo escrito agora e relacioná-lo aos anteriores é buscar contribuir na escrita das páginas seguintes.

O PARK SHOPPING



O EMPREENDIMENTO
E SUA CONEXÃO
COM A CIDADE

4.1

4.1 O PARKSHOPPING CANOAS: o empreendimento e sua conexão com a cidade

Entendendo Canoas como centro de uma região, ou seja, como uma cidade com capacidade agregadora do consumo das cidades vizinhas, a Multiplan escolheu a cidade para implantar seu empreendimento. “A abertura do *shopping* beneficia mais de um milhão de pessoas, pois sua área de influência atinge toda a Grande Porto Alegre e a região do Vale do Sinos, importante região industrial do Rio Grande do Sul.” (MULTIPLAN, 2017).

Gonzatto (2017, p. 28) corrobora com esse entendimento a respeito de Canoas ao destacar a valorização do solo que aconteceu no bairro Marechal Rondon: “[...] um antigo vazio urbano próximo à BR-116 e um centro geográfico que congrega, a seu redor, 2,5 milhões de moradores da Grande Porto Alegre e do Vale dos Sinos.”.

Segundo Santos Junior (2004, p. 12), essa é uma característica do modelo de centros comerciais que se consolidou no mundo:

A implantação dos *Shopping Centers* regionais, fechados e de grande porte voltados para um raio de influência superior aos vínculos locais, de verdadeira natureza metropolitana é que acabou por conformar o modelo que se internacionalizou apoiado nas condições gerais de globalização da economia e da cultura urbana.

Inaugurado em 23 de novembro de 2017, o *shopping center* conta com 136.066 metros quadrados de área construída, distribuídos entre 264 lojas, além de 7 salas de cinema, supermercado, restaurantes, praça de alimentação, espaço de eventos, capela ecumênica e a maior arena de patinação de gelo do Brasil (MULTIPLAN, 2017).

Figura 64 – ParkShopping e seu entorno imediato

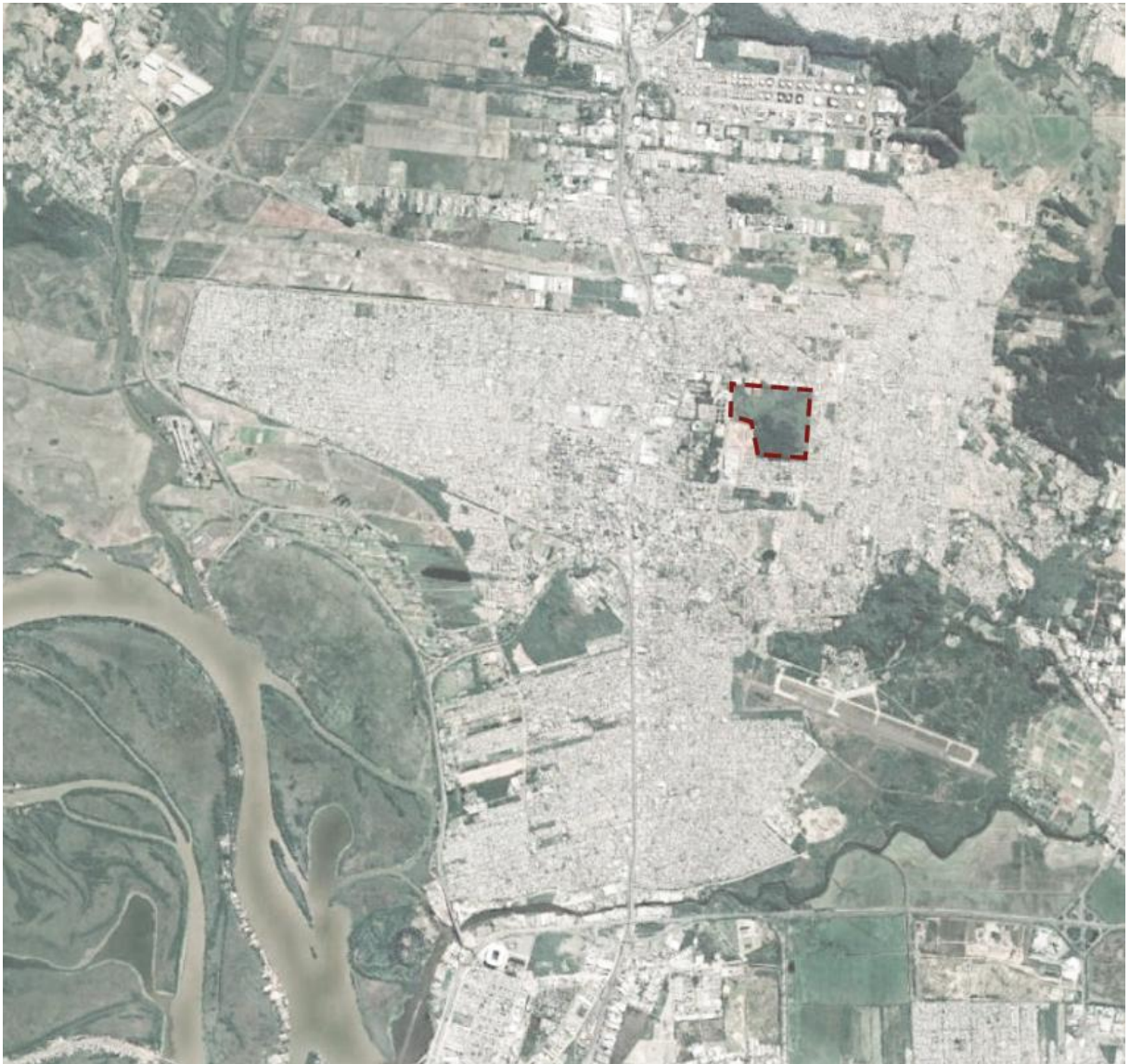


Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021g.

O *shopping center* está localizado na parcela leste da cidade, que conforme já foi demonstrado, é fragmentada da parcela oeste pela BR-116. Dessa maneira, o empreendimento não se relaciona diretamente com a área do centro da Cidade, tampouco com as áreas mais consolidadas do território canoense.

Inserido em uma área de vazio urbano (Figura 65), pode-se perceber através da Figura 64, uma imagem de satélite da região analisada, que o ParkShopping, destacado pelo retângulo de linhas tracejadas, é, portanto, lindeiro a áreas já consolidadas da cidade, não dando origem à uma nova área periférica, como vemos acontecer diversas vezes na implantação de grandes empreendimentos; mas ainda assim parece estar descolado do restante da cidade, seja em termos territoriais ou imagéticos.

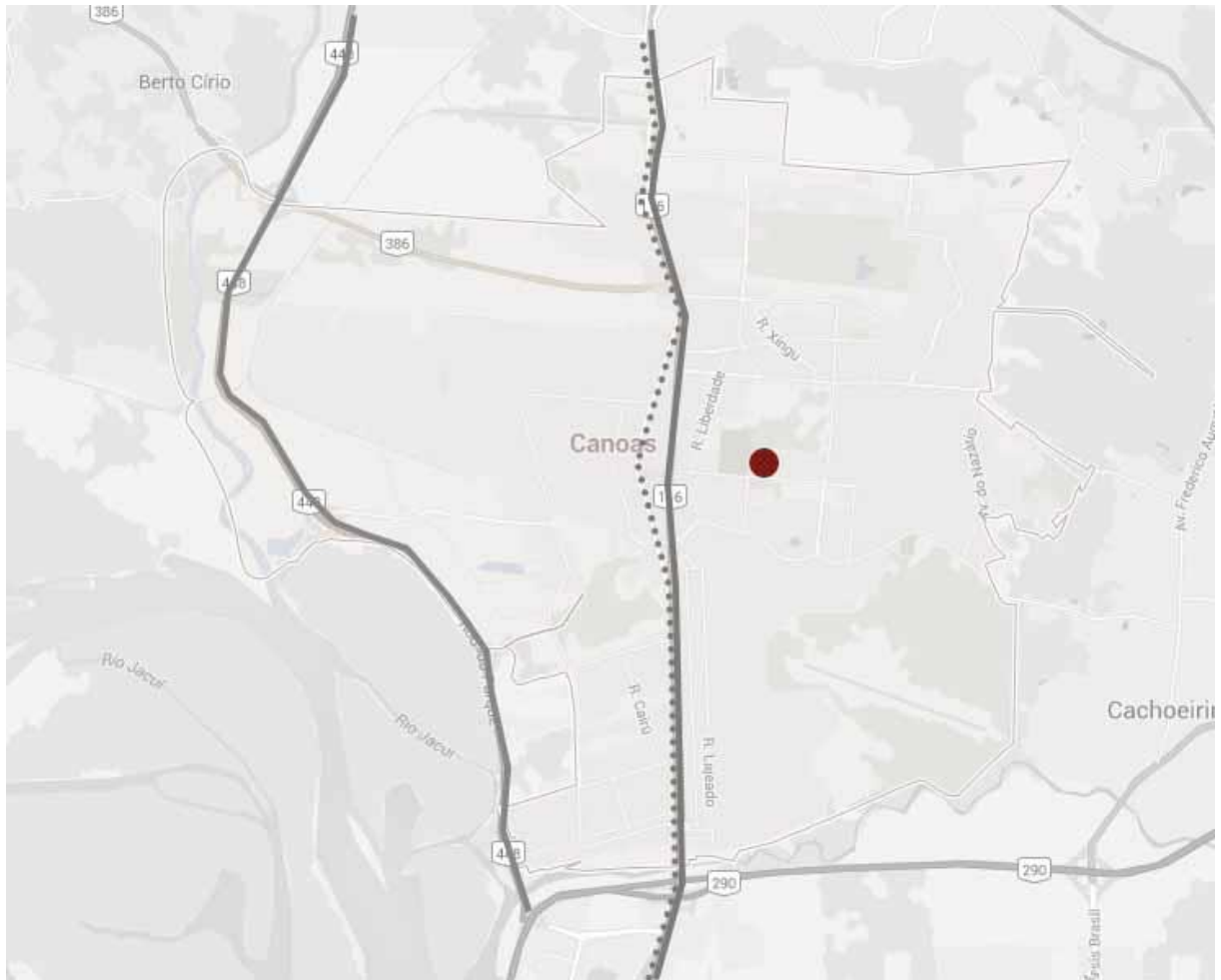
Figura 65 – Vazio urbano onde está inserido o ParkShopping Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Apesar de se inserir em uma área já consolidada, é possível perceber que o entorno imediato ao *shopping*, representado na Figura 64 pela hachura vermelha, apresenta tecido diferente das áreas próximas, sendo construído por lotes de maior escala, assim como o do próprio centro comercial.

Figura 66 – Localização do Park Shopping no território de Canoas

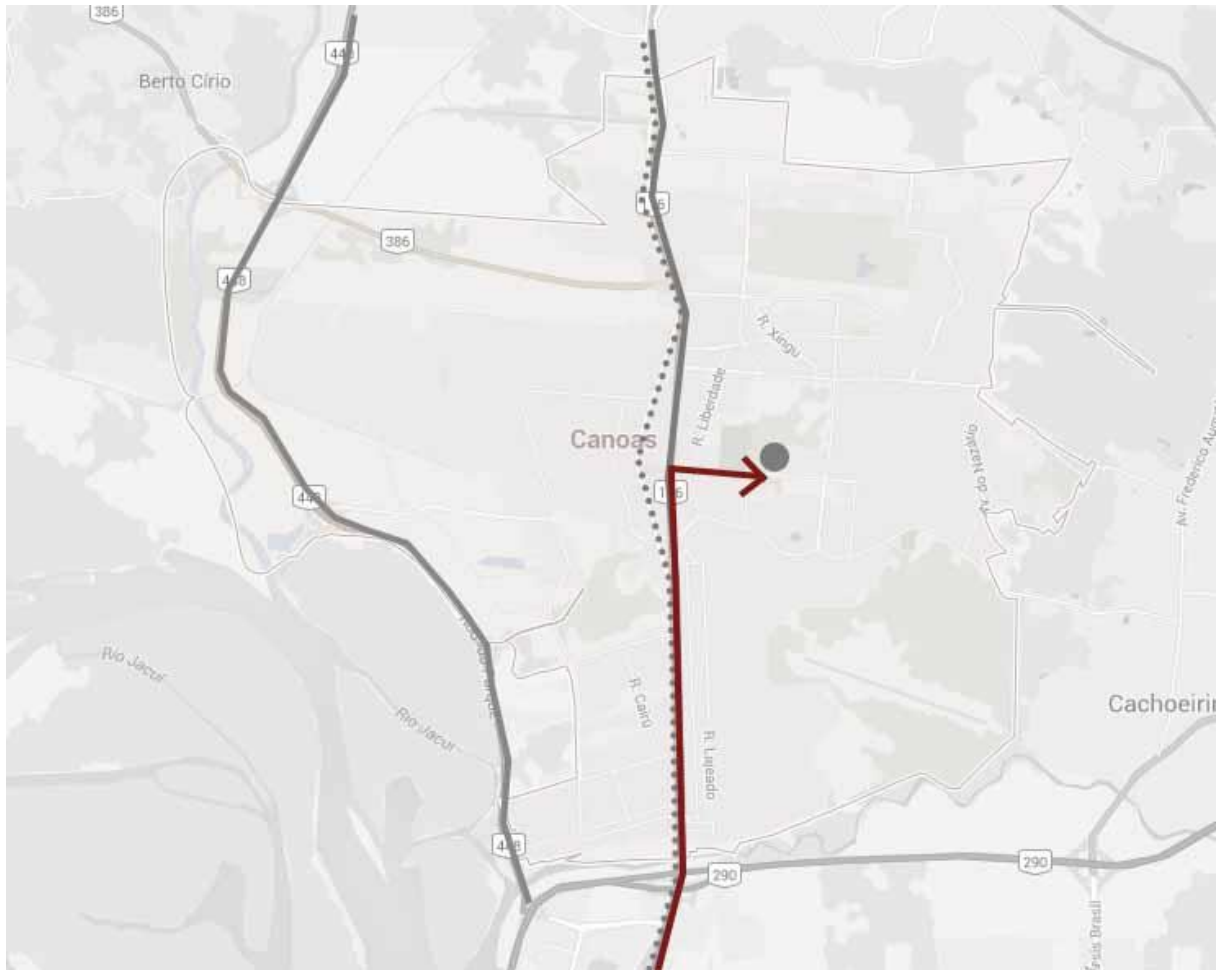


Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Analisando os caminhos de acessos ao ParkShopping Canoas, se percebe a facilidade de locomoção para quem chega das cidades vizinhas através de transporte motorizado individual. Muito em função da facilitada conectividade que a cidade tem com a região pela presença da BR-116.

No entanto, o que se percebe é que os visitantes não estariam tendo acesso à Canoas e ao território que construiu a imagem da cidade até então; mas sim à um novo lugar dentro de Canoas. Com isso os visitantes estariam conhecendo um lugar dentro de Canoas que não é Canoas; chegando a ele através de um corredor, que metaforicamente podemos imaginar como um túnel, que transporta o usuário do seu lugar de origem à um novo lugar. Assim como quem transita pela BR-116 não conhece Canoas de fato, apesar de passar no meio de seu território, muito provavelmente quem visita o ParkShopping, localizado no território de Canoas na Figura 66, também disfrute do mesmo fenômeno.

Figura 67 – Acesso ao ParkShopping, a partir das cidades ao sul de Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

O acesso dos visitantes oriundos de Porto Alegre, que ingressem em Canoas pela sua fronteira sul, se dá a partir da BR-116 e sua via lateral paralela, Av. Getúlio Vargas; devendo o usuário converter à direita na Rua Dona Rafaela, para ter acesso ao *shopping*, conforme demonstrado na Figura 67.

Praticamente no movimento oposto, o acesso das cidades do eixo norte da RMPA ao *shopping center* também se dá de forma simples. A partir da BR-116 (no sentido norte – sul), sendo necessário fazer um retorno em sua via lateral paralela, Av. Getúlio Vargas, devendo também converter à direita na Rua Dona Rafaela, para ter acesso ao *shopping center*, conforme demonstrado na Figura 68.

Figura 68 – Acesso ao ParkShopping, a partir das cidades ao norte de Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Quem chega ao ParkShopping encontra um centro comercial bastante ligado à natureza, através da conexão do empreendimento com o Parque Municipal Getúlio Vargas (Capão do Corvo). A própria empresa responsável pelo *shopping center* o define como “o mais completo empreendimento do país: que une **natureza, entretenimento e compras**” (MULTIPLAN, 2017). Cabe ressaltar, que a natureza à qual a Multiplan se refere é a presente em um parque público e não dentro do seu complexo, e dessa forma, quem visita o centro comercial, sem conhecer a cidade, pode acabar por “comprar” essa imagem como sendo a imagem de Canoas.

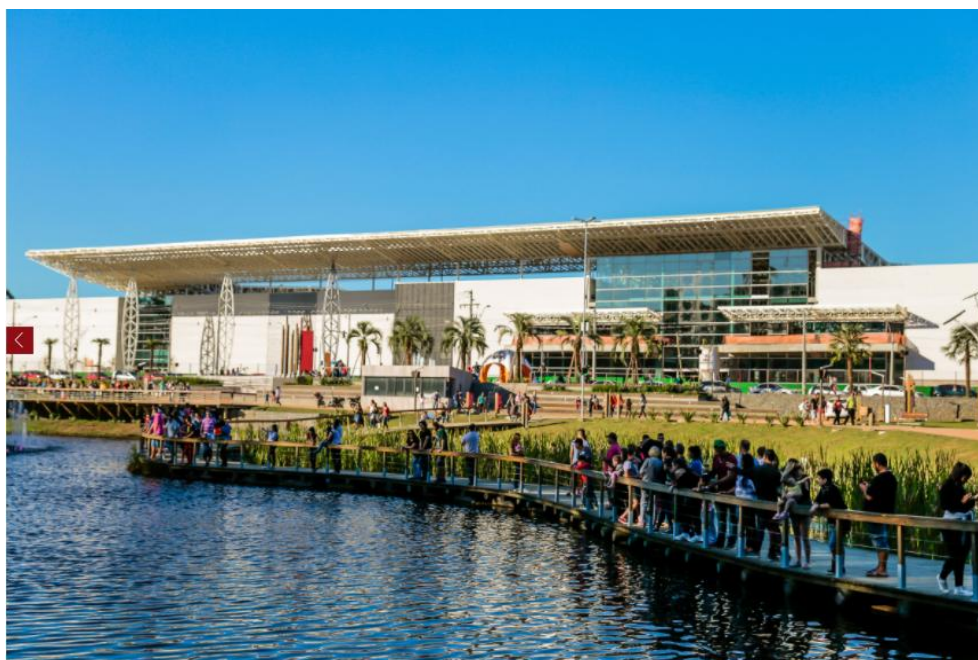
A apresentação do empreendimento pela Multiplan destaca também as áreas de lazer existentes no espaço interno ao shopping, o que nos alerta para um fenômeno recorrente nas cidades contemporâneas, de utilização dos espaços de *shopping centers* como praças:

O shopping terá áreas infantis, [...] brinquedos de cordas e barras, lago de carpas e áreas com jardins para relaxamento. Além disso, o empreendimento possui wifi gratuito, carregador, chimarródromo e arena de patinação que pode ser adaptada em praça para eventos. (MULTIPLAN, 2017).

Sabe-se que, em diversos locais os *shoppings centers* tomam a função de lazer para si, dando a falsa impressão de serem espaços públicos, enquanto praças e parques se esvaziam, em detrimento de uma sensação de segurança. Sarlo (2014, p. 9) afirma que “o *shopping* se transformou na praça pública que corresponde à época, e em quase todos os lugares inclui cinema, restaurantes e lojas, parques de diversões cobertos, galerias de exposição, salas de conferência”. Tal qual quem pretende reproduzir a vida na cidade.

A configuração espacial dos grandes centros de compras, em geral, privilegia a relação com o espaço interno, criando ali uma atmosfera própria, que não precisa se relacionar com o restante da cidade, mas que ainda assim apresenta preceitos de uma cidade. Sarlo (2014, p. 10) afirma que “O *shopping center* assegura alguns dos requisitos exigidos de uma cidade: **ordem, clareza, limpeza, segurança**, que não são garantidos nas cidades dos países pobres [...]”; o que vem a gerar a sensação de segurança que observamos nos usuários, que inseridos naquela “bolha” não compreendem a relação espacial do elemento com o tecido urbano consolidado.

Figura 69 – Fachada principal do ParkShopping Canoas



Fonte: ParkShopping Canoas [2020?]

Assim também se percebe no ParkShopping Canoas, que apresenta fachada bastante impermeável em termos visuais (Figura 69), onde apenas os acessos recebem

pele de vidro³⁸, além de alguns restaurantes, deslocados da praça de alimentação. Enquanto a praça de alimentação, espaço de alimentação mais democrático em termos de custo, possuiu relação com a fachada posterior do *shopping center*, sem relação visual alguma com a cidade.

Muitos são os fatores que parecem influenciar na criação de um **novo lugar** dentro de Canoas – o lugar do ParkShopping – descolado das imagens e características mais consolidadas da cidade, pois segundo Sarlo (2014, p. 11) esse fenômeno é recorrente. “O *shopping* não é simplesmente uma parte da cidade, mas sua substituição por um sistema novo, em que se atenua ou desaparece o que, no passado, caracterizou o urbano. Por isso, embora possa localizar-se numa cidade, esta lhe é indiferente [...]”. Sua relação com a cidade é real, pois dela necessita; no entanto, não serve a todos de maneira igual, visto que embora pareça, o *shopping* não é um espaço público.

4.2 O BAIRRO MARECHAL RONDON AGORA É O CENTRO: as modificações estruturais no entorno do ParkShopping Canoas

Na contramão da utopia do espaço democrático, a sociedade de consumo vem ditando a quem pertencem os espaços, através da lógica capitalista de construção de determinados espaços nas nossas cidades, supervalorizando locais que se tornam cada vez mais caros e possíveis apenas para uma parte específica dos cidadãos.

O que se observa na região do bairro Marechal Rondon, onde está localizado o ParkShopping Canoas, é a resposta à demanda de determinada classe social, pautada no consumo, que vem homogeneizando a região, através de um crescimento baseado na presença do empreendimento. Para Santos Junior (2004, p. 9), essa é uma tendência contemporânea da implantação desse tipo de equipamento, que acabam por fragmentar o território e articular novas centralidades.

Santos (2008, p. 99) aborda a formação de novas centralidades nas cidades contemporâneas, fenômeno que o autor relaciona a um contexto de luta de classes:

Assim sendo, entendemos que, no tocante às centralidades urbanas, deve-se partir do princípio de que são as contradições engendradas entre o consumo do/no espaço e a produção dos espaços de consumo que, no transcorrer de um percurso histórico, engendram a constituição de centros e centralidades nas cidades. A luta de classe surge como elemento basilar que explica e alicerça essa contradição.

Segundo Milton Santos (2001, p. 161), a globalização é centralizada na prática do consumo:

³⁸ Tipo de revestimento de fachada metálico com aplicação de painéis de vidros.

[...] um dos elementos, ao mesmo tempo ideológico e empiricamente existencial, da presente forma de globalização é a centralidade do consumo, com a qual muito têm a ver a vida de todos os dias e suas repercussões sobre a produção, as formas presentes de existência e as perspectivas das pessoas. [...].

O que preocupa e se deseja debater com esse estudo é a forma como um segmento social pode se apropriar de um *locus* para responder às suas necessidades e acabar por construir uma imagem urbana para a cidade como um todo, pautada em suas próprias demandas, muitas vezes desconsiderando características de memória e de vivências locais de outros grupos em prol da transformação do território a favor de seus objetivos.

Santos Junior (2004, p. 7) defende que *shopping centers* são “instrumentos ativos de intervenção econômica e de articulação espacial em várias regiões”. Nesse sentido, faz-se importante compreender os impactos causados com essas transformações, para que de antemão se percebam os rumos que a cidade poderá apresentar e as consequências futuras das ações do presente. Com esse olhar, busca-se compreender as modificações estruturais no entorno do ParkShopping Canoas, após a sua implementação, iniciada em 2014, e da sua inauguração em 2017.

Gonzatto (2017, p. 28), ao analisar o caso da expansão no entorno do ParkShopping Canoas, utiliza o termo “Revolução urbana” para descrever o fenômeno. Para o jornalista, essa é uma área que parecia imune à crise imobiliária.

Onde apenas cinco anos atrás havia mata fechada, terrenos vazios e estradas estreitas pelas quais circulavam poucos carros, hoje crescem prédios e centros comerciais, abrem-se lojas, restaurantes e um novo shopping center. A súbita transformação, que elevou o valor de antigos imóveis e cifras milionárias, estimula o surgimento de um novo polo comercial e gastronômico na Grande Porto Alegre e consolida Canoas como um núcleo de desenvolvimento da região. (GONZATTO, 2017, p. 28).

As imagens de satélite, se comparadas através de uma série histórica (Figuras 70, 71, 72 e 73), demonstram que após a construção do *shopping center* e do novo espaço do Parque Getúlio Vargas, construído como medida de contrapartida da implantação do equipamento, representado pela linha tracejada, a região teve sua ocupação intensificada por outros empreendimentos que surgiram e ainda estão surgindo.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

Figura 70 – Entorno ParkShopping Canoas, em 06/01/2009



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR
TECHNOLOGIES, 2009.

Figura 71 – Entorno ParkShopping Canoas, em 21/06/2014



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2014.

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

Figura 72 – Entorno ParkShopping Canoas, em 26/12/2017



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR
TECHNOLOGIES, 2017.

Figura 73 – Entorno ParkShopping Canoas, em 09/07/2021



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021h.

O entorno imediato do ParkShopping vem sendo composto por empreendimentos de grande escala, como condomínios verticais, horizontais, estacionamentos, megaloja e escola particular. O planejamento urbano e a expansão urbana pautados no comércio varejista é, para Santos Junior (2004, p. 12), uma tendência:

Ampliando progressivamente a oferta de serviços e de lazer em seu interior seus sucedâneos são encontrados em todo o planeta, nas principais áreas urbanizadas, apresentando graus diferenciados de permeabilidade com as culturais locais, porém demarcando uma tendência contemporânea de planejamento centralizado do comércio varejista e de controle do espaço pelos empreendedores imobiliários.

A presença significativa de condomínios residenciais – horizontais ou verticais – demonstram a quem se destina o bairro. Flores (2019, p. 41), em seu estudo sobre o bairro, corrobora com essa mesma percepção: “A expansão urbana no bairro Marechal Rondon se desenvolveu e ainda está sendo promovida através desta atuação: a proliferação de

condomínios de alto padrão, a venda de grandes vazios urbanos para loteamentos de casas para pessoas com alto poder aquisitivo [...]”.

Figura 74 – Empreendimentos de grande porte no entorno imediato do ParkShopping Canoas e Parque Getúlio Vargas



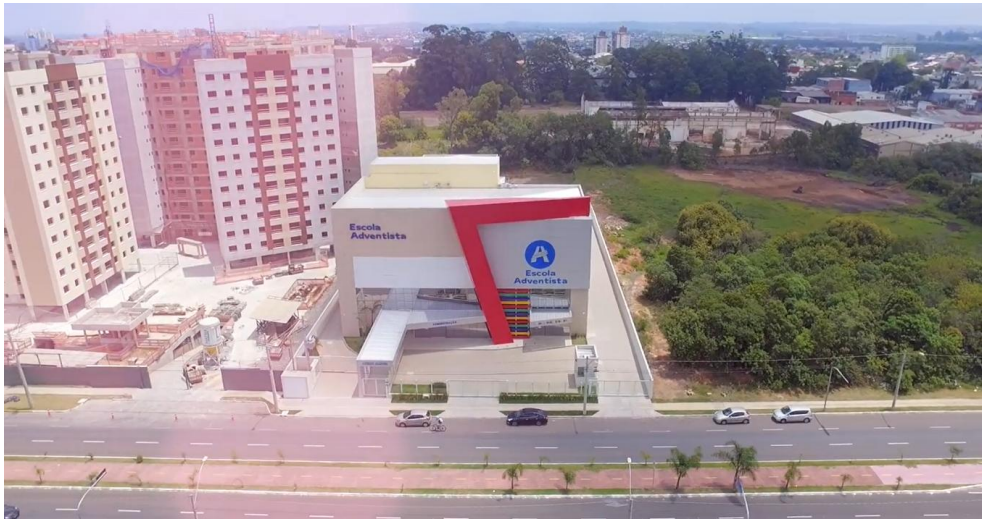
- | | | |
|---|---------------------------------|--------------------------------|
| 1 Escola Adventista | 5 SESI | 9 ParkShopping Canoas |
| 2 Condomínio Life Park | 6 Condomínio Mirantes do Parque | 10 MC Donald's |
| 3 Condomínios Vivendas do Lago e Jardim do Lago | 7 Havan | 11 Condomínio Vivendas do Lago |
| 4 Colégio Leonardo da Vinci | 8 Parque Getúlio Vargas | |

Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021i.

A Figura 74 ilustra, através de imagem de satélite, os principais empreendimentos de grande porte no entorno do ParkShopping Canoas, alguns já existentes antes da implantação do *shopping*, como os condomínios residenciais Vivendas do Lago e Jardim do Lago (3), com tipologia horizontal de residências em fita, a sede do SESI (5) e o condomínio de alto padrão, Vivendas do Lago (11). Evidentemente, a presença do shopping impulsionou a criação de outros empreendimentos, como a Escola Adventista (Figura 75) e o condomínio da construtora NexGroup, Life Park (Figura 76). Além desses, recentemente o Colégio Leonardo da Vinci (Figura 77), escola já tradicional em Porto Alegre, escolheu Canoas para implantar sua nova sede, que se utilizou de edificação já existente. Ainda em construção, uma unidade da rede Havan (7), será inaugurada ao lado do *shopping center* e um novo condomínio residencial Mirantes do Parque (Figura 78).

A FORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA DE UM LUGAR:
uma aproximação à construção da imagem palimpséstica de Canoas - RS

Figura 75 – Escola Adventista, na Avenida Farroupilha



Fonte: ESCOLA ADVENTISTA DE CANOAS, 2020.

Figura 76 – Life Park, na Avenida Farroupilha



Fonte: IMOBILIÁRIA MUCK, c2017.

Figura 77 – Colégio Leonardo da Vinci Gama



Fonte: Colégio Leonardo da Vinci, [2021?].

Figura 78 – Imagem de lançamento do empreendimento Mirantes do Parque



Fonte: NEX GROUP, c2021

Cabe ressaltar que algumas polêmicas envolvem essa região, que até pouco tempo, era coberta de massa vegetal. Segundo reportagem do Jornal Matinal, ambientalistas questionam a liberação ambiental para construção da Havan (Figura 79), visto que em 2016,

a própria Prefeitura Municipal haveria emitido parecer técnico defendendo que a área tratava-se de uma Área de Preservação Ambiental (APP) (OZORIO et al, 2021).

Figura 79 – Obras da loja Havan



Fonte: OZORIO et al., 2021.

Figura 80 – Mapa indicando os usos previstos para gleba, em projeto da Arbe Empreendimentos e Participações LTDA



Fonte: SIGEPLAN, 2016, p. 9

Outros projetos já haviam sido estudados para essa região, inclusive com elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), que previa projeto de parcelamento do solo (Figura 80), para os seguintes usos:

[...] para fins residenciais uni e plurifamiliares, comércio e serviços. Quando em plena ocupação se espera que o projeto atenda a uma população de aproximadamente 11.400 pessoas em 2.274 unidades habitacionais, além de uma área de aproximadamente 15.000,00 m² destinada ao setor de comércio e serviços. (SIGEPLAN, 2016).

No entanto, segundo reportagem de Março de 2021, do Jornal NH, a atual administração municipal confirmou que três novas empresas, além da Havan, irão se instalar na área. (PREFEITURA..., 2021).

A nova centralidade, gerada a partir da implantação desse empreendimento, se evidencia pensada para o veículo. A escala bastante grande dos empreendimentos, em sua maioria murados (Figura 81), não contribue para a boa “caminhabilidade”. Gehl (2015, p.

81), ao falar da importância das áreas de transição nas cidades³⁹, afirma que “longas paredes fechadas, poucas portas e estéreis seções envidraçadas [...]” dão aos pedestres “boas razões para desistir (de caminhar) e ir para casa.”. Assim como já defendia Jacobs, na década de 1960, as cidades se tornam mais seguras a medida em existam “olhos para a rua”.

Rolnik (2017, p. 61) relaciona esse tipo de transporte à expansão desses grandes espaços fechados, a medida que afirma que a criação de “condomínios fechados, shopping centers e hipermercados [...] reforça a dependência em relação a este (o carro)”

As largas avenidas (Figura 82) também dificultam o deslocamento do pedestre, à medida que evidenciam a utilização do veículo de transporte motorizado individual. Speck (2016, p.151) defende que “Sistemas de quadras grandes e faixas múltiplas resultam em ruas mais difíceis para o pedestre atravessar e mais fáceis para o motorista acelerar”.

Figura 81 – Google Street View na Avenida Farroupilha



Fonte: CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2022a.

³⁹ O autor define “áreas de transição” como “zona onde se caminha quando se está na cidade; são as fachadas que se vê e se experimenta de perto”. GEHL, 2015, p. 75.

Figura 82 – Google Street View na Avenida Dr. Sezefredo Azambuja Vieira



Fonte: CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2022b.

Evidentemente, à medida que se pensa um espaço da cidade para veículos individuais, está se destinando a área à uma parcela da população. Villaça (2001, p. 243), em “Espaço intra-urbano no Brasil”, corrobora com essa questão:

[...] as diferentes classes sociais têm condições distintas de acessibilidade aos diferentes pontos do espaço urbano. [...] São essas distinções que fazem com que, sendo objeto de disputa entre as classes, o centro se torne mais acessível a uns do que a outros, através dos mais variados mecanismos: desde o desenvolvimento de um sistema viário associado a determinado tipo de transporte [...].

Ainda que sirva como polo comercial para a região e cidades vizinhas, as opções de acessibilidade do shopping são quase que exclusivamente através de veículos individuais, à medida que apenas uma linha de ônibus⁴⁰ atende essa região. Destinando-se, obviamente, à uma parcela da população de maior poder aquisitivo. Para Santos Junior (2004, p. 11), a classe alta tende a se concentrar nesses entornos:

À segregação funcional do espaço urbano correspondeu a concentração de setores mais homogêneos de classes, sendo que os de alta renda tenderam a se localizar em torno destes centros dada a valorização produzida pela proximidade dos serviços urbanos que ofereciam.

Canoas tem seu território sem grandes possibilidades de expansão territorial, por já ser bastante densificada e ter seus limites definidos por barreiras naturais (rios). Apesar da cidade ser definida em sua totalidade como área urbana, ainda existem parcelas do território

⁴⁰ Linha C2 SESI – ParkShopping.

com menor densificação e até mesmo pequenas atividades rurais, o que indica que a tendência é que a expansão se dê nessas áreas limítrofes e por meio da ocupação de vazios urbanos, como a área aqui tratada.

4.3 A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA IMAGEM: ParkShopping Canoas ou Canoas do ParkShopping?

O embate pelo espaço urbano quase sempre se mostra complexo e composto por diversas vertentes, onde parece prevalecer um acirramento de demandas, postas por segmentos sociais diferentes, em uma disputa, por vezes, bastante desigual.

Castello (2007, p. 223, grifo da pesquisadora) sustenta a importância econômica dos lugares “[...] em relação à economia urbana, seja na **extrema valorização do solo em suas áreas de influência**, seja em termos dos retornos em setores como, por exemplo, o turismo urbano [...]”, demonstrando que a criação de lugares poderia auxiliar na economia da cidade; no entanto, pondera baseando-se em Kotler (1993)⁴¹, que *placemarketing* seria uma maneira de criar lugares a fim de beneficiar as necessidades do mercado (CASTELLO, 2004, p. 223).

Percebe-se, com a implantação do novo *shopping center* em Canoas, uma resposta através da iniciativa privada às demandas de parcela da sociedade com poder de compra no sistema capitalista que domina as nossas cidades atualmente, almejando à valorização do solo em determinada região da cidade. O que parece ter sido alcançado com sucesso, conforme demonstra Flores (2019, p. 78), “o valor do metro quadrado dos apartamentos à venda no bairro (Marechal Rondon) sofreu uma valorização de 92,5%”.

Gonzatto (2017, p. 29) apresenta o caso de uma casa à venda na região que sofreu uma valorização de 50% em cerca de quatro anos. Segundo ele, o valor do metro quadrado de imóveis novos saltou de R\$ 4 mil para R\$ 7mil, em 2017, às vésperas da inauguração do *shopping*. O que vem gerando a migração dos moradores mais antigos do bairro, que vêem na valorização dos seus imóveis, uma oportunidade de gerar lucro. Exatamente como Rolnik (2012) define gentrificação, “os processos de valorização imobiliária e expulsão dos moradores orginais”, o que poderá acontecer nesse caso.

Santos (2001, p. 57) afirma que “num mundo globalizado, regiões e cidades são chamadas a competir e, diante das regras atuais da produção e dos imperativos atuais do consumo, a competitividade se torna também uma regra da convivência entre as pessoas”. Dessa maneira, o território vira espaço de disputa.

Para Flores (2019, p. 35), “os espaços se tornam produtos planejados para o consumo produtivo e gradativamente passam a ser consumidos e se transformam em espaços de consumo”, assim o autor entende o espaço também como mercadoria, pois

⁴¹ KOTLER, Philip et al. *Marketing Places*. Nova York: Free Press, 1993.

segundo Pádua (2015 apud Flores, 2019, p. 35), é necessário produzir um lugar para atrair uma população com maior capacidade de consumo.

Corroboram com esse pensamento, Montaner e Muxí (2014, p. 147, grifo da pesquisadora), recomendando que “[...] devemos entender que a cidade também entrou na **lógica da indústria do consumo** cultural, como a música pop, que exige que toda criação siga pautas de simplificação, topificação e **modificação constante**. Por tanto, como objeto do turismo de massas e do investimento imobiliário, **a cidade se tornou objeto de consumo e espaço comercial**”.

As questões de formação de uma nova imagem de Canoas se dão no limiar entre ocupação de um espaço de vazio urbano para implantação de um novo equipamento, que valoriza o solo da região, e a criação de uma nova imagem, construída através de uma única narrativa, a do ParkShopping. Para Teodoro, (2013, p. 195 apud Flores, 2019, p. 33) “os *shopping centers* são redefinidores da imagem de uma cidade”.

Essa seção será dedicada à última camada – até então – da construção imagética palimpséstica de Canoas: a imagem construída com o ParkShopping Canoas. Buscando dessa forma, debater sobre as intencionalidades – ou não – por trás dessa construção; sobre os pontos que são explorados pelo *marketing* do *shopping*; os possíveis apagamentos das imagens já estabelecidas e sobre uma sintetização de Canoas em torno de uma única imagem.

[...] as cidades modernas realizam, por vezes, a “pasteurização” do urbano, destruindo a memória, substituindo o velho pelo novo, impessoalizando a cidade. Há, no plano das imagens deixadas no traçado urbano, muitas intervenções que dificultam a “leitura” das cidades contidas na cidade contemporânea. [...]. (PESAVENTO, 2002, p.18).

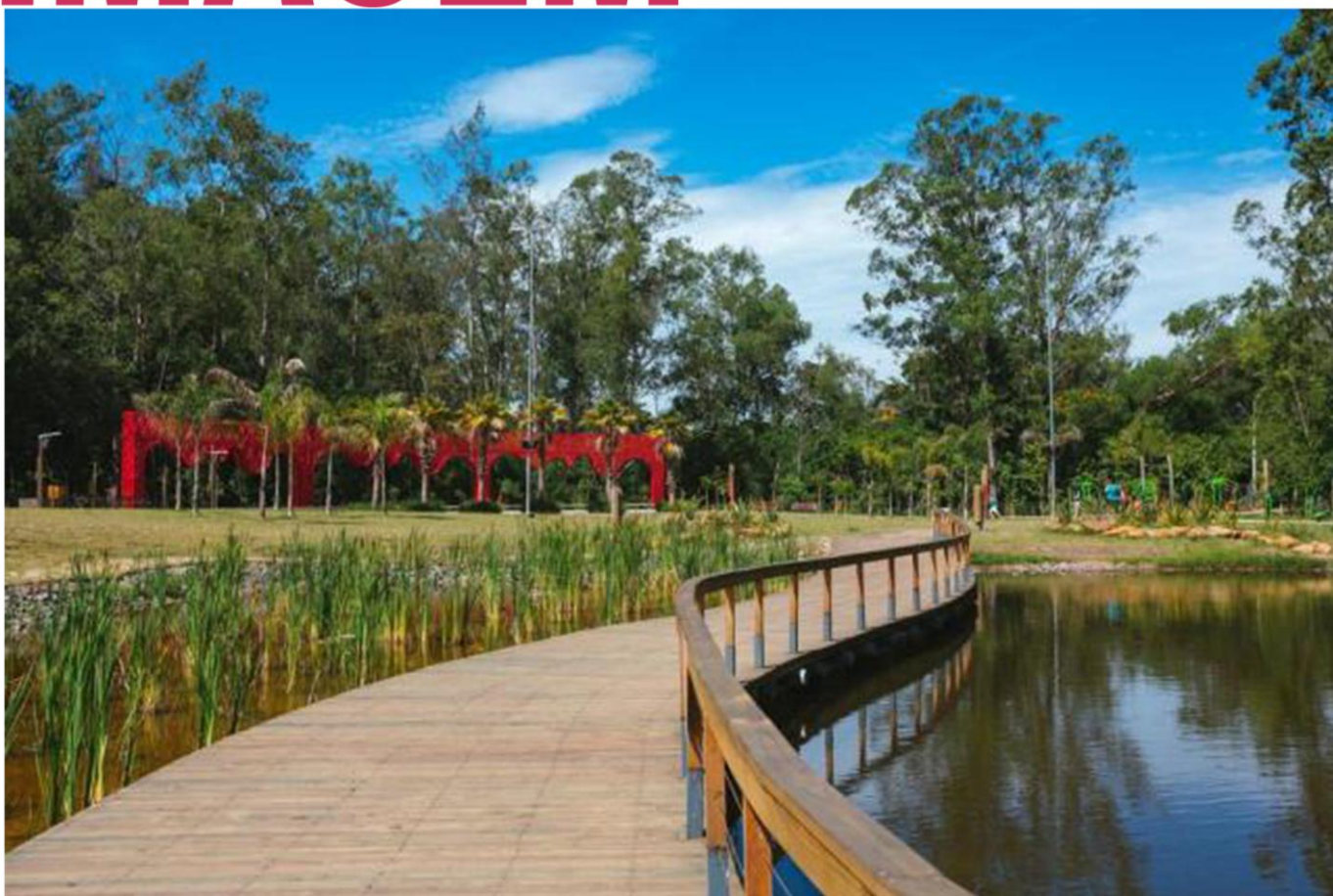
Apesar da evidente leitura dificultada, não se deseja sentenciar as cidades contemporâneas – tampouco Canoas – ao desastre; nem se apegar à críticas saudosistas que são inerentes à todos, seres humanos.

Todos os retornos estão destinados ao fracasso e, por mais que se possa apreciar a cidade antiga e a moderna, chorar pelo seu desaparecimento é inútil. De maneira simétrica, é falta de responsabilidade perceber na cidade contemporânea unicamente os aspectos resolvidos do indivíduo, do grupo, da empresa, da instituição, e não os problemas que estão se acumulando, ou imaginar sua solução como resultado de importáveis cenários tecnológicos ou apocalípticos. (SECCHI, 2016, p. 175).

Sob a princípio de que a imagem urbana de Canoas se constrói através de sobreposições, especula-se que a imagem que hoje se consolida estaria de colocando sobre as anteriores, assim como outrora já haveria acontecido; o alerta fica no sentido de uma possível intencionalidade do apagamento de determinadas características da memória

e história da cidade, em prol de novas características, que desconsidere a importância das imagens anteriores para construção daquele lugar; e que, de certa maneira, possa estar “sintetizando” a cidade à essa região do *shopping*.

NOVA IMAGEM



CANOAS
SUSTENTÁVEL

4.3.1

4.3.1 Canoas sustentável

Pode-se perceber, desde o início da implantação do *shopping center*, o apelo pelas questões ambientais que foram trabalhadas na imagem do empreendimento. Desde a relação com o Parque Getúlio Vargas – que representa uma importante área de preservação natural na cidade – até estratégias adotadas na construção da edificação.

A propaganda de ser o primeiro *shopping center* conectado a um parque, a inspiração na arquitetura de países escandinavos e a utilização de energia sustentável aliam o fato do empreendimento congregar lazer, ponto de encontro e uma experiência moderna e sustentável para a cidade de Canoas. (FLORES, 2019, P. 47).

Não cabe aqui uma crítica às práticas sustentáveis adotadas na construção, elementos de sustentabilidade deveriam ser considerados imprescindíveis nas construções atuais, principalmente as de grande porte e maior impacto; no entanto, ainda são relacionadas à uma imagem de futuro e entendidas como produto para comercialização. Para Montaner e Muxí (2014, p. 143), “Enquanto a globalização for essencialmente neoliberal, será antagônica em relação ao objetivo da sustentabilidade”.

Tem-se a intenção de tentar compreender, pelo menos um pouco, da imagem de sustentabilidade que se cria para um empreendimento que tem por base o consumo, e que pode se estender para imagem de toda a cidade, gerando distorções nas percepções imagéticas.

Ademais, a parceria público-privada de compensação da rede Multiplan na revitalização do Parque Municipal Getúlio Vargas – mais conhecido popularmente como Capão do corvo – que fica em frente deste novo equipamento comercial, **promoveu uma imagem de sustentabilidade** que se tornou atrativa para que houvesse uma demanda de consumidores que pudessem circular pelo empreendimento e também desfrutar de uma área urbana ao ar livre destinada ao lazer: o parque. (FLORES, 2019, p. 45, grifo da pesquisadora).

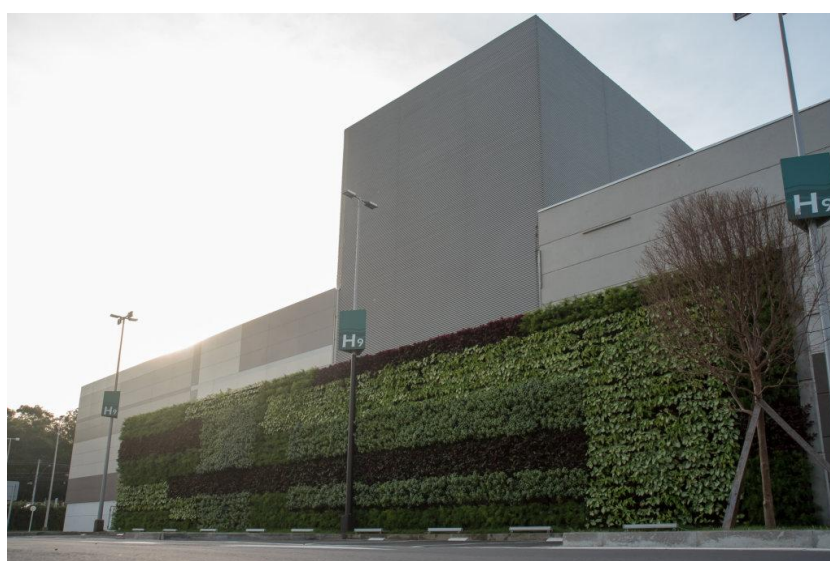
A Multiplan tende a associar seus empreendimentos a essa questão, o que segundo Abdo (2020), é uma tendência prévia à pandemia, e que se imaginava ser abandonada após esse período, pois além de integração com áreas verdes, o mercado caminhava para consolidação de shopping centers como ambientes que unificassem compras, experimentação tecnológica, auto cuidado e serviços.

No entanto, a Multiplan, administradora do ParkShopping entende que “o conceito foi reforçado durante a pandemia” (ABDO, 2020). As medidas de sustentabilidade desse centro comercial estão presentes tanto na sua área externa, que possui jardim vertical (Figura 83) e “árvores” com placas solares no estacionamento, quanto nas instalações do edifício, que

conta com sistema de reuso de águas pluviais e placas fotovoltaicas para produção de energia limpa.

[...] a maior planta fotovoltaica já construída sobre um empreendimento na América do Sul. Numa área de 18 mil m², estão instalados 4.160 painéis fotovoltaicos com capacidade de produção de 1.3 megawatts. O empreendimento possui [...] sistema de reuso de águas pluviais, Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), luminárias com lâmpadas LED de máxima eficiência energética, e utilização de vidros “low-e”, de alta performance, com redução significativa do consumo de energia e do ar condicionado. (MULTIPLAN, 2017).

Figura 83 – Jardim vertical no ParkShopping Canoas



Fonte: Ecotelhado, c2021.

Foguessato e Schonardie (2018, p. 2) apresentam sua crítica a esse modelo:

No contexto da modernização das cidades por meio de transformações e revitalização do espaço, surge as cidades vitrines para “vender” um modelo de cidade sustentável, que oferece qualidade de vida para alguns grupos de cidadãos urbanos e torna difícil, quase impossível a inclusão de outros.

Há o entendimento de que a cidade sustentável seria justamente contrária a cidade globalizada (FOGUESSATO E SCHONARDIE, 2018, p. 6). Enquanto nas cidades sustentáveis se oferecem “as ferramentas necessárias para que as cidades desenvolvam-se de forma econômica, social, cultural e ambientalmente sustentável, privilegiando a produção local em detrimento das trocas globais” (FOGUESSATO E SCHONARDIE, 2018, p. 6), contrariando a ideia da globalização.

Para Foguessato e Schonardie (2018, p. 2), nas cidades sustentáveis, haveria ainda uma boa conexão entre centro e periferia, enquanto a cidade global apresenta uma tendência de fragmentação, “abre espaço para um composto de bairros e condomínios

privados, os quais são destinados a moradia da elite transnacional”. As autoras destacam ainda, que a comunicação estaria envolvida na produção de imagem urbana através de imagens de sustentabilidade.

Apesar dos materiais de divulgação do ParkShopping utilizarem da imagem de uma massa vegetal densa para reforçar a ideia de um *shopping center* inserido na natureza, ao verificarmos a mancha urbana de Canoas nas imagens de satélite (Figura 84), pode-se perceber que essa não é uma característica da cidade como um todo.

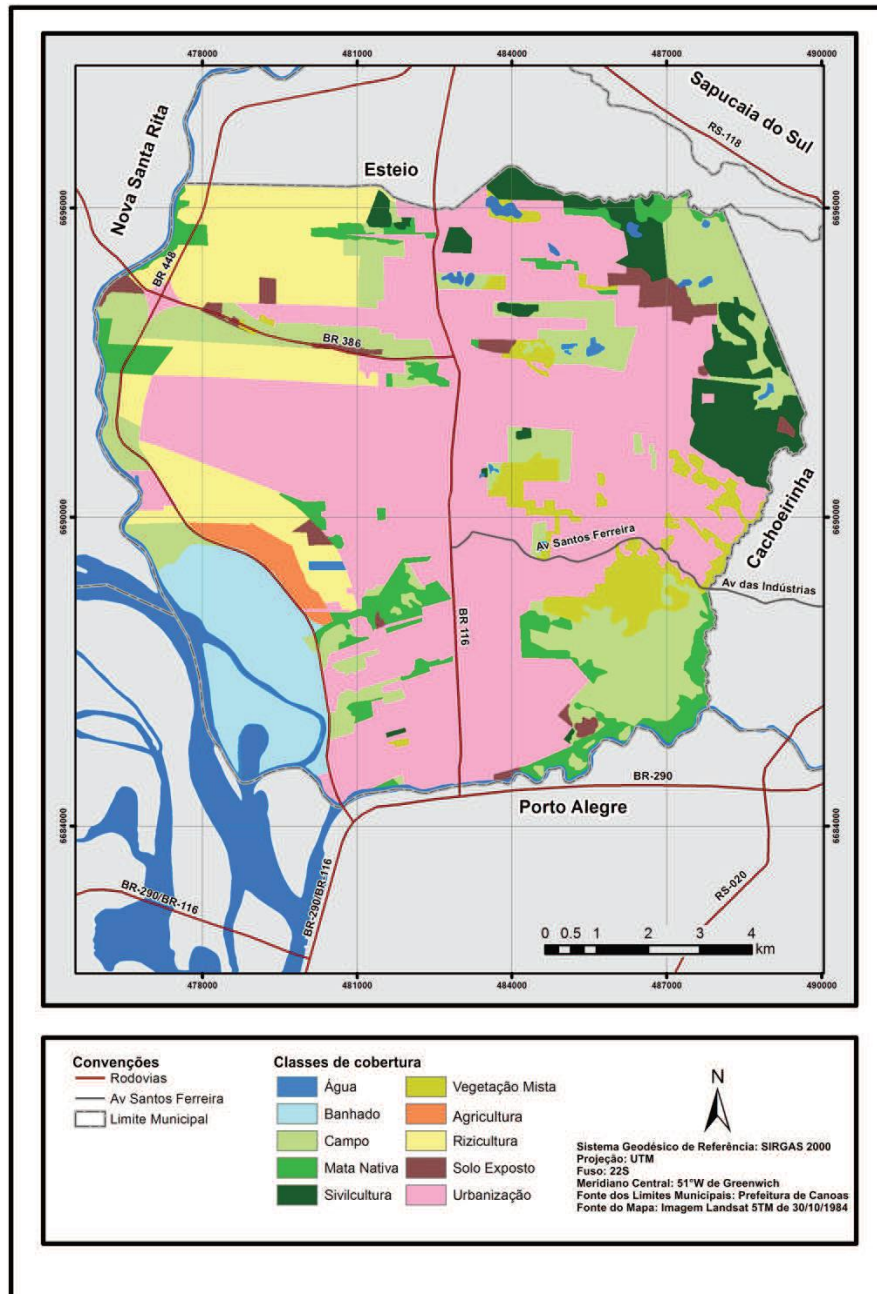
As demais áreas verdes do mesmo porte do vazio urbano onde está inserido o *shopping center* (área delimitada por linha tracejada) são correspondentes à áreas militares – V COMAR (1) e Base Aérea de Canoas (2), além da área do Campus da ULBRA (3). Marcos, Hasenack e Hofmann (2017, p. 81) concordam com tal análise ao apresentarem o Mapa de uso e ocupação do solo de 2014 (Figura 85), que demonstra não haver outros locais da cidade com essa concentração de massa verde.

Figura 84 – Vazio urbano em Canoas



Fonte: adaptado de CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES, 2021a.

Figura 85 – Mapa de uso e ocupação do solo do município de Canoas gerado a partir da interpretação da imagem do satélite Landsat8 de 02/06/2014



Fonte: Marcos et al, 2017, p. 81

Através da comparação entre a imagem de divulgação do ParkShopping Canoas (Figura 86) e a imagem de satélite mais recente no sistema do Google Earth Pro (Figura 87), datada de julho de 2021, percebe-se que a cobertura vegetal do entorno imediato, evidenciada na imagem de divulgação do Multiplan, já foi bastante suprimida.

Ao passo que o empreendimento comercial se consolida como uma nova centralidade, o valor do solo nas imediações aumenta⁴² e outros empreendimentos migram para o seu entorno, fazendo desaparecer a característica da qual o *marketing* se utilizou para divulgar sua implantação.

Figura 86 – Imagem de divulgação do ParkShopping



Fonte: ParkShopping Canoas [2020?]

Figura 87 – ParkShopping Canoas em imagem de satélite perspectivada de julho de 2021



Fonte: MAXAR TECHNOLOGIES, 2021.

⁴² Segundo o próprio Estudo de Impacto Ambiental apresentado pela Multiplan para implantação do shopping center, a Associação Brasileira de Shopping Centers estima uma valorização imobiliária superior a 46% no entorno desses empreendimentos. (EKOSOLO ENGENHARIA E CONSULTORIA AMBIENTAL, 2013).

Além da divulgação do ParkShopping, os empreendimentos instalados no entorno também adotam a narrativa de uma cidade arborizada e imersa à natureza. A apresentação do condomínio residencial Life Park (Figuras 88 e 89) destaca a infraestrutura próxima ao condomínio:

Sem falar na infraestrutura urbana próxima do condomínio, o ParkShopping Canoas, o Parque Getúlio Vargas, unidade do Sesi e a Escola Adventista são literalmente vizinhos de porta. Tudo isso em um bairro calmo, arborizado e com amplas avenidas. (LIFEPARK, c2021).

Figura 88 – Trecho do site do Life Park, condomínio da NexGroup

A PROXIMIDADE
COM O VERDE
TORNA O DIA A DIA
MUITO MAIS LEVE



Tenha Hobbies.

O Parque Getúlio Vargas se popularizou pela quantidade de equipes de maratonistas e ciclistas que se unem aos finais da tarde. Somado ao clube Sesi que disponibiliza a sociedade quadras poliesportiva e campos de futebol com medidas oficiais, você estará cercado por grupos de esportistas.



Fonte: LIFE PARK, c2021.

A NexGroup, construtora do condomínio Life Park, também é responsável pelo condomínio Mirantes do Parque, ainda em obras. Da mesma forma, o seu lançamento destaca as conexões com a natureza e questões de sustentabilidade, através de manchetes como: “Sorte grande é acordar ao som dos pássaros e apreciar da janela o verde das árvores” (LIFESTYLE..., 2017).

Figura 89 – Trecho da Revista Lifestyle Nex

VIDA EM FAMÍLIA * BEM-ESTAR



**SORTE GRANDE É ACORDAR AO SOM DOS PÁSSAROS
E APRECIAR DA JANELA O VERDE DAS ÁRVORES**

Se o sonho daquele refúgio em meio à natureza para curtir os finais de semana parece distante, será que não é hora de se perguntar por que não é possível ter isso aqui e agora? Pois em tempos de estresse, cinza e barulho de buzinas, sorte grande é acordar ao som dos passarinhos e, ao abrir a janela do quarto, encontrar o verde vibrante da copa das árvores.

Há quem diga que moler pó do verde faz o tempo passar diferente; a gente nem pensa em relógio ou calendário quando se pode acompanhar a mudança das estações pelas folhas secas que começam a cair no chão quando chega o outono. E quando é tempo de floração colorida dos pés? Quantas inspirações. E isso sem falar naquela felicidade instantânea de visitar uma fruítinha madura e comer direto do pé bem no meio da calçada. Tudo isso, ainda mais quando existe a conveniência de serviços, comércio e lazer próximo, é o verdadeiro luxo contemporâneo.

O verde é o símbolo máximo de natureza, capaz de reconectar as pessoas de outra forma – intensa, verdadeira, profunda – com o lugar em que vivem, com as pessoas

com quem convivem e, acima de tudo, consigo mesmas. E esta convivência transforma valores, pequenos prazeres tornam-se grandes (e quem sabe as melhores) experiências cotidianas.

Resgatar brincadeiras com as crianças
Uma reportagem da Revista Vici Simples mostrou que crianças entre 8 e 18 anos passam cerca de 75 horas por dia, todos os dias de semana, na frente de um computador, com um videogame ou um jogador de música nas mãos e, principalmente, com um celular, segundo um estudo da Kaiser Family Foundation, nos Estados Unidos. Será que não é hora de tirá-las da frente do telinha e resgatar brincadeiras como pular corda, fazer piouerique, inventar aventuras na natureza, brincar de esconder entre as árvores ou, simplesmente, correr na grama de pés descalços?

Sentir a liberdade de correr ao ar livre
Uma pesquisa conduzida por cientistas de Universidade de Götter e publicada pela BBC, mostrou que o exercício



ANDAR DE BICICLETA, CAMINHAR, CORRER OU SIMPLEMENTE CURTIR A NATUREZA. ISSO É QUALIDADE DE VIDA



54 Lifestyle 55

Fonte: LIFESTYLE..., 2017.

Essa reflexão levanta uma última questão acerca do tema, e talvez, a central: podemos dizer que Canoas caminha nos rumos da sustentabilidade para ter sua imagem associada a ela?

NOVA IMAGEM



CANOAS
GLOBALIZADA

4.3.2

4.3.2 Canoas globalizada

Os *Shopping Centers* pertencem à configuração da metrópole contemporânea assim como as galerias, passagens, magazines e lojas de departamentos associaram-se como signos emblemáticos da modernidade, presentes desde o século XIX nas principais metrópoles européias [...]. (SANTOS JUNIOR, 2004, P. 20-21).

Diante dessa comparação que Santos Junior faz entre os *shopping centers* e as galerias e passagens dos séculos XIX e XX, pode-se compreender que esse equipamento altera a dinâmica da vida nas cidades contemporâneas, tal qual aconteceu na modernidade.

Os espaços dos *shopping centers* por si só, se apresentam como lugares globalizados, e tendem a se parecerem entre si (SARLO, 2014, P. 9). Ao serem instalados no ambiente urbano, em função das inúmeras alterações na dinâmica do lugar que são capazes de gerar, são vistos como impulsionadores do “desenvolvimento”, símbolos do “progresso”. Bauman (2009, p. 73) defende “que esse “progresso para a civilização” não é uma conquista, mas uma permanente luta cotidiana. Combate jamais totalmente vitorioso, que muito provavelmente não alcançará sua meta, mas que continua a ser encorajado pela esperança de vencer.”.

Em poucas palavras: *as cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização*. Os cidadãos e aqueles que foram eleitos como seus representantes estão diante de uma tarefa que não podem nem sonhar em resolver: a tarefa de encontrar soluções locais para contradições globais. (BAUMAN, 2009, p. 32).

Para Santos (2001, p. 23), “globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista”. Apesar de levar Canoas em seu nome, quando se está dentro do ParkShopping, assim como em outros *shopping centers* tem-se a sensação do mundo globalizado; se a informação da localização tivesse sido suprimida, poderíamos ter a sensação de estarmos em qualquer outro lugar do mundo. Isso porque, segundo Sarlo (2014, p. 13), “o *shopping* garante a repetição do idêntico em todo o planeta”, ou como define Augé (1994) se comporta como um não-lugar.

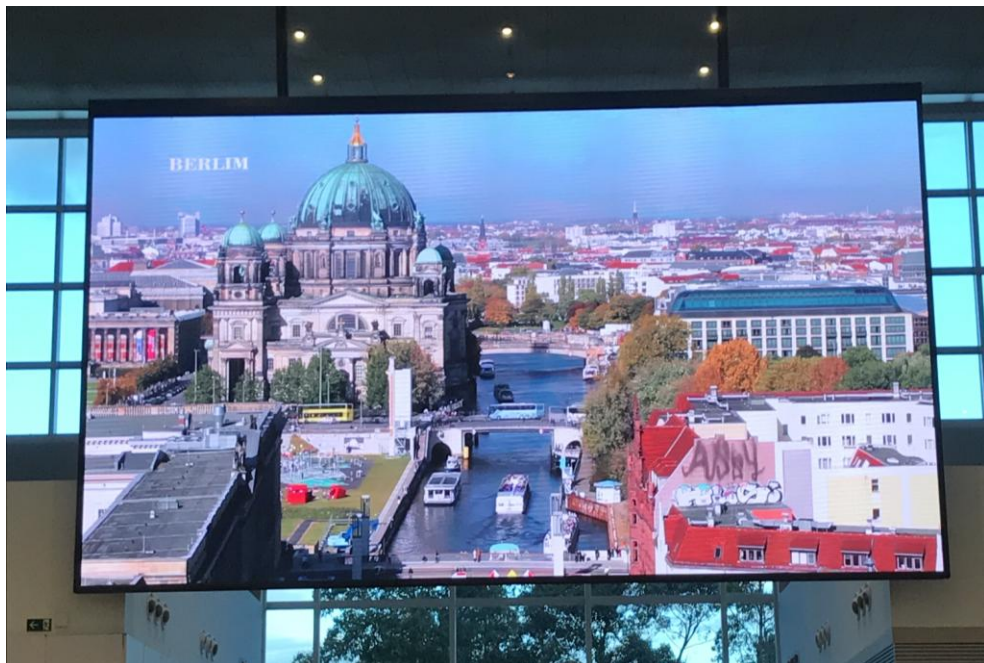
No caso de Canoas que analisamos, a praça de alimentação do ParkShopping faz referência às imagens de outros lugares, através de um painel de LED com aproximadamente 63m² (MULTIPLAN, 2017) (Figura 90), que exhibe repetidamente fotografias de grandes e famosas cidades do mundo, como Berlim (Figura 91), Tóquio (Figura 92) e Rio de Janeiro (Figura 93), gerando a atmosfera de um lugar globalizado, que é o ponto em comum entre esse tipo de equipamento.

Figura 90 – Praça de alimentação do ParkShopping Canoas



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

Figura 91 – Imagens de Berlim na praça de alimentação do ParkShopping Canoas



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

Figura 92 – Imagens de Tóquio na praça de alimentação do ParkShopping Canoas



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

Figura 93 – Imagens do Rio de Janeiro na praça de alimentação do ParkShopping Canoas



Fonte: da pesquisadora – fotografia registrada em 03/11/2020.

A repetição e técnica de internacionalização, parece ser o ponto em comum dos ditos ambientes globalizados, onde é construído um “mundo de fabulações” (SANTOS, 2001, p. 17), em vez de se assumir as características do “mundo real”. O que Santos (2001, p. 17)

chama de “mundo físico fabricado pelo homem” que teriam características confusas de percepção.

Para Santos (2001, p. 20), a problemática da deslocalização estariam ligadas aos comportamentos competitivos:

A perversidade sistêmica que está na raiz dessa evolução negativa da humanidade tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas. Todas essas mazelas são direta ou indiretamente imputáveis ao presente processo de globalização.

A dinâmica da implantação de “lugares globalizados” parece ser unilateral, quando se fala de imagem da cidade. Não havendo de fato um interesse na imagem da cidade, e sim em usufruir de seu território; no entanto, poderiam estar em qualquer outro lugar, que assumiriam as mesmas características. Sobre isso, Santos (2001, p. 18) coloca que “seus fundamentos são a informação e o seu império, que encontram alicerce na produção de imagens e do imaginário, e se põem ao serviço do império do dinheiro, fundado este na economização e na monetarização da vida social e da vida pessoal”.

Para Santos Junior (2004, p. 23), estabelecer a experimentação de um cenário seria uma pretensão na construção de *shopping centers*, que buscam recriarem os espaços das cidades.

O que traz a dimensão de que apesar de negar a cidade, é nela que se baseiam as técnicas para construção do espaço interno de um centro de compras, como bem define Santos Junior (2004, p. 24, grifo da pesquisadora), o shopping é “**uma cidade apartada e controlada dentro da cidade**, que se oferece como sucedâneo do espaço e da vivência pública e coletiva [...]” e que, segundo autor, reproduzem “o conceito de uma **cidade esterilizada**, anestesiada, onde o encontro é programado e o convívio obedece a regras estritas determinadas pelo estabelecimento”, afirmação que Sarlo (2014, p. 10) corrobora, ao entender que o “shopping repete seus ritmos”, da cidade, “através de suas superfícies lustrosas”, que seriam privadas do acaso que acontece nas ruas da cidade.

Santos Junior (2004, p. 23, grifo da pesquisadora) nos coloca ainda que os espaços internos dos shoppings são baseados na:

[...] recriação artificial, sob controle e planejada do antigo centro urbano, **da praça central** onde estavam aglomeradas as diversas e necessárias opções de consumo. Em suas **ruas e praças** vigiadas os usuários podem consumir sem serem perturbados [...]. Os cenários são produzidos por técnicas avançadas que veiculam determinadas imagens **identificadas ideologicamente com as camadas de alto poder aquisitivo e de consumo**.

Para Secchi (2006, p. 29), a modernidade destrói culturas locais e lugares de sociabilidade, além de restringir dimensões coletivas. No entanto, apesar de criticar a

globalização, Milton Santos nos coloca que ela é uma tendência, mas que “em nenhum lugar, em nenhum país, houve completa internacionalização”. Enquanto Sarlo (2014, p.8), atribui a esses espaços a produção de “comunidade”, em torno do consumo, justo onde essa parecia ter se perdido,

O olhar para Canoas, no caso do ParkShopping e do Parque Getúlio Vargas, demonstra haver uma funcionalidade correlacionada entre os espaços de socialização, público e privado, através de uma construção imagética onde o público parece ao privado pertencer. Ao mesmo tempo em que a implantação do centro comercial privado incentiva a utilização do Capão do Corvo, como um espaço público de qualidade que é; o espaço privado parece se apropriar muito mais dele do que qualquer outro cidadão.

Para Santos Junior (2004, p. 9), “esses equipamentos (os *shopping centers*) são como vitrines de novos comportamentos de consumo e de lazer, consolidando-se como uma das principais imagens de transformação dos hábitos e costumes sociais urbanos”.

Sabe-se que a produção de consumo atualmente, além de produzir o produto, produz também os consumidores (SANTOS, 2001, p. 48). O que nos faz acreditar que necessitamos dos espaços produzidos para a cidade globalizada, pois não há outra forma de viver. É o que Santos (2001, p. 48) chama de “império da informação e da publicidade”. É o *modus operandi* que rege o consumo na contemporaneidade.

NOVA IMAGEM



CANOAS
SEGURA

4.3.3

4.3.3 Canoas segura

De fácil leitura e identificação por parte dos usuários, por se utilizarem de uma lógica repetitiva de configuração, os *shopping centers* trazem consigo uma sensação de segurança. O que para quem vive nas cidades contemporâneas é visto com grande euforia, pois conforme sustenta Bauman (2009, p. 15), “a aguda e crônica experiência da insegurança é um efeito colateral da convicção de que, com as capacidades adequadas e os esforços necessários, é possível obter uma segurança completa”.

Nesse cenário, o *shopping center* pode acabar atuando como uma substituição do espaço público, onde as pessoas se sentem mais seguras, por estarem em um ambiente controlado, contrapondo-se a ideia de ambiente urbano perigoso.

Última invenção urbana do mercado, o shopping chegou no momento em que se acreditou que a cidade se tornava insegura, ou melhor, em que a insegurança, que sempre foi um tema urbano [...] tornou-se uma preocupação central: o medo da cidade e o medo na cidade, o êxodo para bairros fechados, para enclaves que simulam aldeias, para subúrbios sob controle, o abandono dos espaços abertos por causa de suas emboscadas. A essa maneira de enfrentar um conjunto de mudanças, que ocorram em todas as cidades do mundo, o mercado ofereceu sua criação: o shopping, um espaço público de gestão privada. (SARLO, 2014, p. 15).

Adota-se a ideia de que as cidades, diferentemente dos *shopping centers* e espaços privados, não são seguras pela falta de controle ou “policiamento”, quando não refletimos que talvez o ponto chave que nos traz a sensação de segurança em centros comerciais seja a clareza e a ordem dos espaços, além da sua intensiva ocupação. Para Sarlo (2014, p. 17), “o *shopping* produz serenidade porque é muito fácil de conhecer e suas mudanças também são fáceis de decifrar”, enquanto “a cidade é experimentada como perigosa”, por concentrar diferentes imagens e signos.

Esse raciocínio estrapola do “espaço de compras” para o “espaço de moradia”, onde se proliferam condomínios fechados nas cidades contemporâneas, através do pressuposto de oferecerem maior segurança a seus moradores.

Notadamente nos Estados Unidos e nos países da América Latina, incluindo o Brasil, os condomínios fechados surgem e se expandem também como resposta a problemas sociais, econômicos e físicos, como: o aumento da criminalidade e violência urbana e consequente aumento do sentimento de insegurança [...]. (BECKER, 2005, p. 9).

Para Bauman (2009, p. 21), “Quando a solidariedade é substituída pela competição, os indivíduos se sentem abandonados a si mesmos, entregues a seus próprios recursos – escassos e claramente inadequados”, e acabam por buscar seus próprios “meios” de

alcançarem o sentimento de segurança. Sem compreenderem, no entanto, que estão se isolando da vida nas cidades, pois como supõe Bauman (2009, p. 39), o condomínio “trata-se de um lugar isolado que fisicamente se situa dentro da cidade, mas, social e idealmente, está fora dela”.

O autor alerta para a questão do isolamento que nossas cidades passam a viver na pós-modernidade:

Como bem sabemos, as cercas têm dois lados. Dividem um espaço antes uniforme em “dentro” e “fora”, mas o que é “dentro” para quem está de um lado da cerca é “fora” para quem está do outro. Os moradores dos condomínios **mantêm-se fora da desconcertante, perturbadora e vagamente ameaçadora** – por ser turbulenta e confusa – **vida urbana**, para se colocarem “dentro” de um oásis de tranqüilidade e segurança. Contudo, justamente por isso, mantêm todos os demais fora dos lugares decentes e seguros, e estão absolutamente decididos a conservar e defender com unhas e dentes esse padrão; tratam de manter os outros nas mesmas ruas desoladas que pretendem deixar do lado de fora, sem ligar para o preço que isso tem. A cerca separa o “gueto voluntário” dos arrogantes dos muitos condenados a nada ter. (BAUMAN, 2009, p. 39-40).

A pulverização de condomínios no entorno do ParkShopping é cada vez mais intensa; um ponto comum entre os empreendimentos lançados no bairro Marechal Rondon, é justamente o destaque a “segurança” desses locais, nas suas campanhas publicitárias de lançamento. O que é explicado por Bauman (2009, p. 40-41), em “Confiança e medo na cidade”, que debate a associação das cidades ao perigo e a exploração dessa questão pelo setor imobiliário, como resposta a “necessidade” de defesa da vida e da propriedade privada.

Observando os lançamentos recentes no bairro Marechal Rondon, podemos observar, na prática, a aplicação dessa estratégia de *marketing* (Figura 94), que Bauman (2009, p. 55) já nos havia alertado, pois “[...] é descrito nos anúncios publicitários como imune à perigosa e imprevisível vida urbana ‘lá fora’”.

A forma mais comum de baluarte defensivo é representada pelas *gated communities*⁴³, com os indefectíveis guardas armados e câmeras de controle (parece óbvio que os folhetos dos agentes imobiliários e os hábitos dos moradores ressaltem antes a primeira palavra – “murada” – e não a segunda, “comunidade”). (BAUMAN, 2009, p. 62).

⁴³ “As comunidades muradas (*gated communities*) são condomínios isolados e protegidos que dispõem de entrada controlada, cercas sofisticadas, guardas armados e aparelhagens de televigilância”. (BAUMAN, 2009, p. 92)

Figura 94 – Material de divulgação Vida Viva Clube Canoas



Fonte: MELNICK EVEN, c2021.

Da mesma forma, destaca Carlos Alberto Schettert, presidente da NexGroup em entrevista ao Jornal do Comércio, sobre o condomínio Life Park:

O projeto foi concebido para oferecer **segurança e tranquilidade** para que os moradores aproveitem as áreas de convivência do térreo. Trata-se de um verdadeiro parque urbano, onde é possível deixar que as crianças brinquem livremente e aproveitem o espaço externo. (SCHETTERT apud LIFE PARK..., 2020, grifo da pesquisadora).

Percebe-se que o condomínio é apresentado como “parque urbano”, que intrinsecamente configuraria um espaço público de convivência, no entanto, somente

disponível aos moradores do espaço privado. A fala destaca ainda que “as crianças brinquem livremente”, quando se sabe que essa liberdade é apenas sensorial, a medida que estão isoladas dentro de sua bolha social.

Bauman (2009, p. 54) expõe que essa é uma característica da concepção contemporânea de insegurança nas cidades:

Aqueles que têm condições tentam se proteger contra o perigo – difuso, mas onipresente, visível ou invisível, manifesto ou pressentido, conhecido ou desconhecido. Entrincheiram-se atrás de muros, multiplicam as câmeras nas vias de acesso aos apartamentos, contratam guardas armados, compram carros blindados [...], usam roupas protegidas [...], ou recebem aulas de artes marciais.

Figura 95 – Trecho da revista Lifestyle Nex⁴⁴

Em busca de segurança e lazer

O projeto de vida do casal F. [redacted] 42 anos, e [redacted], 35 anos, é garantir a segurança dos filhos [redacted], 18 anos, e [redacted], 11 anos, no momento de lazer e de convivência com novos amigos. Moradora de Cachoeirinha, a família se prepara para uma grande mudança na vida.

“Nos finais de semana nós frequentamos o Parque Getúlio Vargas, pois achamos uma excelente área de lazer. Um dia, fomos conhecer o Life Park, ali do lado. Gostamos na hora de toda a estrutura do prédio. Tu não precisas sair de casa para fazer festa, receber amigos ou realizar outras atividades de lazer. Podes fazer tudo ali com total segurança”, conta [redacted].

Trabalhando como agente de viagem, ela destaca também a qualidade dos apartamentos de três quartos: “Um tamanho ótimo, com espaço para cada um de nós com todo conforto”. E se diz tranquila com a rotina reservada aos filhos. O menor, [redacted], terá uma excelente estrutura para se divertir com os novos amigos e vizinhos com toda a segurança. O mais velho, [redacted], terá acesso fácil quando chegar em casa à noite, depois de terminar as aulas na faculdade.

Fonte: LIFESTYLE, 2017.

⁴⁴ Os nomes dos entrevistados foram borrados a fim de preservar as suas identidades.

A revista Lifestyle Nex, ao entrevistar moradores do condomínio citado, novamente destaca a questão da segurança do empreendimento, conforme se pode verificar na Figura 95.

Como já demonstrado, a segurança gerada dentro dos condomínios é exclusiva ao seu ambiente interno; para a cidade, restam os longos muros que dificultam a permeabilidade visual e geram menor circulação de pedestres, e por consequência, contribuem para insegurança, desqualificando o espaço urbano, conforme demonstra Becker (2005, p. 12):

[...] alguns condomínios fechados alteram a lógica de estruturação urbana, modificando as relações entre os componentes básicos do tecido urbano [...], substituindo as fachadas tradicionais por barreiras físicas contínuas, parece que eles podem impactar as características físico-espaciais que qualificam e/ou desqualificam o espaço, notadamente a aparência, uso, segurança e imagem.

Como em um ciclo vicioso, procuramos segurança e, acabamos por, gerar ainda mais insegurança.

[...] o isolamento das áreas residenciais e dos espaços frequentados pelo público – comercialmente atraente para os construtores e para seus clientes, que entrevêem uma solução rápida para as ansiedades geradas pela mixofobia⁴⁵ – é, de fato, a causa primeira da mixofobia. As soluções disponíveis criam (por assim dizer) o problema que pretendem resolver: os construtores de *gated communities*, ou de condomínios estritamente vigiados, e os arquitetos dos espaços vedados criam, reproduzem e intensificam a necessidade, e portanto a demanda, que, ao contrário, afirmam satisfazer. (BAUMAN, 2009, p.49).

Apesar das promessas de segurança, se encontram indícios de uma realidade bem diferente da vendida pela publicidade, através da imagem de um “lugar seguro”. Embora se saiba que a segregação aumenta a insegurança, a medida que troca os “olhos da rua” por extensos muros, essa não é uma realidade difundida ao senso comum. O lado “de dentro” aplica medidas efetivas de incentivo ao uso dos espaços, enquanto para o lado “de fora”, restam largas avenidas, margeadas por muros de “proteção” dos espaços privados.

⁴⁵ Medo de misturar-se com o diferente

Figura 96 – Abaixo assinado pede mais segurança na Av. Farroupilha

Detalhes do abaixo-assinado Comentários Atualizações

Mais segurança na Av. Farroupilha - Canoas / RS #maisSegurançanaFarroupilha



305 pessoas já assinaram. Ajude a chegar a 500!



Com 500 assinaturas, é mais provável que essa petição seja recomendada a outras pessoas!

Bruna Bonacina Pereira Canoas, Brasil

Estou assinando porque... (opcional)

Fonte: Neto, [2019?]

Através de abaixo-assinado no site Change.org, os moradores do bairro Marechal Rondon, mais especificamente os do condomínio Life Park, pedem à Prefeitura Municipal maior segurança na região, alegando sofrerem furtos e roubos diariamente nas imediações do condomínio.

Eis o que Bauman (2009) define como “a guerra à insegurança”:

A insegurança alimenta o medo: não há novidade, portanto, no fato de que a guerra à insegurança tenha grande destaque na lista das prioridades dos planejadores urbanos. Eles acreditam – e, quando perguntados, reafirmam isso – que deveria ser assim mesmo. **O problema, porém, é que, com a insegurança, estão destinadas a desaparecer das ruas da cidade a espontaneidade, a flexibilidade, a capacidade de surpreender e a oferta de aventura, em suma, todos os atrativos da vida urbana. A alternativa à insegurança não é a beatitude da tranquilidade, mas a maldição do tédio.** É possível derrotar o medo e ao mesmo tempo suprimir o tédio? Podemos suspeitar que esse seja o maior dilema que arquitetos e planejadores têm de enfrentar, um dilema para o qual ainda não foi encontrada uma solução convincente, adequada e indiscutível; uma questão à qual não se pode dar resposta totalmente satisfatória. (BAUMAN, 2009, p. 68, grifo da pesquisadora).

CONSIDERAÇÕES
ACERCA
DA CONSTRUÇÃO
IMAGÉTICA
DE CANOAS

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS ACERCA DA CONSTRUÇÃO IMAGÉTICA DE CANOAS

Percorrida a trajetória dessa pesquisa, faz-se possível apontar algumas conclusões e propor outros debates acerca da imagem dessa cidade. Principalmente no que tange o principal objetivo proposto, que é o de compreender a construção imagética na cidade de Canoas e a influência de um novo evento – a implantação de um *shopping center* e a reconfiguração de seu entorno – nessa construção.

A abordagem historiográfica apresentada provocou a busca, nas entrelinhas dos fatos que construíram essa cidade, do que faz dela o lugar que é hoje. Através desse exercício se buscou satisfazer os objetivos específicos “a” (estabelecer uma leitura da construção imagética de Canoas, prévia à instalação do *shopping center*) e “b” (compreender como os processos de rupturas, que se repetem frequentemente na história da cidade, influenciaram em sua construção imagética), que foram propostos para a pesquisa, a fim de embasar a construção do entendimento do objetivo maior desse trabalho.

Interessa aqui, tentar através de uma certa sensibilidade – que segundo Pesavento (2005, p. 133), seria “tentar explicar como poderia ter sido a experiência sensível de um outro tempo pelos rastros que deixou” –, compreender como os passos dados nesses outros tempos culminam nos conflitos imagéticos atuais.

Duran (apud PESAVENTO, 1995, p. 22) explica que uma imagem é um símbolo expresso, através de um componente espacial, e que se reporta a um significado para além da representação explícita. É nesse sentido que se faz necessário compreender o que compõe as imagens dos lugares, o que de fato se quer apresentar e o que está por trás do que se pretende vender como símbolo.

A importância da construção da imagem das cidades vem sendo discutida aqui, não pelo seu poder comercial de criar uma marca forte e vendável para determinado lugar, mas com o fim de proporcionar maior identificação dos usuários com seu próprio espaço, contribuindo como base para que o planejamento urbano faça refletir as vivências e os laços criados pelas pessoas daquele lugar, reforçando suas próprias identidades, pois para Lynch (1960, p. 12), identidade seria um dos fatores que constroem uma boa imagem para os lugares.

Para a compreensão da identidade dos lugares, é necessário considerar dois atributos. O primeiro é da configuração espacial, que permite às pessoas a noção de localização. O segundo é da percepção, que é a base para a formação de outras representações espaciais (como por exemplo, a imagem mental de um lugar). É através da percepção que se captam informações sensíveis e que se realizam deslocamentos no espaço. [...] (GILSON, 2016).

Através da sensibilidade que Pesavento propõe, se buscou identificar as imagens significativas de Canoas ao longo de seu percurso histórico, através da percepção sensível e teórica da pesquisadora, o que culminou no estabelecimento de cinco imagens consolidadas previamente à instalação do ParkShopping Canoas: **estação de veraneio, cidade dormitório, cidade do avião, cidade industrial e cidade comercial.**

Através do olhar para como a cidade costuma se comportar a partir de acontecimentos que alteram a sua dinâmica e, possivelmente, sua imagem, se fez importante identificar os eventos que culminaram na criação das suas principais imagens para que, mais adiante fosse possível compreender a influência desse novo evento – a instalação do *shopping* – na imagem de Canoas.

Debruçar-se na história urbana de Canoas nos alerta para o fato de haver rompimentos com os rumos que a cidade tomava em vários momentos. Não sejamos ingênuos de imaginar que a história dos lugares, ou qualquer história, seja linear, como muitas vezes a História Tradicional nos apresenta. No entanto, o que parece se evidenciar no caso estudado, é uma crise de imagem, onde frequentemente novas características são enaltecidas, constituindo, dessa maneira, uma história marcada por ciclos e rupturas.

Tal problema parece responder às diferentes forças que tentaram, a cada novo ciclo, reescrever a imagem desse lugar, culminando em uma construção imagética elaborada a partir de acúmulos e sobreposições, que por vezes, geram momentos de ruptura, podendo apagar determinadas características a fim de construir novas, pautadas na ideia de “modernização” e “progresso”.

A Revolução Cognitiva, definida por Yuval Hariri (2018), em “Sapiens – uma breve história da humanidade”, nos faz compreender a capacidade humana de formar possíveis cenários, nós evoluímos enquanto *Homo sapiens* por sermos capazes de imaginar. A construção imagética de Canoas, marcada por rupturas, nos instiga ao exercício de imaginar como a cidade teria se desenvolvido caso cada um desses momentos não houvessem acontecido ou houvessem acontecido de outra forma.

Dessa maneira, durante o processo de pesquisa dessa dissertação, a capacidade de imaginar da pesquisadora formulou uma espécie “linha do tempo”⁴⁶, com a identificação dos momentos de ruptura, buscando refletir sobre como a cidade poderia ter tido outros rumos.

Cabe ressaltar que esse exercício não tentará criar diferentes cenários para cidade de Canoas, mas busca alertar que cada ação tomada no presente traz consequências futuras, assim como as ações do passado também foram capazes de influenciar na cidade

⁴⁶ entre aspas por não se tratar de uma leitura linear, o termo é adotado pelo seu sentido usual de referir-se a contagem temporal de uma história.

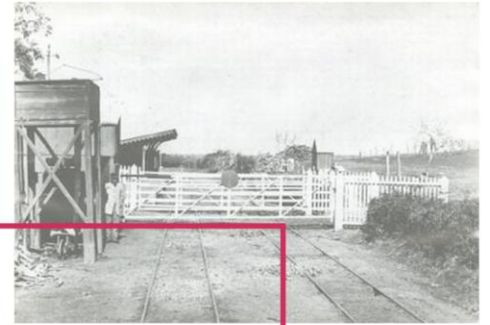
que se vive hoje. Em um tecido extremamente dinâmico como as cidades, toda ação tem uma reação.

Portanto, a “linha do tempo” apresentada a seguir tem como estrutura principal – representada em linhas contínuas – os fatos históricos documentados na trajetória de Canoas e, paralelamente a eles, representada em linhas tracejadas, uma estrutura secundária que registra as possíveis consequências dos acontecimentos que se deram nesse território. Buscando refletir sobre como cada decisão tomada pode influenciar na construção da imagem do lugar.

1733

radicação de
Francisco Pinto Bandeira na
paragem Gauixim-Sapuçaia
FAZENDA GRAVATAÍ

cidade poderia ter se
desenvolvido em torno de
do primeiro núcleo:
Fazenda Gravataí



1874

inauguração da estrada de ferro
entre Porto Alegre e São Leopoldo
ESTAÇÃO CAPÃO DAS CANOAS

1874
formação de dois núcleos:
- Fazenda Gravataí
- Estação Capão das Canoas

ESTAÇÃO DE VERANEIOS
urbanização da área central
(próximo à estação de trens) com,
residências de finais de semana

provavelmente a urbanização
teria avançado para o lado
oeste da cidade, onde as
terras tem MAIOR ALTITUDE

1898

construção da 1ª capela



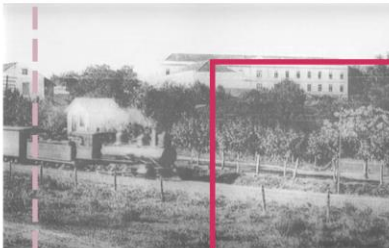
desenvolvimento do núcleo central,
no entorno da estação férrea

Instituto São José **1908**

Cine Porcello
Inaugurada 2ª farmácia
Salões de baile

1914
Fábrica de móveis Silveira & Wittrock
Esporte Clube Brasil

assim como tradicionalmente
acontece, o núcleo central
poderia ter se desenvolvido
no entorno da capela



1925

início da construção da nova
Igreja
IGREJA SÃO LUIZ GONZAGA



1928

demolição da 1ª capela



Villa Nictheroy, o primeiro bairro planejado de Canoas, foi instalada já no início da década de 1930

início da construção imagética de cidade-dormitório

1933

Comissão Pró-Melhoramentos

1933

Praça da Bandeira



1934

inaugurado novo prédio da estação de trens



1935

inaugurada a corrente de Luz e força, com a rede da Companhia de Energia Elétrica de Porto Alegre

1937

deslocamento do 3º Regime de Aviação Militar para Canoas

desejo por parte do 1º prefeito, Edgar Braga da Fontoura, de afastar o centro cívico canoense dos trilhos do trem com a instalação da Prefeitura Municipal no alto da rua Santos Ferreira

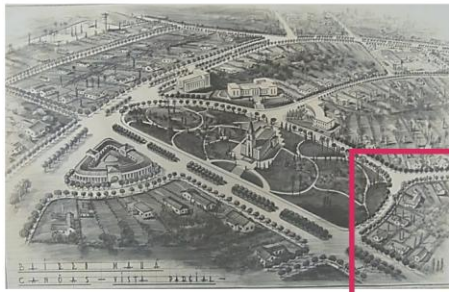
1939

decreto nº 7839 de 27.06.1939 cria o Município de Canoas

a localização da BR-116, cortando o eixo central do território canoense, isola a área central entre o trem e a própria rodovia. caso houvesse sido instalada em outro local, a conexão do território poderia ser melhor

1939

instalação da BR-2 (atual BR-116), parcelando o território, sem considerar sequer a topografia



1941

Projeto da Vila Mauá
Enchente Porto Alegre / Canoas

vilas populares seriam deslocadas para região de maior altitude da cidade, diminuido os problemas com enchentes e ocupação das áreas alagadiças

1944

Base Aérea de Canoas



1944

Projeto de Urbanização

1953

Edifício da Prefeitura

juntamente com o deslocamento da prefeitura

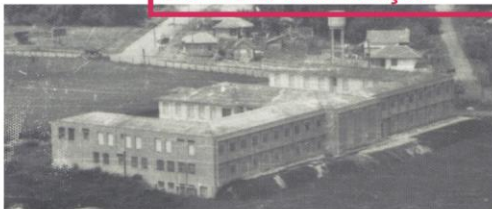


1961

início do projeto II Cidade Industrial, gov. Leonel Brizola

1962

Inauguração do Hospital Nossa Senhora das Graças



1962

início das obras da REFAP

imagem de cidade-industrial

1968

Inauguração da REFAP
Instalação do Avião na Praça
Santos Dumont



1971

Construção dos diques de
proteção contra as enchentes

1973

Região Metropolitana de Porto Alegre
1º plano diretor de Canoas

o que não teria sido motivo de
tantos transtornos caso os
bairros residenciais não
houvessem sido construídas
em áreas alagadiças

1973

Conjunto Comercial Canoas

1973

Faculdades Canoenses

1979

Centro Educacional La Salle

1974

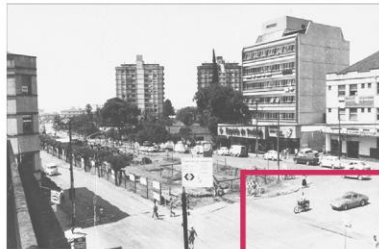
Calçadão - 2º no país

1979

Segundo choque do petróleo

1981

transferência do Direito da
Unitter para Canoas



1985

início do funcionamento do Trensurb

1986

demolição do Sobrado da família Mathias Velho



caso a edificação tivesse sido preservada, o Canoas shopping poderia não ter se consolidado nesse local

1988

criação da ULBRA

1992

emancipação de Nova Santa Rita, até então 2º distrito de Canoas

1998

inauguração do Canoas Shopping



2006

ampliação da REFAP



2009

primeiro tombamento da cidade: Vila Mimosa

ocupação do vazio urbano no Bairro Marechal Rondon, que poderia ter sido ocupado anteriormente, caso alguma dessas rupturas não houvessem acontecido

2017

inauguração do ParkShopping Canoas

A leitura da construção imagética prévia à 2017 nos indica algumas peculiaridades na urbanização dessa cidade, que podem culminar na falta de identificação dos canoenses com a história da cidade, buscando, dessa maneira, responder ao objetivo específico “d” (compreender a relação entre a imagem do lugar e o sentimento de pertencimento dos usuários). Um ponto interessante, no que diz respeito à urbanização, é o fato de a cidade não ter se desenvolvido através de um núcleo cívico-religioso, como a maioria das cidades contemporâneas à ela.

Apesar da existência de uma praça em frente à Igreja Matriz, essas não se conectam diretamente com o berço da urbanização do Capão das Canoas – a estação de trens –, que por sua vez, também não se conectam com o Paço Municipal. Percebe-se, claramente, a falta de uma centralidade potente, que consolide uma sociedade em torno de um significado; o que pode ter sido responsável pelo rápido surgimento de diversas outras centralidades e que, como pudemos perceber através do olhar para história da cidade, é motivo de debate recorrente há bastante tempo.

Vale ressaltar que não se propõe uma crítica a construção de policentralidades nas cidades contemporâneas; a compreensão atual do planejamento urbano entende a sua importância para a dinâmica dos espaços urbanos. No entanto, nos colocamos a especular se o surgimento de diversas centralidades, antes da maturação de uma centralidade principal, não teria influenciado na conflituosa relação territorial e imagética de Canoas; além disso, o quanto a criação de novas centralidades, a partir de empreendimentos que desconsideram a construção social local e que se utilizam da construção imagética para valorizar determinadas áreas levando ao apagamento de outras, pode influenciar no sentimento de pertencimento dos usuários.

Sposito ([2021?]) afirma que “[...] até meados da década de 70, as cidades brasileiras até um determinado porte, tinham praticamente um centro único e monopolizador, com forte concentração de atividades comerciais e de serviços”. Apesar de percebermos maior centralização das atividades na área central de Canoas nesse período, percebemos no transcorrer de sua história urbana, que centralidades periféricas já aconteciam há bastante tempo.

Até que ponto a falta de uma centralidade forte, que mantenha uma coesão municipal, pode levar Canoas à dualidade entre ser uma cidade ou um bairro da capital Porto Alegre. Nesse sentido, a própria história da cidade nos aponta possíveis momentos que culminam nessa percepção.

Por vezes, Canoas parece se comportar como bairro de Porto Alegre, a partir da dependência da cidade para com a capital, ainda que tenha capacidade de proporcionar os atributos da vida urbana oferecidos na cidade vizinha, como espaços de lazer, parques,

bons restaurantes, postos de trabalho, ofertas de comércio e serviços, acesso ao sistema de saúde.

Viegas (2011) denuncia essa relação de dependência do canoense com a capital, trazendo momentos em que “o desamor do canoense à sua cidade” foi manifestado publicamente pelas autoridades, ainda em 1954.

Entre as causas arroladas, estava a proximidade de Canoas à capital do Estado, [...] Sezefredo Azambuja Vieira [...] diz que **o morador de Canoas é “espiritualmente um porto-alegrense exilado e um canoense em trânsito**. Sempre que lhe for possível deixará a nossa cidade e se transferirá para Porto Alegre”. Além de corroborar opiniões anteriores à sua, Sezefredo fornece outro indício a respeito da suposta indiferença da população para com Canoas: a origem de seus habitantes. Afinal de contas, naqueles dias, **o típico morador da referida cidade não nascia naquele local, mas era o “homem do interior recém-chegado**, que adquiria madeira, e em poucos dias construía sua casinha”, formando mais uma família canoense. (VIEGAS, 2011, p. 117, grifo da pesquisadora).

Dessa maneira, podemos atribuir esse sentimento à própria característica da cidade – de cidade-dormitório –, que surgiu em seu período inicial de expansão demográfica (por meados da década de 1930 e 1960), uma possível causa da relação de dependência com Porto Alegre e, por consequência, da percepção de falta do sentimento de pertencer que ronda o imaginário canoense. Aqui nos perguntamos, passados 82 anos de sua emancipação, vividos o processo de industrialização e o fortalecimento do comércio, teria dado tempo de o cidadão canoense tomar posse do seu território? Ao mesmo tempo, que determinadas características são apagadas com a sobreposição de imagens desse palimpsesto, parecem haver comportamentos enraizados nesse lugar, que perduram gerações.

Talvez a disfunção da noção de pertencer do canoense não passe pela falta de identidade, mas sim pela variedade dela, o que segundo Moura (2010), seria uma característica dos lugares que passaram por desenvolvimento tardio.

As sociedades que passaram por processos de desenvolvimento urbano e industrial tardio, se comparadas aos países ditos “desenvolvidos”, são trespassadas por múltiplas divisões e antagonismos que geram uma variedade expressiva de identidades individuais e coletivas. (MOURA, 2010, p.157).

Compreende-se esse novo momento pelo qual a cidade está passando, como um nova camada nessa construção imagética. Parece bastante evidente, que a construção do novo *shopping center* tem mudado as interações da cidade. Pudemos, por meio do objetivo específico “c” (apreender os impactos da implantação do *shopping center* na imagem de Canoas, através do entendimento de que esse evento representa uma nova ruptura na história da cidade e estaria gerando uma nova imagem), aproximarmo-nos desse evento.

A partir da implementação de um grande equipamento, como é o ParkShopping Canoas, a dinâmica da cidade sofre metamorfoses, evidentemente. Diante de tamanho impacto, não se espera calmaria.

Corroborando com Sarlo (2014, p. 6), que diz que “A ordem do mercado é mil vezes mais eficaz do que a ordem pública; daí a dinâmica da mercadoria ser mais forte que o Estado.”, Sposito ([2021?]), afirma que “tanto a produção da cidade [...] como o seu consumo [...] está subordinado às leis do mercado, e determinado pela instituição da propriedade privada da terra, que lhe dá o carácter de mercadoria [...]”; é nesse contexto que Sposito ([2021?]) entende que o abandono progressivo das áreas centrais das cidades contemporâneas está relacionado a uma produção de cidade por segmentos de maior poder aquisitivo.

Nesse sentido, os *shopping centers* cumpririam o papel de “localização das atividades tradicionalmente centrais” (SPOSITO, [2021?]), corroborando com a ideia de Sarlo (2014, p. 9) de que o *shopping center* tomou lugar da praça pública.

No tocante ao ParkShopping, é possível identificarmos espaços que se configurem como espaços urbanos aglomerados no espaço privado do empreendimento. Espaços de lazer, como pista de patinação, cinema e chimarródromo⁴⁷; locais destinados ao lazer infantil, como *playgrounds* e parque de diversões *indoor*; espaços de trabalho, como centro de eventos e *coworking*⁴⁸, além de um estúdio para transmissões *on-line* e criação de conteúdo digital; áreas gastronômicas, com praça de alimentação e restaurantes; espaço destinado a religiosidade, com a presença de um centro ecumênico; além, obviamente, dos espaços de consumo, com lojas diversas (PARKSHOPPING CANOAS [2020?]).

Em certo sentido, cabe nos questionarmos como a presença do ParkShopping tem influenciado a dinâmica de Canoas, tanto em questões imagéticas – que é o foco central dessa pesquisa –, quanto em termos de apropriação do espaço, visto que esse equipamento toma para si a função pública da cidade de promover serviços e encontros.

Sobre o equipamento *shopping center*, Sarlo (2014, p. 15) sustenta: “[...] não sou a cidade, sou melhor que ela e, além disso, posso estar em qualquer lugar, ao lado de uma autopista, a 1 quilômetro de uma *villa miseria*; nada pode acontecer comigo, sou inexpugnável, as forças que giram soltas pela cidade não entram aqui”. Seria, portanto, esse o grande sucesso desse espaço tão popular. Ao mesmo tempo que toma pra si características da cidade, proporciona controle sobre as dinâmicas que ali acontecem, não permite o inesperado.

⁴⁷ Espaço destinado a oferta de água quente para o preparo do chimarrão, bebida típica do sul do Brasil, feito à base de erva-mate (*Ilex paraguariensis*).

⁴⁸ Espaços de trabalhos compartilhados.

Dessa maneira, vê-se áreas centrais se esvaziando e histórias sendo esquecidas. Sobre essas áreas, Sposito ([2021?], grifo da pesquisadora) afirma que:

No interior da cidade, **o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades**, e em contrapartida é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

No caso de Canoas, curiosamente, o centro da cidade compreende seu centro geográfico e seu sítio histórico, que em meio a vida contemporânea em alta velocidade, repousa através de traçados viários e algumas poucas edificações que resistem ao tempo e que quase passam despercebidas.

Quem acompanha a vida canoense pós-2017, vem percebendo que a área do bairro Marechal Rondon e do ParkShopping Canoas tem apresentado características de uma nova centralidade. Há quem especule que o centro cívico da cidade possa ser deslocado para essa região, o que não nos espanta, pois vimos, através da retomada historiográfica de Canoas, que essa discussão está presente na sociedade canoense desde o início de seu desenvolvimento.

[...] os *shoppings* podem ser identificados por uma multiplicidade funcional (talvez, não tão ampla quanto a do centro tradicional), mas por uma especialização sócio econômica, na medida em que se voltam para clientelas de maior poder aquisitivo, oferecendo facilidades de acesso para o transporte individual, abrigo, segurança, beleza arquitetônica, etiquetas, enfim de “distinção social”. (SPOSITO, 1991).

Gonzatto (2017, p. 29) chega a chamar a área do entorno do *shopping* de “oásis da prosperidade”, ao demonstrar a crescente oferta de opções de compra e lazer na região. O jornalista defende ainda que “a área vem ajudando a sepultar de vez o estigma de “cidade-dormitório”, segundo o qual os moradores de Canoas dormem na cidade e trabalham na Capital.”.

Portanto, parece correta a hipótese levantada por essa pesquisa, de que a instalação do ParkShopping Canoas seria um novo processo de ruptura e estaria gerando a construção de uma nova imagem para a cidade.

Basta olhar com maior atenção para essa situação, para percebermos as incapacidades e a problemática envolvida por um possível deslocamento da área central em direção ao bairro Marechal Rondon. Além de, como vimos através de diversos autores, as áreas de *shopping* não serem plenamente democráticas como fazem parecer, romper os laços com o berço de urbanização da cidade, seria negar de vez, nossas origens e nossa história, tão pouco difundida.

Por essas tantas percepções, nos parece possível afirmar que vivemos um novo momento de ruptura na história canoense. A inauguração do ParkShopping e seus desdobramentos alteraram, e muito, a dinâmica na cidade. Não desejamos aqui, condenar essas mudanças ao fracasso; pelo contrário, é possível percebermos pontos positivos nessa nova dinâmica, como uma autonomia maior de Canoas enquanto cidade independente de Porto Alegre. O que não faz com que as preocupações sejam menores.

A especulação imobiliária segue acontecendo na área do Marechal Rondon, o preço dos imóveis disparando, o bairro tem se tornado, cada vez mais, motorizado, murado e elitizado. Fica estranho pensar que um espaço com tais características, possa ser cogitado como um “novo centro” para a cidade. Portanto, nos parece claro que as novas dinâmicas em torno desse equipamento venham responder as demandas de um nicho social.

No entanto, apesar de imagem do *shopping* se sobrepôr as demais imagens da cidade e presenciarmos um risco iminente de apagamento de características de Canoas em detrimento de uma imagem resumida ao *shopping center*, nos parece que o sentimento de dependência do canoense com a capital vem diminuindo, a medida que crescem as oportunidades de lazer em nossa cidade.

Em reportagem do Jornal do Comércio (LIFEPARK..., 2020), essa transição é destacada:

[...] Canoas vive um momento de renovação. Considerada por muito tempo cidade-dormitório, vem passando por transformações que envolvem obras de mobilidade urbana e instalação de novos centros de compras. Entre elas estão o inédito sistema de aeromóvel⁴⁹, a ampliação do parque municipal Getúlio Vargas (Capão do Corvo), o novo ParkShopping Canoas e o Parque Canoas de Inovação (PCI).

Gonzatto (2017, p. 30) apresenta casos de movimentos contrários, em que moradores da capital se deslocam para Canoas para trabalhar. O que nos levanta uma questão: será que Canoas ainda é cidade dormitório?

Dessa maneira, podemos refletir sobre todas as outras imagens construídas para Canoas ao longo do tempo. O quanto será que ainda temos de **balneário de veraneio, cidade dormitório, cidade do avião, cidade industrial e cidade comercial?**

Parece claro que algumas se perderam, mas a Canoas ainda possui características de uma cidade industrial e comercial, ainda carrega consigo a imagem de cidade do avião. O que se deseja é que a mais nova camada dessa construção imagética palimpséstica não apague por completo as imagens que construíram essa cidade. Ainda que suas características mudem, que sejamos capazes de memorar de onde viemos para olhar para onde vamos.

⁴⁹ O projeto do aeromóvel não foi executado até o momento.

Buscando abrir possibilidades de estudos futuros e contribuir ao debate científico e ao bem-estar social da população urbana, entendemos que seja possível lançar novos questionamentos sobre essa problemática.

O debate aqui proposto se deu com a finalidade de alumiar a questão da construção das imagens urbanas, para que prestemos atenção as imagens que vemos sendo construídas em nossas cidades atualmente; se olhamos para o passado na procura de indícios que nos permitam entender a sociedade de outrora e a imagem daquele lugar, como será que os historiadores e pesquisadores do futuro olharão para as imagens urbanas que construímos agora? Essas imagens responderão, na posteridade, os comportamentos da sociedade atual, ou apenas lhes apresentarão os hábitos de um nicho social? Mais do que isso, o debate que se expõe é de que tipo de imagem se quer construir e a quem essa imagem interessa.

Não se faz no sentido conservador de apego com o passado, mas sim a partir da preocupação com a qualidade dos espaços urbanos; através do entendimento da importância e da responsabilidade que temos, enquanto planejadores urbanos, com a construção de novas imagens urbanas que, em determinados casos, também são responsáveis pelo apagamento de antigas características do lugar.

Nesse sentido, o que se deseja para o desenvolvimento e expansão das cidades contemporâneas é que os lugares consigam preservar suas percepções locais e simbólicas, ainda que estejam construindo suas novas características.

Ainda, através do caso de Canoas, abrimos as perspectivas a fim de contribuir com o entendimento mais amplo. Como se comportam as demais cidades do eixo norte da Região Metropolitana de Porto Alegre? Em especial, as cidades que surgiram do percurso original da linha férrea entre Porto Alegre e São Leopoldo: Esteio e Sapucaia do Sul. Além dessas, os fenômenos aqui notados se repetem nas demais regiões metropolitanas brasileiras? E até mesmo, em outros lugares do mundo?

Agora, peço a sua licença para falar em primeira pessoa, pois por trás de um trabalho acadêmico sempre há um ser humano e cidadão. O mergulho na construção imagética canoense me proporcionou um olhar mais atento ao meu próprio lugar. Esse trabalho é também um convite sincero e esperançoso, para que todos nós sejamos capazes de olhar com maior carinho e atenção aos cenários das nossas próprias vidas.

REFERÊNCIAS

- ABDO, Sara. Pandemia reforça conceito de shopping do futuro, diz Multiplan. *In*: UOL, São Paulo, 21 maio 2020. Disponível em: <https://6minutos.uol.com.br/negocios/pandemia-reforca-conceito-de-shopping-do-futuro-diz-multiplan/>. Acesso em: 22 out. 2021.
- AGUILAR, Eugenio. Como um manuscrito medieval escondeu um texto de Arquimedes. *In*: National Geographic Portugal. Lisboa, Portugal, 19 ago. 2019. Disponível em: <https://nationalgeographic.pt/ciencia/actualidade/1089-como-um-manuscrito-medieval-escondeu-um-texto-de-arquimedes> Acesso em: 12 out. 2021.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.
- BECKER, Débora. **Condomínios horizontais fechados: avaliação de desempenho interno e impacto físico espacial no espaço urbano**. 2005. 308 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2005.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BRASIL. **Decreto-lei nº 6.814, de 21 de Agosto de 1944**. Classifica as Bases Aéreas e dá outras providências. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1944. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6814-21-agosto-1944-416307-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Classifica%20as%20Bases%20Aéreas%20e%20dá%20outras%20providências.&text=6.365%20de%2023%20de%20março,14%20Corpos%20de%20Bases%20Aéreas](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6814-21-agosto-1944-416307-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Classifica%20as%20Bases%20Aéreas%20e%20dá%20outras%20providências.&text=6.365%20de%2023%20de%20março,14%20Corpos%20de%20Bases%20Aéreas.). Acesso em: 12 set. 2021.
- _____. **Lei complementar nº 14, de 8 de Junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1973. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1970-1979/leicomplementar-14-8-junho-1973-367020-norma-pl.html>. Acesso em: 12 set. 2021.
- _____. Ministério da Infraestrutura . BR-448/RS, a Rodovia do Parque, uma alternativa para o desenvolvimento gaúcho. Brasília, DF, 11 jul. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/br-448-a-rodovia-do-parque-uma-alternativa-para-o-desenvolvimento-gaucha>. Acesso em: 11 set. 2021.
- BRITTO, Marcelo Famil. **Análise do Perfil Socioeconômico do Município de Canoas – RS**. 2009. 75 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2009.
- BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Bauru: EDUSC, 2004.
- CANOAS RS. *In*: GOOGLE Earth. Mountain View: Google, 2020.
- CANOAS SHOPPING. Sobre o shopping. [Canoas], [2020?]. Disponível em: <http://www.canoashopping.com.br/o-shopping/sobre>. Acessado em 19 mar. 2020.

CANOAS, Prefeitura Municipal. **Decreto-Lei Nº 33/43, de 8 de abril de 1939.** Autoriza a Prefeitura a proceder os estudos necessários à elaboração do Plano Diretor e abre um crédito especial. Canoas: Câmara Municipal, 1939. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rs/c/canoas/lei-ordinaria/1943/4/33/lei-ordinaria-n-33-1943-autoriza-a-prefeitura-a-proceder-os-estudos-necessarios-a-elaboracao-do-plano-deretor-e-abre-um-credito-especial>. Acesso em: 20 ago. 2021.

____. **Decreto-lei nº 21, de 15 de outubro de 1942.** Cria a “Vila Popular Mauá” e regula a permuta de lotes urbanos e suburbanos das áreas atingidas pelas enchentes do Rio Gravataí. Canoas: Prefeitura Municipal, 1942. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rs/c/canoas/lei-ordinaria/1942/3/21/lei-ordinaria-n-21-1942-cria-a-vila-popular-maua-e-regula-a-permuta-de-lotes-urbanos-e-suburbanos-das-areas-atingidas-pelas-enchentes-do-rio-gravatai?q=vila%20mau%E1>. Acesso em: 20 ago. 2021.

____. **Praça do avião é homenagem permanente a Santos Dumont.** Canoas: Prefeitura Municipal, 24 jul. 2006. Disponível em: <http://ns1.canoas.rs.gov.br/site/noticia/visualizar/id/101841/>. Acesso em: 07 set. 2021.

____. **Decreto nº 635, de 29 de maio de 2009.** Dispõe sobre o tombamento do imóvel “Villa Mimosa”. Canoas: Prefeitura Municipal, 2009. 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.

____. **Patrono João Palma da Silva é homenageado pelo Clube de Leitura.** Canoas: Prefeitura Municipal, 27 abr. 2011. Disponível em: <http://oldsite.canoas.rs.gov.br/site/noticia/visualizar/idDep/38/id/112886>. Acesso em: 14 nov. 2021.

____. **Estado da Cidade:** um retrato de Canoas. 2014. Canoas. Instituto Canoas XXI. Editora: Gráfica Quatro Estações. 2014.

____. **Prefeito prestigia solenidade alusiva aos 70 anos da BACO.** Canoas: Prefeitura Municipal, [2014?]. Disponível em: <http://oldsite.canoas.rs.gov.br/acessibilidade/noticia/visualizar/id/118782>. Acesso em: 07 set. 2021.

____. **Canoas é oficialmente a Cidade do Avião.** Canoas: Prefeitura Municipal, 08 jul. 2021. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/noticias/canoas-e-oficialmente-a-cidade-do-aviao/>. Acesso em: 07 set. 2021.

____. **Antiga Estação de Trem.** Canoas: Prefeitura Municipal, [2021?]a. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/estacao-trem/>. Acesso em: 09 ago. 2021.

____. **Hino, bandeira e brasão.** Canoas: Prefeitura Municipal, [2021?]b. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/hino-bandeira-brasao/>. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Informações Turísticas.** Canoas: Prefeitura Municipal, [2021?]c. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/servicos/informacoes-turisticas/>. Acesso em: 18 out. 2021.

____. **Museu Municipal Parque dos Rosa.** Canoas: Prefeitura Municipal, [2021?]d. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/museu-municipal-parque-dos-rosa/>. Acesso em: 18 out. 2021.

____. **Sobre Canoas.** Canoas: Prefeitura Prefeitura Municipal, [2021?]. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/sobre-canoas/>. Acesso em: 11 set. 2021.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar:** repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo. Porto Alegre: Propar – UFRGS, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

____. **O poder da identidade.** 10. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

CAUDURO, Flávio Vinicius. **A estética visual do palimpsesto no design.** In: 9 Encontro Anual Compós, 2000, Porto Alegre. Anais eletrônicos [...]. Porto Alegre: Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. Disponível em: http://www.compos.org.br/data/biblioteca_813.pdf. Acesso em: 25 jun. 2020.

CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES (CNES); MAXAR TECHNOLOGIES. **Canoas.** 2009. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'41"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92288824,-51.16212783,3875.99598154a,0d,35y,4.7638h,8.3587t,-0.0001r/data=ChAqDggBEgoyMDA5LTAxLTA3?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas.** 2014. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'41"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.91228151,-51.161108,-4174.00483946a,8136.52926015d,35y,4.76329172h,8.3693435t,359.9999r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas.** 2017. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'41"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92288824,-51.16212783,3875.99598154a,0d,35y,4.7638h,8.3587t,-0.0001r/data=ChAqDggBEgoyMDE3LTYyLT13?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas.** 2021a. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'42"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92511563,-51.16726617,17875.85336728a,0d,35y,4.5067h,0.0000t,0.0000r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas.** 2021b. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'43"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.9178843,-51.17873942,820.43822575a,0d,35y,4.5124h,0t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas.** 2021c. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'21"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92236581,-51.17274555,2555.22900420a,0d,35y,5.2211h,4.3230t,-0.0011r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021d. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'21"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.93400604,-51.16789313,545.88597396a,0d,35y,31.3206h,69.1220t,0.0066r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021e. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'33"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.91787370,-51.17848417,4722.98255427a,0d,35y,91.2399h,2.8879t,0.1193r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021f. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'33"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92241358,-51.17989269,2053.20280557a,0d,35y,90.8817h,2.5199t,-0.0000r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021g. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°10'33"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.91674047,-51.15819009,5046.87538101a,0d,35y,4.2605h,1.5939t,0.0000r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021h. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'41"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92288824,-51.16212783,3875.99598154a,0d,35y,4.7638h,8.3587t,-0.0001r/data=ChAqDggBEgoyMDE3LTEyLTl3?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2021i. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'41"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-28.89518085,-51.03299333,-82551.33963519a,142095.21174336d,35y,6.36226149h,54.5231507t,359.9956r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 11 set. 2021.

____. **Canoas**. 2022a. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'58"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.92046289,-51.16637495,20.98080063a,0d,60y,11.7117h,90t,0r/data=IhoKFnFQV2prcmRwbndaR2x1RGo3YjR5WIEQAg?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 10 mai. 2022.

____. **Canoas**. 2022b. [Toulouse/Westminster]: CNES, 2022c; MAXAR, 2022c. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°55'04"S, 51°09'58"O, 2021. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-29.91803665,-51.16067633,31.95186996a,0d,60y,81.9579h,85.8521t,-0r/data=IhoKFkxDMmFmRnVhTk9OaG1ZdFdyajlwY1EQAg?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 10 mai. 2022.

COLÉGIO LEONARDO DA VINCI. **Unidade Gama**. [Canoas], [2021?]. Disponível em: <https://colegioleonardodavinci.com.br/unidade-gama/>. Acesso em: 26 set. 2021.

CONJUNTO COMERCIAL CANOAS. **Nossa história**. Canoas: CCC, [2021?]. Disponível em: https://www.ccccanoas.com.br/?page_id=729. Acesso em: 20 set. 2021.

CORBOZ, ANDRÉ. El territorio como palimpsesto. 1980. *In*: RAMOS, Ángel Martín. **Lo urbano em 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004. Tradução de Luis Manterola.

CUNHA, Egláisa Micheline Pontes Cunha; PEDREIRA, Roberto Sampaio. (org.). **Como anda Porto Alegre**. Brasília: Ministério das Cidades, 2008. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2020/11/Vol8_Porto_Alegre.pdf. Acesso em: 11 set. 2021.

DE CERTEAU, Michel. **La invención de lo cotidiano 1: artes de hacer**. Vol. I. México (DF): Universidad Iberoamericana, 2000.

ECOTELHADO. ParkShopping Canoas | RS. Porto Alegre, c2021. Disponível em: <https://ecotelhado.com/sistema/parkshopping-canoas-rs/>. Acesso em: 07 set. 2021.

EKOSOLO ENGENHARIA E CONSULTORIA AMBIENTAL. **Impactos Ambientais, Medidas Mitigatórias e Compensatórias – Shopping Center**. Canoas, 2013.

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. (TRENSURB). **História**. Porto Alegre: TRENSURB, [2020?]. Disponível em: https://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=48. Acesso em: 31 mar. 2020.

ESCOLA ADVENTISTA DE CANOAS. **Conheça a Escola Adventista de Canoas**. Canoas, 14 dez. 2020. Facebook: @escolaadventistacanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/watch/?v=244497373899009>. Acesso em: 26 set. 2021.

FERRARA, Lucrécia D'alessio. Cidade: imagem e imaginário. *In*: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. os diversos olhares na formação do imaginário urbano. 2. ed. Porto Alegre: Editora da Ufrgs, 2008. p. 193-200.

FLORES, Anderson Müller. **Bairro Marechal Rondon: transformações no espaço urbano a partir da implementação do parkshopping canoas**. 2019. 102 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2019.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB). **FAB instala aeronave Xavante em nova praça de Canoas – RS**. Ministério da Defesa, [Brasília], 01 out. 2010. Disponível em: <https://www.aer.mil.br/noticias/imprime/6064/>. Acesso em: 11 set. 2021.

FOTOS ANTIGAS DE CANOAS. **31 de março de 1931** - prédio em construção da nova igreja da matriz. Canoas, 5 jan. 2013a. 1 fotografia. Facebook: @FotosAntigasDeCanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/432666453472625>. Acesso em: 30 ago. 2021.

_____. **Anos 20 – A Maria fumaça cortando o centro da cidade**. Canoas, 5 out. 2012. 1 fotografia. Facebook: @FotosAntigasDeCanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/432669000139037>. Acesso em: 30 ago. 2021.

____. **Canoas Shopping**. Canoas, 1 mar. 2013b. 1 fotografia. Facebook: @FotosAntigasDeCanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/1228494777223118>. Acesso em: 30 ago. 2021.

____. **Casa Villa Mimosa/Arquivo**. Canoas, 22 dez. 2013c. 1 fotografia. Facebook: @FotosAntigasDeCanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/594397687299500>. Acesso em: 30 ago. 2021.

____. **Sobrado em outro ângulo** – Prédio demolido em 1986. Canoas, 4 nov. 2016. 1 fotografia. Facebook: @FotosAntigasDeCanoas. Disponível em: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDeCanoas/photos/1228494777223118>. Acesso em: 30 ago. 2021.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GESSINGER, Roseli Pantaleão. **O texto e o contexto**: do projeto à construção da paisagem da Vila Assunção. 2017. 466 f. Dissertação (mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Programa de Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2017.

GIL, Antonio Carlos. Delineamento da pesquisa. In: GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Editora Atlas S.a., 2012. Cap. 6. p. 49-59.

GILSON, Jacinta Milanez. A identidade e a cidade. In: Arquitetura, História, Patrimônio – Diálogos e Reflexões. [Criciúma], 16 out. 2016. Disponível em: <https://arquiteturahistoriaepatrimonio.wordpress.com/2016/10/16/a-identidade-e-a-cidade/>. Acesso em: 01 nov. 2021.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas, Sinais**: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GONÇALVES, Teresinha Maria. **Cidade e Poética**: um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano. Ijuí: Editora Unijuí, 2007.

GONZATTO, Marcelo. Revolução Urbana. **Zero Hora**, Porto Alegre, p. 28 e 29, 9 e 10 set. 2017

GRANDE nome da filosofia moderna, David Hume faz 305 anos. In: Editora Unesp, São Paulo, 6 maio 2016. Disponível em: <http://editoraunesp.com.br/blog/grande-nome-da-filosofia-moderna-david-hume-faz-305-anos->. Acesso em: 20 out. 2021.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos tribunais, 1990

HALL, Stuart (Ed.). **Representation: cultural representations and signifying practices**. London: Sage, 1997. Cap 1.

HARARI, Yuval Noah. **Sapiens** – uma breve história da humanidade. 38. ed. Porto Alegre: L&PM, 2018.

HARVEY, David. **Paris, capital da modernidade**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

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

IMAGEM, In: MICHAELIS: Dicionário da Língua Portuguesa. [São Paulo]: Editora Melhoramentos, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=imagem>. Acesso em: 19 out. 2021.

IMOBILIÁRIA MUCK. **Life Park**. Canoas, c2017. Disponível em: <https://muck.com.br/ofertas/venda/life-park-empreendimento-marechal-rondon-canoas-venda-17983/informacoes-iniciais>. Acesso em: 26 set. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Canoas, RS**. Rio de Janeiro, [2019?]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/canoas/panorama>. Acesso em: 18 set. 2019.

____. **Praça da Bandeira : Igreja São Luís [Gonzaga] : Casa Canônica : Colégio Maria Auxiliadora**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=445422&view=detalhes>. Acesso em: 07 set. 2021. 1 fotografia.

____. **Calçadão de Canoas**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445437>. Acesso em: 20 set. 2021. 1 fotografia.

____. **Conjunto Comercial Canoas**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. 1983. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445427>. Acesso em: 20 set. 2021. 1 fotografia.

____. **Estação da Estrada de Ferro**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. 1983. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445425>. Acesso em: 07 set. 2021. 1 fotografia.

____. **Instituto São José: BR-116: vista [aérea] da cidade**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445424>. Acesso em: 11 set. 2021. 1 fotografia.

____. **Praça [Alberto] Santos Dumont**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. 1983. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445434>. Acesso em: 07 set. 2021. 1 fotografia.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo, Editora WMF Martins Fontes, 2011. (1961)

JOLY, Martine. **Introdução à análise da imagem**. Lisboa: Ed. 70, 2007. Digitalizado por SOUZA, R.

LEENHARDT, Jacques. Imagem e representação da cidade: mal estar e modernidade urbanística. : mal estar e modernidade urbanística. In: SOUZA, Célia Ferraz de (org.). **Ideias em circulação na construção das cidades**. Porto Alegre: Marcavisual / Propur / Propar, 2014. p. 47-63. Tradução de Daniela Marzola Fialho.

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

LIFE PARK, da Nex Group, atrai famílias que buscam conveniência e qualidade de vida. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 26 ago. 2020. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2017/08/especiais/construcao_civil_2017/582374-life-park-da-nex-group-atrai-familias-que-buscam-conveniencia-e-qualidade-de-vida.html. Acesso em: 03 out. 2021.

LIFE PARK. **Life Park Condomínio Clube**. Porto Alegre, c2021. Disponível em: <https://www.lifeparknex.com.br> Acesso em: 03 out. 2021.

LIFESTYLE, Revista do Life Park Condomínio Clube. Porto Alegre: Entrelinhas Conteúdo & Forma, 2017. Disponível em: https://issuu.com/entrelinhasconteuodoeforma/docs/lifestyle_baixa. Acesso em: 03 out. 2021.

LIMA, Verônica Maria Fernandes de. A construção do conceito de identidade urbanística como contribuição ao campo do desenho urbano. **Caderno do Lincc** - Linguagens da Cena Contemporânea, Natal, v. 3, n. 3, p. 160-182, 2009.

LING, Anthony. A impossível cidade policêntrica. *In*: Caos Planejado. [S.l.], 6 abr. 2020. Disponível em: <https://caosplanejado.com/a-impossivel-cidade-policentrica/>. Acesso em: 15 nov. 2021.

LUGAR, *In*: MICHAELIS: Dicionário da Língua Portuguesa. [São Paulo]: Editora Melhoramentos, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/lugar/>. Acesso em: 19 out. 2021.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAPA da linha SUL do metro - Mercado. *In*: MOOVIT, 2022c. Disponível em: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_publico-line-SUL-Porto_Alegre-964-858104-393273-0. Acesso em: 24 abr. 2022.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2000.

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. *In*: **Revista de Ciências Ambientais – RCA**, v. 11, n. 3. Canoas, 2017, p. 71 - 88.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEOPHILO, Carlos Roberto. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. São Paulo: Editora Atlas, 2007.

MAXAR TECHNOLOGIES. **Canoas**. 2021. [Westminster]: MAXAR, 2022. 1 imagem de satélite, color, 3D. Airbus Digital/Google Earth Pro. Lat, 29°54'51"S, 51°09'48"O, 2021.

MELNICK EVEN. Vida Viva Clube Canoas. Porto Alegre, c2021. Disponível em: <https://www.melnickeven.com.br/uploads/projects/downloads/1414043d7b6da5f399f8d5f3155b9559.pdf>. Acesso: 03 out. 2021.

MEMÓRIA, *In*: MICHAELIS: Dicionário da Língua Portuguesa. [São Paulo]: Editora Melhoramentos, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/MEMÓRIA/>. Acesso em: 19 out. 2021.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. **Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos**. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MOURA, Paulo G. M. de. Identidades em crise numa sociedade em transformação. In: MOURA, Paulo G. M. de et al. **Sociedade e contemporaneidade**. Canoas: Ed. ULBRA, 2010.

MULTIPLAN inaugura seu 19º shopping: Park Shopping Canoas. In: MULTIPLAN, [s. l.], 2017. Disponível em: <https://www.multipplan.com.br/pt-br/a-empresa/noticias/multipplan-inaugura-seu-19o-shopping-parkshopping-canoas>. Acesso em: 15 mar. 2020.

NETO, Carlos Rossoni. Mais segurança na Av. Farroupilha – Canoas/RS. In: Change.org. [Canoas, 2019?]. Disponível em: <https://www.change.org/p/prefeitura-de-canoas-rs-mais-seguranca-na-av-farroupilha-canoas-rs-maissegurançanafarroupilha>. Acesso em: 03 out. 2021.

NEX GROUP. **Mirantes do Parque**. Porto Alegre, c2021. Disponível em: <http://www.nexgroup.com.br/empreendimentos/mirantes-do-parque-canoas-rio-grande-do-sul/>. Acesso em: 26 set. 2021.

NOSSOS 80 anos, toda semana, no DC. **Diário de Canoas**, Canoas, 26 mar. 2019. Disponível em: https://www.diariodecanoas.com.br/_conteudo/2019/03/noticias/regiao/2393107-nossos-80-anos-toda-a-semana-no-dc.html. Acesso em: 24 abr. 2022.

OZORIO, Júlia et al. Instalação da Havan em Canoas abre caminho para o fim da última grande área verde no centro da cidade. **Grupo Matinal Jornalismo**, Porto Alegre, 15 jul. 2021. Disponível em: <https://www.matinaljornalismo.com.br/matinal/reportagem-matinal/havan-canoas-ultima-area-verde-centro/>. Acesso em: 26 set. 2021.

PARKSHOPPING CANOAS. **O ParkShopping Canoas**. Canoas, [2020?]. Disponível em: <https://www.parkshoppingcanoas.com.br/o-shopping>. Acesso em: 15. mar. 2020.

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

PEREIRA, Bruna Bonacina. **Os elementos formadores da identidade urbana de um lugar**: um estudo sobre o caso de canoas - RS. 2018. 178 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Cidades: Gestão Estratégica do Território Urbano, Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), Porto Alegre, 2018.

PEREIRA, Bruna Bonacina; BECKER, Débora. **Os elementos formadores de identidade urbana**: um estudo sobre o caso da cidade de Canoas -RS. In: XVIII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional, Natal, 2019.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. : imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 9-27, 1995.

_____. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

_____. **Com os olhos no passado**: a cidade como palimpsesto. Esboços: histórias em contextos globais, Florianópolis, v. 11, n. 11, p. 25–30, 2004a. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334/9893>. Acesso em: 01 jul. 2020.

_____. **História & História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004b.

_____. Sensibilidade no tempo, tempo das sensibilidades. **Tempos Acadêmicos**, Criciúma, n. 3, p. 127-134, 2005.

_____. Sensibilidades: escrita e leitura da alma. *In*: PESAVENTO, Sandra Jatahy; LANGUE, Frédérique. (Org.). **Sensibilidades na história: memórias singulares e identidades sociais**. Porto Alegre: UFRGS, 2007, v. 1, p. 9 – 21. Mimeo, 2007.

_____. Imagens, Memória, Sensibilidade: territórios do historiador. *In*: RAMOS, Alcides Freire; PATRIOTA, Rosangela; PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Imagens na história**. São Paulo: Hucitec, 2008.

PETROBRÁS. **Refinaria Alberto Pasqualini foi nossa primeira unidade a operar na Região Sul**. PETROBRÁS, [Rio de Janeiro], 29 maio 2014. Disponível em: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/refinaria-alberto-pasqualini-foi-nossa-primeira-unidade-a-operar-na-regiao-sul.htm>. Acesso em: 11 set. 2021.

_____. **Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP)**. PETROBRÁS, [Rio de Janeiro, 2021?]. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-alberto-pasqualini-refap.htm>. acesso em: 11 set. 2021.

POR QUE o mundo levou 2 mil anos para descobrir o avanço de Arquimedes no estudo da Matemática. *In*: BBC News Brasil, São Paulo, 30 dez. 2017. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-42494730>. Acesso em: 12 out. 2021.

POSSAMAI, Zita Rosane. **Olhar passageiro**: um álbum de fotografias entre memória, esquecimento e imaginário. *In*: História Unisinos. Vol. 11 Nº 3 - setembro/dezembro de 2007

PREFEITURA de Canoas confirma que três novas empresas vão se instalar próximo a Havan. **Jornal NH**, Novo Hamburgo, 26 mar. 2021. Disponível em: <https://www.jornalnh.com.br/noticias/canoas/2021/03/26/prefeitura-de-canoas-confirma-que-tres-novas-empresas-va-se-instalar-proximo-a-havan.html>. Acesso em: 26 set. 2021.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível**: estética e política. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2005.

_____. **Políticas da escrita**. São Paulo: Editora 34, 1995.

REYES, Paulo Edison Belo. A imagem fraturada a favor de um projeto como processo. *In*: ENANPARQ, 5., 2018, Salvador. Anais [...] . Salvador: Ufba, 2018.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Planejamento, governança e gestão. Departamento de Economia e Estatística (DEE/SPGG). **PIB Municipal – Produto Interno Bruto dos Municípios do RS – 2018**. [Porto Alegre], 16 dez. 2020. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/upload/arquivos//pib-municipal-2018-apresentacao.pdf>. Acesso em: 12 set. 2021.

ROLNIK, Raquel. **Territórios em conflito**: São Paulo: espaço, história e política. São Paulo: Três Estrelas, 2017.

_____. Morre Neil Smith. Grande perda para os estudos urbanos...*In*: Blog da Raquel Rolnik. [São Paulo], 01 out. 2012. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/gentrificacao/>. Acesso em: 24 abr. 2022.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento**: seis ensaios da história das ideias. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

SABOYA, Renato. Kevin Lynch e a imagem da cidade. In: Urbanidades – Urbanismo, Planejamento Urbano E Planos Diretores. [Florianópolis], 14 mar. 2008. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2008/03/14/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>. Acesso em: 14 nov. 2021.

SAMPIERI, Roberto Hernández et al. **Metodologia de Pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013. Tradução de Daisy Vaz de Moraes.

SANTOS JR., Wilson Ribeiro dos. *Shopping Centers* em São Paulo: imaginário de transformações urbanas. In: **Revista Geosul**, v. 19, n. 38, jul./dez. Florianópolis, 2004, p. 7 - 24.

SANTOS, Janio. **A cidade poli(multi)nucleada**: a reestruturação do espaço urbano em Salvador. 2008. 402 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SARLO, Beatriz. **A cidade vista**: mercadorias e cultura urbana. 1. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2014.

SCHOSSLER, Joana Carolina. **As nossas praias**: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900 – 1950). 2010. 222 f. Dissertação (mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), 2010.

SCHUTZ, Jairo Alberto Vieira. **Pedagogias culturais, representações e identidades**: a Praça do Avião, patrimônio cultural imaterial de Canoas, RS. 2019. 120 f. Dissertação (mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), Canoas, 2019.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SIGEPLAN. **Estudo de Impacto de Vizinhança** – Atualização de estudo realizado em Novembro/2010 de gleba urbana com 102,9ha – Canoas/RS para Arbe Empreendimentos e Participações LTDA. Gravataí, 2016.

SILVA, Armando. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

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

_____. **Pequena história de Canoas**. Canoas, 1978.

SOUZA, Célia Ferraz de. Uma autora em busca das imagens da cidade. In: LEENHARDT, Jacques; FIALHO, Daniela Marzola; SANTOS, Nádya Maria Weber; MONTEIRO, Charles; DIMAS, Antonio (org.). **História cultural da cidade**: homenagem à Sandra Jatahy Pesavento. Porto Alegre: Marcavisual / Propur, 2015. p. 65-75.

SOUZA, Célia Ferraz de; ALMEIDA, Maria Soares de. Porto Alegre, a metrópole em formação – Constituição e Institucionalização das Regiões Metropolitanas Brasileiras. In: ENANPARQ, 3., 2014, São Paulo. **Anais eletrônicos do III ENANPARQ**. São Paulo,

Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: http://www.anparq.org.br/dvd-enparq-3/htm/Artigos/ST/ST-CDR-003-5_SOUZA.ALMEIDA.pdf. Acesso em: 12 set. 2021.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Estructuração urbana e centralidade. *In*: BERNAL, Fernando Carreto. Observatorio Geográfico da América Latina. [S.l.], [2021?]. Não paginado. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal3/Geografiasocioeconomica/Geografia urbana/04.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2021.

TUAN, Yi-fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

UGALDE, Cláudio Mainieri de. **Movimento e hierarquia espacial na conurbação**: o caso da Região Metropolitana de Porto Alegre. 2013. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2013.

UNIRITTER. **50 anos**. Porto Alegre: UNIRITTER, [2021?]. Disponível em: <https://www.uniritter.edu.br/50anos>. Acesso em: 24 abr. 2022.

UNIVERSIDADE LA SALLE. **Unilasalle Canoas agora é Universidade La Salle**. Canoas: UNIVERSIDADE LA SALLE, 08 maio 2017. Disponível em: <https://www.unilasalle.edu.br/canoas/noticias/universidade-portaria-diario-oficial>. Acesso em: 11 set. 2021.

UNIVERSIDADE LUTERANA DO BRASIL (ULBRA). **Histórico**. Canoas: ULBRA, [2021?]a. Disponível em: <https://www.ulbra.br/canoas/sobre-a-ulbra/historico>. Acesso em: 11 set. 2021.

_____. **Sobre a ULBRA**. Canoas: ULBRA, [2021?]b. Disponível em: <https://www.ulbra.br/canoas/sobre-a-ulbra/historico>. Acesso em: 11 set. 2021.

VIEGAS, Danielle Heberle. **Entre o(s) passado(s) e o(s) future(s) da cidade**: um estudo sobre a urbanização de canoas/RS (1929 - 1959). 2011. 186 f. Dissertação (Mestrado em Filosofia e Ciências Humanas) - Programa de Pós-graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2011.

VIEIRA, César Bastos de Mattos. **A fotografia na percepção da arquitetura**. 2012, 372 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

ZANETTI, Valéria. **Cidade e identidade**: São José dos Campos, do peito e dos ares. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2012.

REFERÊNCIAS

IMAGENS DE ABERTURA DE CAPÍTULOS

3 APROXIMAÇÃO AO LUGAR E SEUS PROCESSOS DE RUPTURA – CANOAS E SUA IMAGEM PALIMPSÉSTICA

3.1 CAPÃO DAS CANOAS – a estação de veraneio

GIESBRECHT, Ralph Menucci. **A estação original de Canoas**. In: Estações Férreas do Brasil. [Santana da Parnaíba], 29 jul. 2020. 1 fotografia. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/canoas.htm. Acesso em: 27 out. 2021.

3.2 A DÉCADA DA LUZ – Canoas urbanizada, a cidade dormitório

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estação da Estrada de Ferro**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445425>. Acesso em: 07 set. 2021. 1 fotografia.

3.2.1 CANOAS MODERNISTA – a imagem que não se concretizou

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

3.3 VOA CANOAS – a cidade do avião

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Praça [Alberto] Santos Dumont**. Rio de Janeiro: IBGE, c2021. 1 fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=445434>. Acesso em: 07 set. 2021.

3.4 INDUSTRIALIZAÇÃO – a cidade que produz

VALENTIM, André. [Refap]. Canoas: VVC News, c2021. 1 fotografia. Disponível em: <https://news.valencioconsultoria.com.br/refap-pode-ser-vendida-por-ate-r-14-bi/>. Acesso em: 27 out. 2021.

3.5.1 Eixo metropolitano

CANOAS. Prefeitura Municipal. **Sobre Canoas**. Canoas: Prefeitura Municipal, [2021?]. 1 fotografia. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/sobre-canoas/>. Acesso em: 11 set. 2021.

3.5.2 Cidade universitária

SOUZA, Alina. **Seis mil participam de vestibular da Ulbra em Canoas**. Canoas: Correio do Povo, 27 nov. 2016. 1 fotografia. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/noticias/ensino/seis-mil-participam-de-vestibular-da-ulbra-em-canoas-1.218004>. Acesso em: 27 out. 2021.

3.5.3 Consolidação do comércio

CONJUNTO COMERCIAL CANOAS. **Nossa história**. Canoas: CCC, [2021?]. 1 fotografia. Disponível em: https://www.cccanoas.com.br/?page_id=729. Acesso em: 20 set. 2021.

4 A MAIS RECENTE CAMADA DO PALIMPSESTO, O SHOPPING CENTER: O QUE SE VENDE E O QUE SE APAGA

4.3.1 Canoas sustentável:

FREITAS, Osmar. **[Parque Capão do Corvo]**. Canoas: RBS, 05 fev. 2017. 1 fotografia. Disponível em: <http://diariogaucha.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: 27 out. 2021.

4.3.2 Canoas globalizada:

MULTIPLAN. **Rio Grande do Sul - Park Shopping Canoas**. MULTIPLAN, [s. l.], [2021?]. 1 fotografia. Disponível em: <https://www.multiplan.com.br/en/shopping-centers/rio-grande-do-sul/parkshopping-canoas>. Acesso em: 27 out. 2021.

4.3.3 Canoas segura:

Z CONTI. **Como Abrir uma empresa em Canoas – RS**. Brasília, DF, c2020. 1 fotografia. Disponível em: <https://zconti.com.br/tag/abrir-uma-empresa-em-canoas-rs/>. Acesso em: 27 out. 2021.