

COMPREENSÃO LÓGICA TERRITORIAL: SOBREPOSIÇÕES ESPACIAIS DOS FATOS URBANOS

COMPRESIÓN DE LA LÓGICA TERRITORIAL: superposiciones espaciales de hechos urbanos

LOGICAL COMPREHENSION OF THE TERRITORY: spacial overlaps of urban facts

KLEBERS, LUAN DA SILVA

*Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (PPGAUP), Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).
luan.klebers@hotmail.com*

SANTOS, ALESSANDRA GOBBI

Mestre em Engenharia pela Universidade de Passo Fundo - UPF; Doutoranda em Teoria e Prática do Projeto na Faculdade de Arquitetura pela Universidade de Lisboa, Portugal e Doutoranda em Teoria, História e Crítica da Arquitetura, PROPAP, UFRGS. aleargobbi@gmail.com

ZANARDI, BRUNA PEGORARO SILVEIRA

*Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI, Campus Frederico Westphalen)
brunazanardii@gmail.com*

BAGGIOTTO, ANGÉLICA VESTENA

*Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI, Campus Frederico Westphalen)
angelicavbaggiotto@hotmail.com*

RESUMO

Compreensão lógica do território, é entendida neste artigo como uma leitura da cidade ou setor, através das sobreposições cartográficas e da análise de fatos urbanos, ao longo do tempo, a fim de perceber suas transformações. O objetivo é entender como a cidade evolui a partir do redesenho dos seus espaços urbanos, identificando *layers* que compõem esses espaços no período de 1950 até os dias atuais, por meio das sobreposições e análise dos fatos urbanos. Foi realizada uma análise da evolução da cidade e um levantamento de campo na área periférica à nordeste da cidade de Frederico Westphalen, Rio Grande do Sul.

PALAVRAS-CHAVE: Compreensão do território; Sobreposição da espacialidade; Fatos urbanos.

RESUMEN

La comprensión lógica del territorio se entiende en este artículo como una lectura de la ciudad o sector, a través de superposiciones cartográficas y el análisis de hechos urbanos, a lo largo del tiempo, para percibir sus transformaciones. El objetivo es comprender cómo evoluciona la ciudad desde el rediseño de sus espacios urbanos, identificando layers que componen estos espacios desde 1950 hasta la actualidad, a través de superposiciones y análisis de hechos urbanos. Se realizó un análisis de la evolución de la ciudad y un estudio de campo en el área periférica del noreste de la ciudad de Frederico Westphalen, Rio Grande do Sul, Brasil.

PALABRAS CLAVES: *Comprensión del territorio; Superposición de espacialidad; Hechos urbanos.*

ABSTRACT

The logical comprehension of the territory is understood in this paper as a reading of the city or sector, through the cartographic overlaps and the analysis of urban facts, over time, in order to perceive its transformations. The goal is to understand how the city evolves from the redesign of its urban spaces, identifying layers that compose these spaces from the 1950s to present, through the overlapping and analysis of the urban facts. An analysis about evolution of the city and a survey in the peripheral area to the northeast of the city of Frederico Westphalen, Rio Grande do Sul, Brazil.

KEYWORDS: *Logical comprehension of the territory; Spatiality's overlap; Urban facts.*

Recebido em: 16/09/2019

Aceito em: 28/12/2019

1 INTRODUÇÃO

A compreensão lógica do território é entendida como uma leitura da cidade ou de um setor dela, através de sobreposições cartográficas e da análise de fatos urbanos ao longo do tempo, a fim de tornar mais perceptíveis suas transformações (a exemplo do que pode ser visto na Figura 1). Confirmando Panerai (2006, p. 55) ao afirmar que "o estado atual de uma cidade é apenas um instante precário e transitório em sua evolução", analisar a cidade somando a ótica dos fatos urbanos ao estudo da sua cartografia num dado espaço de tempo permite não somente a leitura, descrição e análise instrumental da realidade, mas a compreensão de que a forma da cidade resume sua experiência concreta e condensa o caráter total dos fatos urbanos ali ocorridos, inclusive sua origem.

Figura 1: Cidade de Frederico Westphalen: 1960 e 2014



Fonte: Arquivo Histórico Municipal

Embora desde a década de 1960 Rossi (2001, p. 32), tenha proposto a divisão dos fatos urbanos em esfera particular e esfera privada, (correspondendo, respectivamente, aos seus elementos primários e a sua área residencial), tal indicação poucas vezes teve a importância de 'primeiro plano' que merece, mesmo sabendo-se que tal divisão está intimamente relacionada com a arquitetura da cidade, entendida como parte integrante do ser humano e, portanto, objeto carregado de emoções e que aglutina fatos recentes e remotos. Nesse âmbito, ao se referir à ciência urbana o autor comenta:

Quando analisamos os fatos urbanos por aquilo que eles são, como construção última de uma elaboração complexa, tendo em conta os dados desta elaboração que não podem ser abrangidos pela história da arquitetura, nem pela sociologia, nem por outras ciências. Inclino-me a crer que a ciência urbana, entendida deste modo, possa construir um capítulo da história da cultura e, pelo seu caráter global, um dos capítulos principais (ROSSI, 2001, p. 34).

Ao se manifestarem na cidade os fatos urbanos nos permitem distinguir seus elementos formadores no tempo e no espaço. Para tanto é essencial analisar a urbe como um todo, visto que, de modo geral, tais elementos atuam de modo permanente na sua evolução e transformação do meio urbano, configurando-se como os fatos definitivos que o constituem. Sob esse ponto de vista, a análise das sobreposições espaciais utilizando perspectivas aéreas e mapas cartográficos é essencial, entendendo-se que, em arquitetura e urbanismo as análises cartográficas correspondem a uma forma de abstração que permite representar dados, ou características espaciais de uma área ou de seus edifícios, variando conforme as escalas de desenho que se fizerem necessárias.

Compreender a cidade a partir da soma do seu crescimento aos fatos urbanos é similar a analisar como um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, e permite construir uma imagem de conjunto mais ponderada e menos incompleta do que aquela oferecida pela apreensão direta da paisagem.

Esta imagem global, na qual se associam o estudo de mapas e a pesquisa de campo, é constituída aos poucos. Ela relaciona as linhas de força do território geográfico com os grandes traçados que organizam a aglomeração. Ela identifica o ponto fixo (limites, barreiras) em torno dos quais se efetuam as transformações e interpreta diferenças (PANERAI, 2006, p. 77).

Nesse aspecto, Rossi (2001, p.75) afirma que a cidade se constrói na sua totalidade, ou seja, que todos os seus componentes participem na constituição de um fato urbano. Em outras palavras, é possível dizer, segundo autor, que "a cidade é o progresso da razão humana" e, ainda, que ela e cada fato urbano são, por sua natureza, coletivos. Assim, sendo a cidade, por si mesma, depositária da história, o método histórico

parece ser o mais capaz de nos oferecer verificação segura de qualquer hipótese sobre o meio urbano (Idem, p. 187).

Entender o processo de crescimento urbano é importante porque nos oferece uma apreensão global da aglomeração numa perspectiva dinâmica. A períodos de estabilidade, quando se firma a coesão interna de uma cidade, sucedem-se momentos de ruptura marcados por ampliações importantes, por avanços bruscos sobre o território. (PANERAI, 2006, p. 53).

Complementando essa ideia, começar a análise de uma cidade pelo estudo do seu crescimento é um dos métodos de apreendê-la em sua totalidade, a fim de determinar o sentido e realizar estudos mais detalhados, pois

A forma urbana é um processo contínuo [...] e, ainda que seja possível descrever ou caracterizar uma cidade em um período preciso, para bem compreendê-la não podemos negligenciar o estudo de períodos anteriores que condicionaram seu desenvolvimento e que literalmente lhe deram forma (ROSSI, et.al., 1966).

De acordo o último autor, quando pensamos a origem da cidade, frequentemente nos perguntamos se ela teria surgido espontânea ou intencionalmente, se o traçado do parcelamento, o desenho das vias e das avenidas foi casual ou planejado. Em resposta, ele mesmo esclarece que a cidade não pode ser reduzida a uma única ideia-base, uma vez que seus processos de conformação são diversos e têm origem nos **fatos urbanos** – definidos como acontecimentos e ações que marcaram sua passagem e que testemunham a associação dos seres humanos com aquele local específico (Idem, p. 141). Logo, fatos urbanos e memória estão intimamente relacionados, pois ambos possuem natureza coletiva e pertencem a cidade e, portanto, à coletividade.

Diante dessas questões, a investigação realizada (e parcialmente apresentada nesse paper) se propôs a discutir a importância da história urbana e o modo como ela sustenta o desenho da cidade, bem como sua compreensão lógica através da sobreposição espacial, estudo que nos dá pistas para construir o novo – o que, portanto, torna essa sobreposição material de projeto¹ para processos urbanos contemporâneos. Busca-se, assim, compreender a maneira como a cidade evolui a partir do redesenho dos seus espaços urbanos, identificando *layers* que compõem esses espaços ao longo do tempo.

2 OBJETIVO

O objetivo deste artigo é demonstrar o modo como a cidade evolui e que esse fenômeno pode ser entendido a partir do redesenho dos seus espaços urbanos, isto é, da identificação de *layers* que compõem esses espaços ao longo do tempo. Para tanto foi analisada uma área periférica a Nordeste do município de Frederico Westphalen (Rio Grande do Sul), por meio das sobreposições e análise dos fatos urbanos que caracterizaram o período compreendido entre 1950 e os dias atuais.

3 METODOLOGIA

Além de apoiar-se em revisão de literatura - abrangendo os itens: história e evolução urbana; sistema da forma urbana (limite, traçado e estrutura edificada); fatos urbanos; e ciência urbana -, a metodologia envolveu uma pesquisa empírica.

A pesquisa de campo teve caráter descritivo e qualitativo, não experimental, utilizando para coleta de informações a realização de entrevistas e levantamentos de campo, conforme segue:

- Levantamento de arquivos junto à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.
- Análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) para coleta de dados e informações sobre o histórico dos fatos urbanos, atores sociais e marcos regulatórios e legais.
- Entrevistas com o historiador Wilson Aleixon Ferigollo, para obtenção de dados referentes aos fatos urbanos².
- Levantamento fotográfico aéreo: as fotos aéreas foram retiradas num voo efetuado sobre a área-estudo com uma aeronave modelo PU-ZHL, e contando com o auxílio de uma câmera fotográfica profissional.

Indicadores da análise

Os elementos específicos de análise envolveram uma compilação morfológica e a identificação dos componentes do sistema urbano através dos itens ilustrados na Figura 4, e que foram delimitados com base nas indicações da literatura, segundo a qual o crescimento das cidades é regulado pela relação entre dois tipos de elementos - aqueles que organizam a expansão (linhas e polos) e aqueles que a contêm (barreiras e limites) – definidos no texto a seguir.

Figura 4: Indicadores de análise

TEMA	INDICADORES
HISTÓRIA E EVOLUÇÃO URBANA - CRESCIMENTO	Linhas de crescimento e Polos de crescimento Limites ao crescimento e Barreiras ao crescimento.
TECIDO URBANO	Traçado Parcelamento Fundiário Estrutura Edificada
CIÊNCIA URBANA – FATOS URBANOS	Atores, fatores, impulsos, períodos e contexto (econômico, político e histórico) Normas, períodos, atores e pensamentos que geraram o território.

Fonte: Os autores.

De acordo com Panerai (2006, p. 60) **linhas de crescimento** são suportes do crescimento, que se efetua segundo uma direção. O exemplo mais simples é a estrada ao longo da qual a aglomeração cresce e que se transforma em rua ou avenida. Porém, outros tipos de linhas de crescimento podem desempenhar o mesmo papel: córrego, canal, ferrovia, autoestrada, eixo monumental, etc.

Segundo o mesmo autor (Idem, p. 62) o **polo de crescimento** é ao mesmo tempo a origem (a aglomeração a partir da qual vai se dar o crescimento) e a referência desse crescimento, organizando a constituição do tecido e os crescimentos secundários, que são, em geral, fragmentos de crescimentos lineares. Na evolução de uma cidade, muitas vezes, tal papel é desempenhado pelo centro inicial de aglomeração, por mais que outros polos de crescimento surjam no decorrer dos anos.

Qualquer que seja sua causa ou origem o polo de crescimento está marcado no tecido como um lugar singular, um local de concentração que indica a acumulação histórica, o valor comercial, a carga simbólica (PANERAI, 2006, p. 62).

Por sua vez, Lynch (1997, p. 52) explicita que as **linhas de crescimento** são planos ou eixos para a circulação do usuário da cidade como, por exemplo, ruas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. São espaços que promovem a locomoção do observador pela cidade e possibilitam a mobilidade urbana, podendo esta ser através de veículos ou não. É por meio destas vias que os usuários observam e vivenciam a cidade durante seu percurso.

Mas o crescimento também tem limites. Para o autor, o **limite** é um obstáculo a um crescimento linear, um ponto de parada ou um acidente que impede a extensão (PANERAI, 2006, p. 66). O obstáculo desempenha o papel de limite durante um dado período, após o qual pode ser ultrapassado ou mesmo se transformar em um polo. Isso pode acontecer com obstáculos naturais inscritos no sítio e na topografia (como redes hidrográficas ou cadeias montanhosas) que circundam a expansão da urbanização. Quando a cidade transpõe um limite, o crescimento de ambos pode se apoiar em elementos pertencentes a uma mesma família ou até mesmo no prolongamento de traçados existentes (p. 69).

Por vezes, o limite é o ponto de partida de um crescimento oposto. É o que acontece em uma estação ferroviária ou rodoviária externa à aglomeração, a qual atrai o crescimento em sua direção, ao mesmo tempo em que o impede, suscitando um crescimento no sentido contrário (PANERAI, 2006, p. 66).

Lynch (1997, p. 52) também enfatiza o valor dos limites, como elementos que ocupam espaços de transição entre duas áreas e marcam visualmente o fim de um setor ou bairro. Mostra, ainda, que eles podem ser considerados nítidos (como o caso de barreiras físicas que impedem a transição entre uma área e outra), ou abstratos (elementos mais penetráveis, como o caso de alguma via que delimita uma zona).

Outro elemento a identificar são as **barreiras** que impedem o crescimento do tecido urbano. Para Panerai (2006, p. 66), a palavra "barreira" evoca a ideia de um obstáculo; ela pode ser constituída por um obstáculo

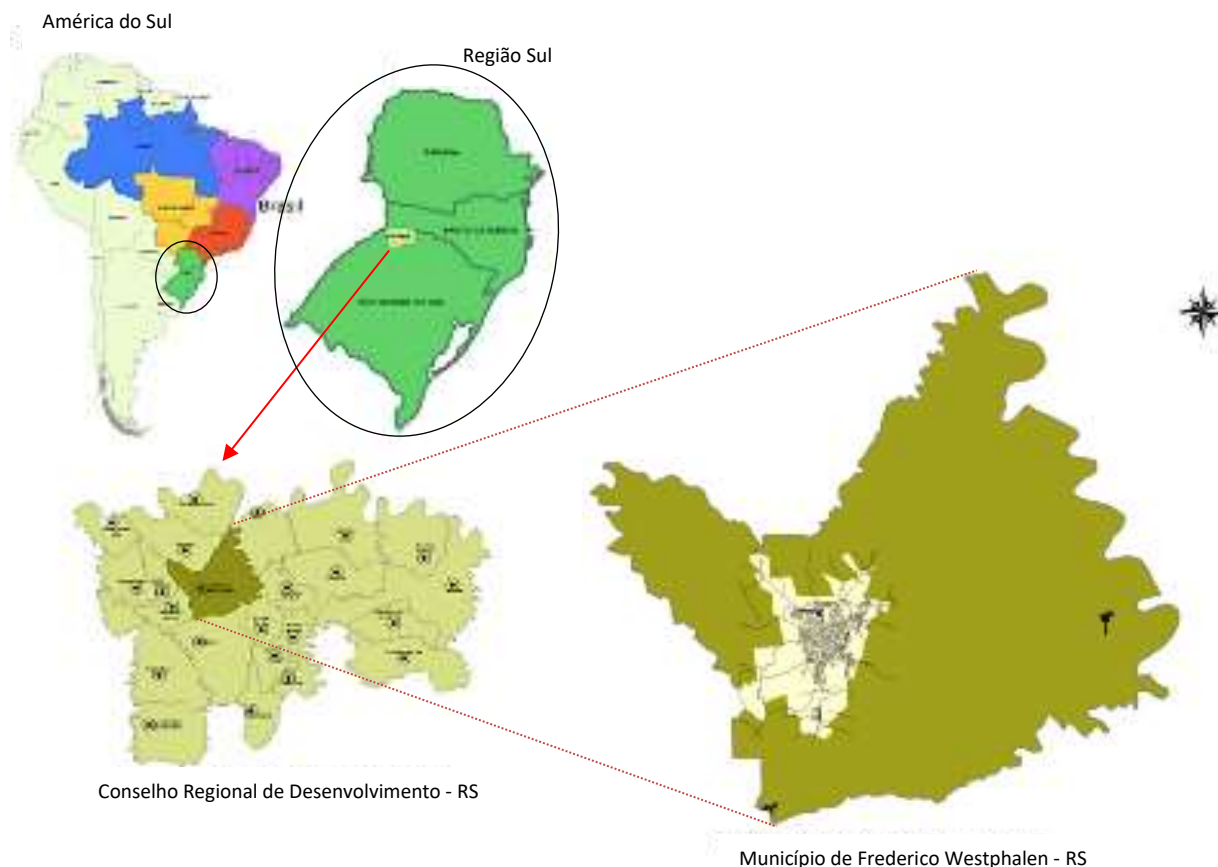
geográfico (como relevo, curso d'água, lago, floresta, mudança de tipo de solo, etc.) ou por um obstáculo construído (muro, fosso, canal, estrada, ferrovia, linha de alta tensão, grande propriedade, etc.). Muitas vezes a barreira física é caracterizada por uma diferença tipológica entre dois territórios, a qual se sobrepõe a uma diferença administrativa (limite de propriedade, de cidade, município ou estado, zona protegida, faixas *non-aedificandi*, etc...) que sanciona a diferença morfológica no plano jurídico, acentuando, assim, seus efeitos.

A literatura ainda ressalta que para ter a compreensão global da cidade é necessário estudar sua história e crescimento e também analisar o tecido urbano a partir dos elementos constitutivos: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações, todos alusivos ao rumo que o aglomerado tomou. Nesse campo, Parenai (2006) explicita que somente considerando as articulações entre estes três elementos formadores do tecido urbano é possível compreender “as lógicas que atuam na constituição dos tecidos urbanos e nas suas modificações”.

O município e a área de estudo

O município de Frederico Westphalen está localizado no extremo norte do estado do Rio Grande do Sul – na região sul do Brasil (conforme Figura 2). Ele pertence à Região do Médio Alto Uruguai, sendo membro do Conselho Regional de Desenvolvimento do Médio e Alto Uruguai (CODEMAU). Sua colonização teve início em 1918 e sua emancipação ocorreu em 1954. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, atualmente conta com área de 264,98 Km² e 28.843 habitantes (IBGE, 2016).

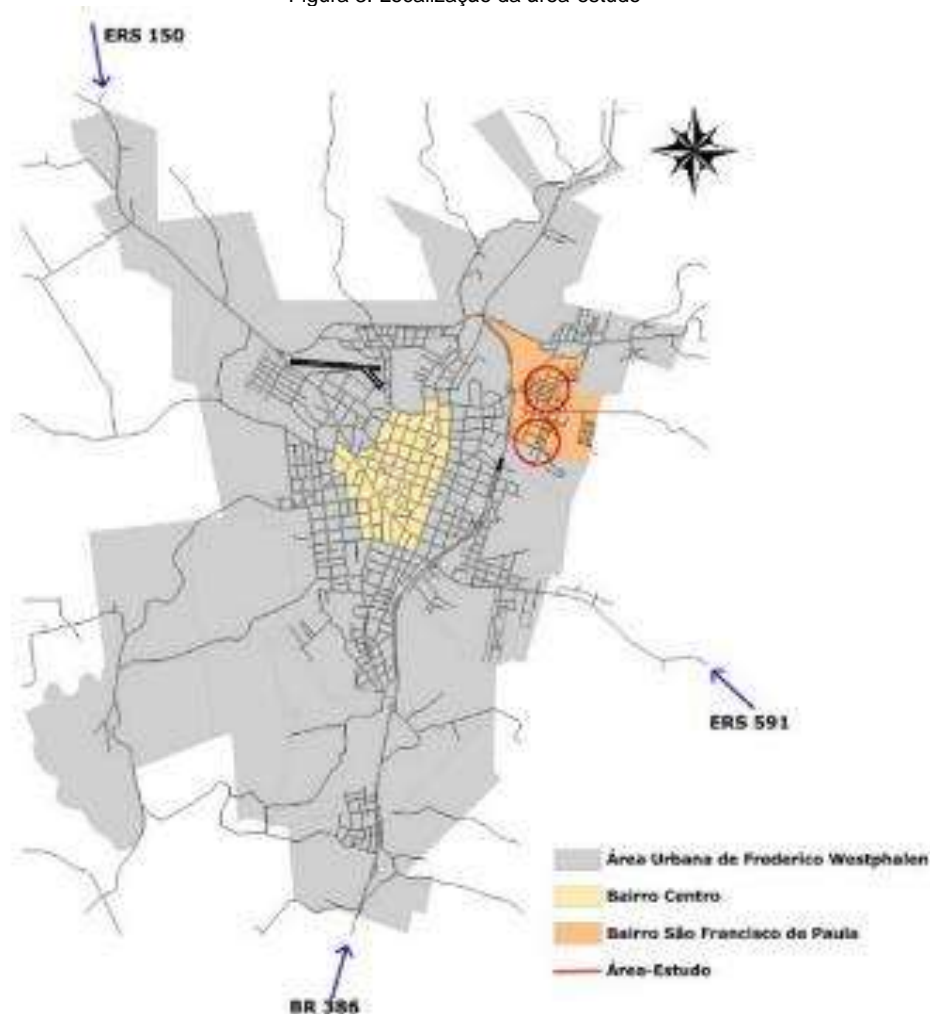
Figura 2: Localização do município de Frederico Westphalen



Fonte: Laboratório de Geoprocessamento – URI/FW.

A área de estudo compreende a parte da cidade caracterizada por assentamentos precários e denominada Núcleos (subdivididos em I, II, III e IV). Ela está localizada a cerca de 1,5 Km do Centro da cidade de Frederico Westphalen (Figura 3), sendo dividida da área central por uma rodovia federal, a BR 386. Do ponto de vista da morfologia urbana percebe-se uma grande homogeneidade tipológica no que tange aos modos e tipos do viver que ali se consolidam.

Figura 3: Localização da área-estudo



Fonte: Laboratório de Geoprocessamento – URI/FW.

4. RESULTADOS: HISTÓRIA E CRESCIMENTO URBANO

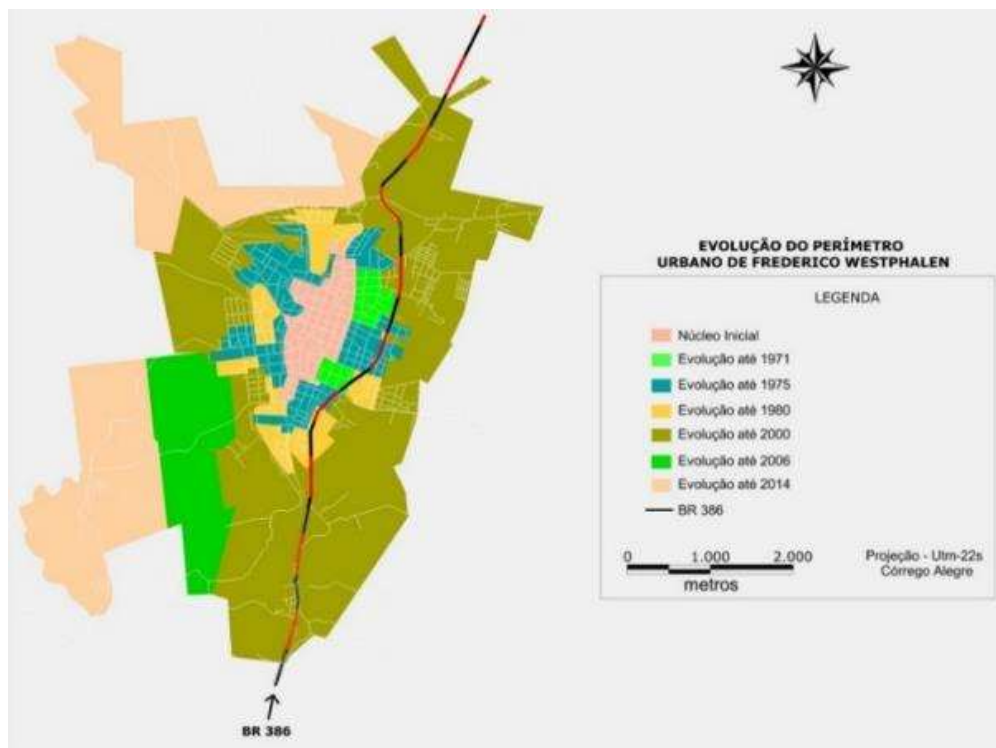
De acordo com as informações coletadas, a partir do ano de 2000 percebe-se a tendência de crescimento da área para o lado nordeste, oeste e sudoeste, verificando-se um crescimento descontínuo com a implantação de alguns novos loteamentos caracterizados por uma ocupação mais aberta do território, e a preservação de algumas rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões urbanizadas, permitindo assim o aparecimento de aglomeração.

Nota-se também um adensamento do tecido urbano na parte central, mais antiga, cujas possibilidades de crescimento foram quase totalmente exploradas, enquanto nas partes mais novas verifica-se um tecido mais ralo, o qual ainda permite posteriores ocupações.

O exame do processo de crescimento ordenado é aquele no qual a cidade apresenta a cada estágio de sua evolução em uma estrutura clara e inteligível, passa pelo entendimento do que denominamos "elementos reguladores", constituindo uma análise histórica, no estudo em questão, de 64 anos. A Figura 5 retrata um modo de crescimento contínuo até o ano 2000, caracterizado pelo fato de que a cada estágio do processo as extensões se fazem pelo prolongamento direto de porções.

Quanto às linhas de crescimento verifica-se quatro principais tendências, sendo a Rua Duque de Caxias a primeira estrada que ligou o polo central aos Núcleos de Habitação, dando o início da aglomeração do outro lado da rodovia federal. Observa-se, ainda, que a área central possui como marco na paisagem a Catedral Santo Antônio e a Praça da Catedral (figura 6), as quais sinalizam a origem do traçado urbano e, conseqüentemente, local onde se deu o suporte à grande maioria de atividades comerciais.

Figura 5: Frederico Westphalen: Crescimento urbano de 1950 a 2014.



Fonte: Adaptado do Google Maps pelos autores.

Figura 6: Polo de origem - catedral e praça como monumentos



Fonte: Administração Municipal – Secretaria de Planejamento, adaptado pelos autores.

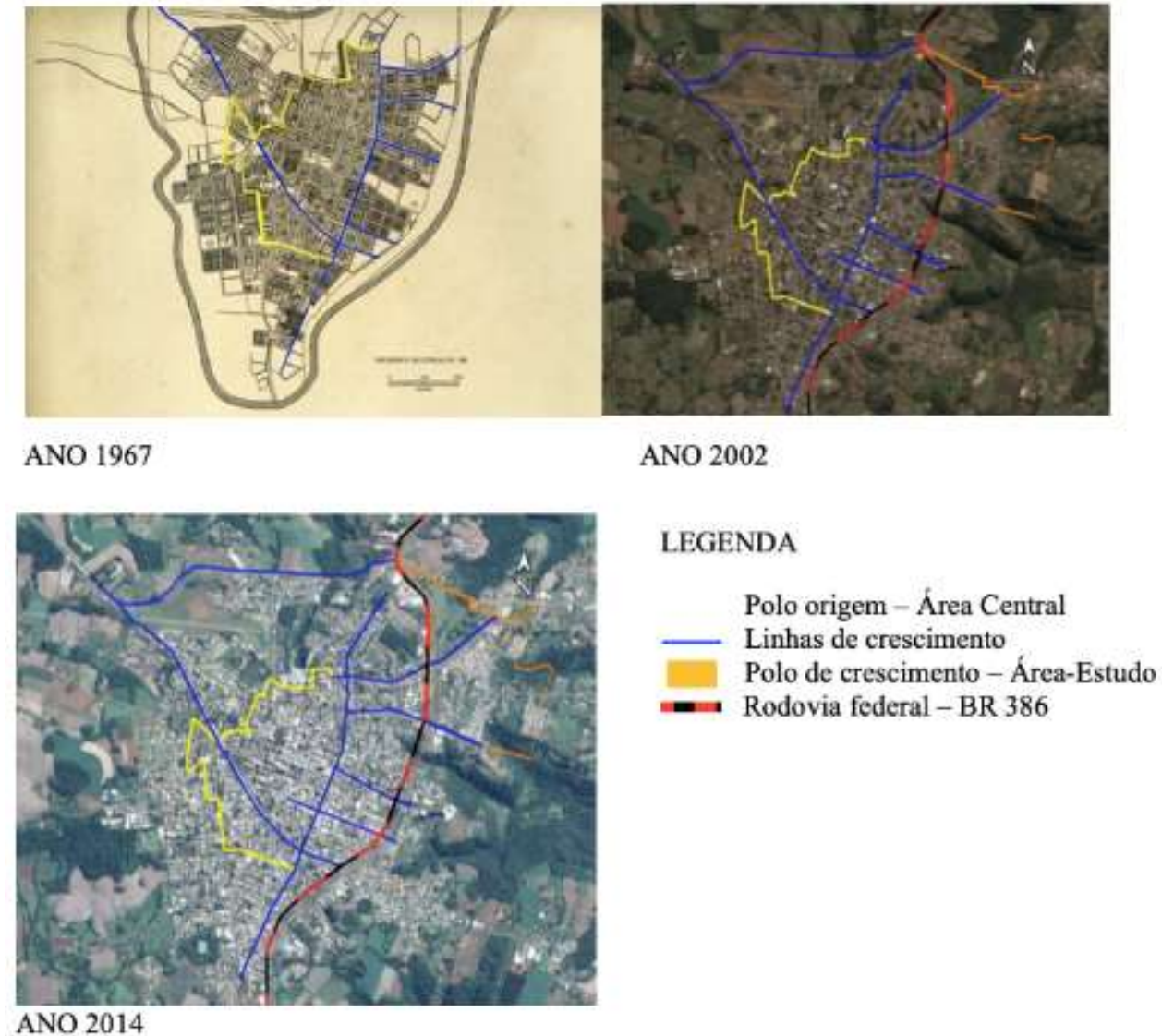
O crescimento da cidade de Frederico Westphalen se deu a partir da sua área central. Analisando-se mais especificamente a área-estudo (Figura 7), essa expansão aconteceu em razão da implementação da rodovia federal – BR 386, construída no período de 1972 a 1975. A rodovia tinha como principal objetivo a ligação do estado do Rio Grande do Sul com o Estado de Santa Catarina, por isso recebeu incentivos econômicos oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Governo Federal. Tal expansão resultou na formação de novos Polos que se transpuseram o limite da rodovia onde hoje se encontram conjuntos habitacionais em situações precárias e habitat informais. Esses conjuntos de habitação social denominados de Núcleos I e II e Núcleos III e IV possuíam o intuito de atender parte da problemática do déficit habitacional na cidade em consequência do êxodo rural.

Conforme informações obtidas junto a Administração Municipal, as famílias destinadas a ocuparem essas áreas eram oriundas de outras cidades da região e de outros bairros da cidade que se encontravam catalogadas junto à Secretaria de Ação Social, classificadas por algum déficit habitacional. No entanto

houveram várias ocupações irregulares, aumentando consideravelmente o índice de vulnerabilidade social destas famílias.

Os principais eixos viários da cidade atual já existiam em 1950, conforme mostra a figura 7, o que demonstra a permanência deste traçado e sua relação com o crescimento da cidade para o lado nordeste e sua transposição ao 'limite' da rodovia federal.

Figura 7: Desenho de sobreposição: linhas e polo de crescimento



Fonte: Adaptado do Google Earth e dos arquivos municipais pelos autores.

A rodovia federal (BR-386) atuou por muito tempo como um limite (construído) impedindo a expansão da cidade para o lado nordeste (Figura 8). Em 1980 tal limite foi ultrapassado, mas a rodovia permanece sendo o local de uma mudança no modo de crescimento, que se materializa na diferença entre o tecido urbano anterior e posterior. Assim, na Figura 8 se verifica um grande aglomerado ao lado nordeste e leste da cidade, “a cidade do lado de lá”, onde, mais próximas da rodovia encontram-se edificações com usos de comércio atacadistas, postos de serviços e atividades industriais e, mais afastados da rodovia estão os bairros residenciais. Além disso, a faixa *non-aedificandi* da rodovia federal (BR- 386) se caracteriza como barreira administrativa ao longo de toda a via (limite), fazendo com que na “cidade do lado de lá” o modelo de ocupação se diferencie do seu polo de crescimento, pois apresenta um tecido urbano mais ortogonal (conforme também ilustra a Figura 8).

Destaca-se, portanto, que, no caso em estudo, a extensão não se deu pelo prolongamento direto do polo de origem; o que se observa são alguns prolongamentos das linhas de crescimento que são hoje considerados os eixos viários principais da cidade (Figura 9).

Figura 8: Limite, barreiras e aglomerado urbano



Fonte: Adaptado do Plano Diretor Municipal pelos autores.

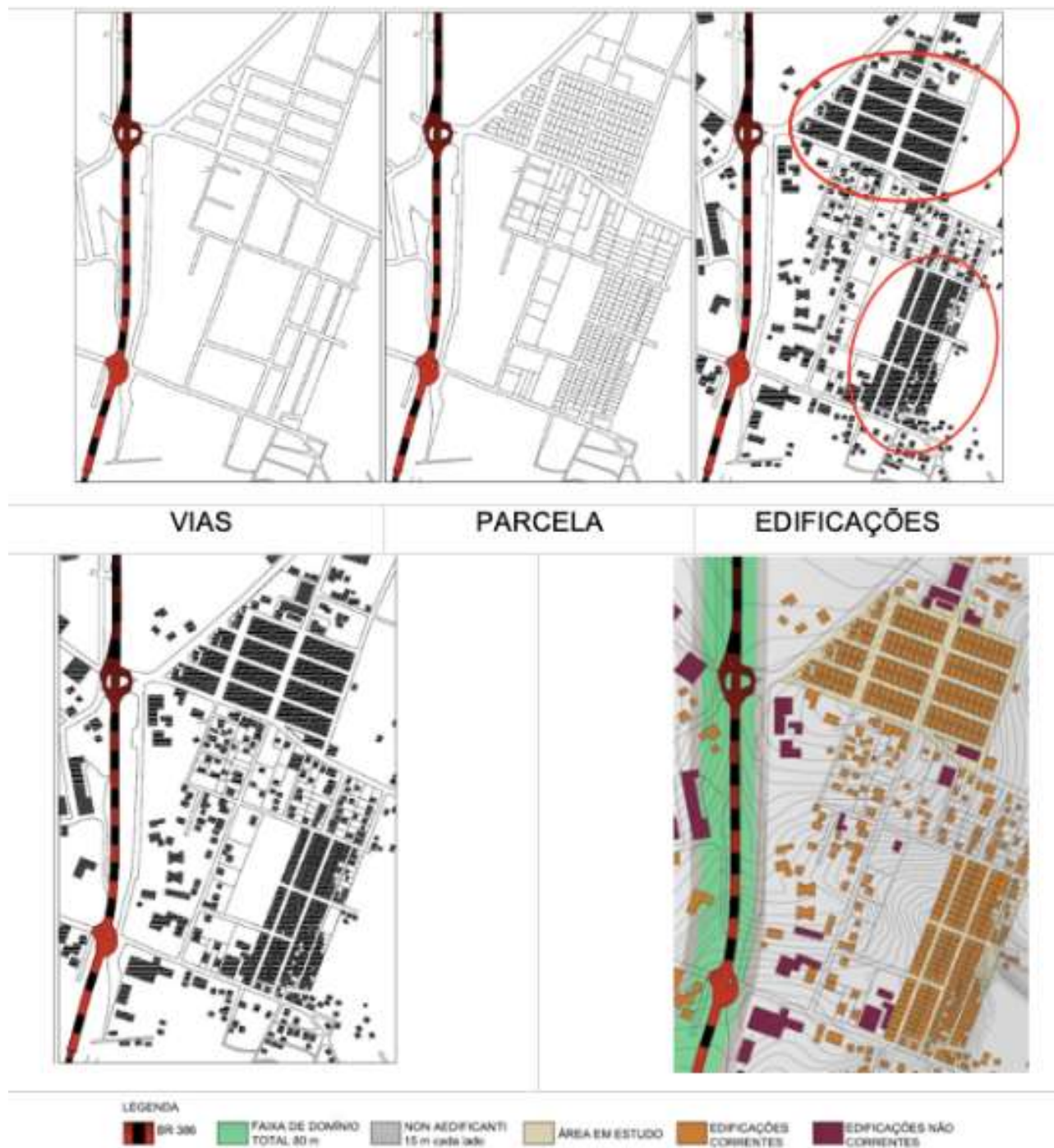
Figura 9: Evolução dos Núcleos e topografia do sítio.



Fonte: Adaptado da Administração Municipal – Secretaria de Planejamento pelos autores.

Quanto ao adensamento do tecido, verifica-se que ele é mais ralo que do polo de origem e sua organização se dá com mais rigidez, apresentando um desenho de 'xadrez' (Figura 10). No que diz respeito a topografia da área, percebe-se uma superfície quase plana onde foram implantados os Núcleos I e II, enquanto com mais declive nos Núcleos III e IV, condicionante este que foi, nitidamente ignorado durante a elaboração do projeto arquitetônico/urbanístico das edificações, uma vez que as tipologias das residências são as mesmas (moradia unifamiliar isolada) para os quatro núcleos.

Figura 10: O tecido urbano: Núcleos I e II e núcleos III e IV



Fonte: Adaptado da Administração Municipal – Secretaria de Planejamento pelos autores (2015).

As figuras 9 e 10 também mostram que os Núcleos I e II foram construídos anteriormente aos Núcleos III e IV, os quais, menos privilegiados que os primeiros, ocuparam uma área com alta declividade onde, atualmente, encontram-se os maiores problemas decorrentes da falta de soluções do traçado das vias, implantação de infraestrutura e acessibilidade.

Nesse sentido, foi examinando o tecido da área em estudo observa-se que os quarteirões possuem um desenho ortogonal com dimensões médias de 30m x 100m, compostos por 16 a 20 lotes, o que difere do que acontece nos quarteirões que constituem o centro da cidade, os quais possuem profundidades maiores, chegando a apresentarem dimensões de 105m por 120m.

Nos núcleos I e II as vias principais têm largura 16m e as secundárias 8m, enquanto nos núcleos III e IV a largura não ultrapassa 8m, em alguns pontos atingindo 5m. As calçadas são estreitas chegando a 1,5m e em determinados pontos é até mesmo inexistente. Os lotes possuem dimensões de 10m de largura e 16m profundidade.

No que se refere às vias e espaços públicos, verificou-se que as ruas são de utilidade pública e pertencem à coletividade, bem como as calçadas, logo quem realiza sua manutenção são os próprios moradores. Também, são considerados espaços públicos as escolas, creches, postos de saúde e a quadra de esportes (edificações não correntes).

Em relação ao parcelamento fundiário (figura 10), observa-se uma trama mais fechada, o que provavelmente se deve à intencionalidade de alocar o maior número de famílias na área, deixando dessa forma o lote com dimensões mínimas e contemplando um maior adensamento. Ainda, analisando a parcela constatou-se que houve uma intenção de recuo frontal tendo como referência a própria via, no entanto, com as intervenções por parte dos moradores, alguns destes espaços obrigatórios e pertinentes deixaram de existir, comprometendo algumas funcionalidades das edificações (como a ventilação e insolação). Ainda como ponto negativo desse conjunto de habitações e apoiada em análises de Panerai (2006), é importante citar a padronização das parcelas e das edificações, deixando de criar características diferenciadas no interior do lote e do quarteirão.

Portanto, na área de estudo verificou-se que o principal fator propulsor do crescimento originário da 'cidade do lado de lá' foi a construção da BR 386, sendo pertinente citar o pesquisador e historiador Ferigollo (2016), que fez parte da Comissão Coordenadora dos Núcleos:

O projeto dos Núcleos Habitacionais nasceu provocado pela grande quantidade de famílias que se instalavam nas margens da rodovia – BR 386, na faixa de domínio, devido o êxodo rural pois os agregados, ao serem despedidos, buscavam o perímetro urbano para se instalarem. Assim, foi formada uma comissão coordenadora dos Núcleos Habitacionais com os objetivos de alocar essas famílias. O desenvolvimento dos projetos contou com a participação dos futuros proprietários que nos finais de semana se reuniam para dar andamento as obras das casas, sempre com o acompanhamento técnico dos mestres de obras 'cedidos' da administração municipal e assim se deu início ao primeiro aglomerado urbano do outro lado da rodovia (FERIGOLLO, 2016).

Assim, pode-se dizer que, no contexto estudado, entender os fatos urbanos serviu para o reconhecimento de algumas das lógicas recorrentes ao crescimento e à forma da cidade e ao traçado os espaços públicos nela concretizados, reafirmando as indicações genéricas da literatura. Isso mostra que, corroborando-se Rossi (2001) e Panerai (2001), um planejamento urbano coerente com a visão evolutiva e simultânea de cidade não deve se basear apenas em um plano regulador que aponta e restringe os usos e ocupação do solo, visando concretizar diretrizes acerca do estado futuro da cidade, mas deve, sim, estar (obrigatoriamente) vinculado aos estudos da teoria e do entendimento urbano, isto é, da história e da evolução das cidades a fim de evitar a lacuna hoje existente e intensificada pela falta de embasamento referencial por trás das práticas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordando o modo como o entendimento acerca do fenômeno urbano se ampliou, as análises da ciência da cidade tiveram seu início no século XIX, com base no desenvolvimento de um pensamento crítico e estruturado em relação ao ambiente urbano. Ou seja, quando a separação entre ação e o entendimento urbanístico foi conscientemente pensada para demonstrar a problemática referente ao desalinhamento do planejamento urbano e à ciência das cidades. Nesse sentido pode-se citar Jacobs (2011), ao afirmar que as cidades só se manterão vivas se forem tratadas como um problema da complexidade organizada e não a partir de dados estatísticos que conduzem apenas a uma abordagem física e matemática, como se ela fosse um objeto inanimado. Também Gheno (2015), alega que os sistemas urbanos se desenvolveram por um processo de baixo para cima na era pré-moderna, outrossim ele alega que desde a renascença, passando pela época da revolução industrial este entendimento tem sido dissolvido, e argumenta que somente a partir da retomada deste paradigma nós estaríamos aptos a desenvolver um conhecimento amplo e verdadeiro sobre como as cidades evoluem.

Nesse campo, os estudos da ciência e dos fatos urbanos se mostram essenciais à prática do planejamento e desenho urbano, relacionando-se com a arquitetura da cidade de forma geral, visto que é inerente ao ser humano o ato de estabelecer relações entre os acontecimentos públicos e os fatos (novos e antigos) associados às sensações proporcionadas pela vivacidade urbana.

Na área estudada se percebeu que as ações urbanísticas foram fracas no que diz respeito aos estudos da história e evolução urbana e da ciência urbana, fenômeno notado a partir da falta de registros de análises, diagnósticos, planos e projetos por parte daqueles que deveriam ter sido os primeiros a zelar pelo histórico do desenho e crescimento da cidade. O reflexo deste déficit de buscas pelo histórico do crescimento fica evidente no tecido e traçado urbano, bem como no parcelamento fundiário e estrutura edificada, onde verifica-se um crescimento espontâneo e desordenado, com exceção da área central, entorno da catedral e praça, a qual originou-se do traçado viário projetado pelo engenheiro Frederico Westphalen que veio ao município em 1917 com a tarefa de projetar urbanisticamente a região.

Na área em estudo, considerada um polo de crescimento, observa-se que a implantação inicial deu origem ao surgimento da 'cidade do lado de lá' – com a implantação dos Núcleos Habitacionais -, através da conformação dos bairros e com o aumento da delimitação do perímetro urbano, a qual demonstra que foi a partir de do ano 2000 que se tornou legalmente uma área urbana. De acordo com relatos do historiador Wilson Ferigollo (2016), a escolha da área para a implantação dos Núcleos Habitacionais se deu por duas principais razões: a primeira por ser uma área já adquirida pelo poder público com o intuito de instalar um hospital, obra que nunca se concretizou e, em segundo lugar, sensibilizado com a problemática habitacional que se iniciava na década de 1980, alguns proprietários doaram terra para o poder público.

Nesse contexto a cidade se expandiu ao sabor das disponibilidades fundiárias, tendo por consequência bairros pouco articulados entre si, como é o caso da área em estudo, que apresenta baixa disponibilidade de mobilidade alternativa para os moradores deslocarem-se até a área central da cidade, configurando um limite a ser transposto diariamente e sem segurança.

No que tange a qualidade da área, observa-se que os planos dos Núcleos I, II, III e IV não apresentam uma distribuição das funções e dos equipamentos necessários para a qualidade de um bairro que foi originado para o realojamento de 333 famílias. Nesse sentido a ausência de áreas de lazer somada a quarteirões padronizados e a falta de humanização no desenho proposto resultaram em baixa integração dos moradores com a cidade de forma geral.

As práticas de planejamento urbano instituídas ao longo do tempo ocorreram de maneira indevida e se somaram a todas as problemáticas previamente citadas (que eram de caráter obrigatório), consolidando-se sem a participação efetiva de membros da comunidade e projetados por profissionais que nem sequer conheciam o lugar, o que permitiu que as regras urbanas estabelecidas fossem facilmente desrespeitadas pelas figuras de autoridade do bairro. Com isso, o planejamento urbano normativo falhou em conduzir a cidade a um estado de maior qualidade urbanística, fato que também se deve ao período de maior crescimento, na segunda metade do século XX, quando o estudo acerca das cidades era quase inexistente.

No que diz respeito ao método de sobreposição da espacialidade conclui-se que facilita e auxilia na compreensão da cidade, permitindo visualizar as transformações e permanências ao longo do tempo, criando hipóteses para planejamentos futuros. Nesse âmbito, através das sobreposições feitas e das análises dos fatos ocorridos ao longo destes 60 anos, verifica-se que a área em estudo originou-se e se expandiu de forma equivocada, renunciando inclusive as lições de Lynch a cerca dos elementos que formam a imagem da cidade, em especial na transposição de uma rodovia federal o que sustentou a constituição da 'cidade do lado de lá'. Além do mais, avaliando-se o polo de origem e seu caráter (objeto verificado na análise) conclui-se que as expansões, posteriores aos anos 1960-1970, não sustentaram a construção de um meio ambiente organizado e nitidamente identificado. Isso porque não foi levado em conta a importância da ligação entre a história e o projeto contemporâneo – na época os núcleos habitacionais (apartados da vida da cidade).

Desta forma, se reitera que, ao ligar-se a fatos e fenômenos urbanos, a linha temporal da cidade se traduz como principal norte do desenho urbanístico, possibilitando visualizar a história, a evolução e as transformações de uma área ao longo do tempo, o que proporciona condições seguras para eventuais intervenções futuras. Em síntese, resgatando-se os fatos urbanos, a ciência urbana e o estudo da sobreposição da espacialidade, percebe-se que os três são indissociáveis entre si para a correta compreensão do todo. Reafirma-se, portanto, que analisar a cidade num dado espaço-tempo por meio do estabelecimento de um paralelo entre os fatos urbanos e estudo da cartografia, torna possível não apenas a leitura e descrição de uma área com base em sua forma comum, mas sim, retomando-se Rossi (2001), compreender que a forma resume a arquitetura da cidade, configurando-se como o último dado verificável desta realidade.

5 REFERÊNCIAS

FREDERICO WESTPHALEN. *Lei Municipal nº 3.620*, de 01 de dezembro de 2010. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município. Frederico Westphalen, RS. Disponível em: <http://www.fredericowestphalen-rs.com.br/governamental>. Acesso em: 21 de março de 2016.

FERIGOLLO, W. A. *Rostos e Rastros no Barril*. Frederico Westphalen: Pluma, 2016.

GHENO, P. Z. *Repensar o Planejamento Urbano no século XXI*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades norte-americanas*. São Paulo: Martins Fontes, 2014. (Original em inglês, publicado em 1961).

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997. (Original em inglês, publicado em 1960).

PANERAI, P. *Análise urbana*. Brasília: Editora UnB, 2006.

ROSSI, A. *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. (Original em italiano, publicado em 1966).

NOTAS

¹ A noção de “material de projeto” que conduz a ideia de projeto como re(construção), quer dizer, a construção de algo novo a partir da matéria-prima urbana e arquitetônica verificada empiricamente. Assim, a identidade da nova intervenção pressupõe ter transcendido tanto a consistência formal como o sentido histórico. (PIÑÓN, 2006, p. 21).

² Além do livro citado (FERIGOLO, 2016), algumas outras Informações sobre a história do município foram diretamente fornecidas pelo historiador Wilson Alexon Ferigollo, em entrevista à Alessandra Gobbi Santos, realizada em Frederico Westphalen, 17 de maio de 2016.

NOTA DO EDITOR (*): O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade do(s) autor(es).